



Pierre Bardoux

La raffinerie Deutsch-de-la-Meurthe à Saint-Loubès, une industrie en milieu rural au XIXème siècle

In *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Actes du quatrième colloque tenu à Saint-Loubès, Lormont et Saint-Louis de Montferrand les 15, 16 et 17 octobre 1993, CLEM, 1994, pp. 135-149.



Conditions d'utilisation : l'utilisation du contenu de ces pages est réservée à un usage personnel et non-commercial. Toute autre utilisation est soumise à une autorisation préalable du CLEM. Contact : clempatrimoine@free.fr.



Citer ce document : Bardoux (Pierre), La raffinerie Deutsch-de-la-Meurthe à Saint-Loubès, une industrie en milieu rural au XIXème siècle, *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Actes du 4e colloque tenu à Saint-Loubès, Lormont et Saint-Louis de Montferrand les 15, 16 et 17 octobre 1993, CLEM, 1994, pp. 135-149.
<http://www.clempatrimoine.com>

La raffinerie Deutsch de la Meurthe à Saint-Loubès, une industrie en milieu rural au XIXe siècle

PIERRE BARDOU

Le 29 avril 1879, un arrêté du Préfet de la Gironde, modifié le 4 juillet de la même année ¹ autorisa l'ouverture d'une raffinerie et d'un entrepôt d'huiles et d'essences minérales à Saint-Loubès, près du village de Cavernes, en bordure de Dordogne.

Dans ce milieu intégralement agricole, l'irruption d'une « usine à pétrole », selon la terminologie d'alors, suscite bien évidemment de nombreuses questions dont en particulier le *pourquoi* d'une telle implantation ? D'autre part, et ce n'est pas anodin, cet événement dans ce qu'il a d'exemplaire, annonce le processus d'industrialisation que la presque île d'Entre-Deux-Mers connaîtra dès ce moment et qui ira s'amplifiant au cours du XX^e siècle. Avec le plus souvent des capitaux étrangers à la région il s'agit là d'une industrialisation lourde parce que gourmande en ouvriers mais lourde également étant donné les secteurs de production qu'elle va embrasser, non seulement chimique, mais aussi métallurgique.

En ce qui la concerne l'usine de Saint-Loubès relève de ce que Pierre Guillaume a souligné comme l'espoir en-

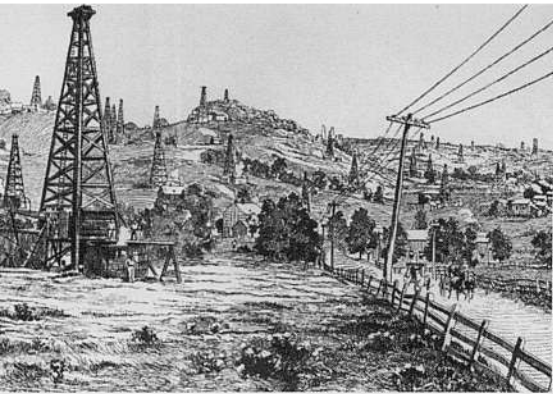
trevu pour l'estuaire et l'agglomération-bordelaise de s'ériger en centre pétrochimique important ². Espoir à cette époque clairement perceptible car le nouvel établissement venait se juxtaposer à ses deux prédécesseurs, l'un Fenaille et Chatillon créé en 1862 à Bègles - devenu ensuite Fenaille, Chatillon et Despeaux puis Fenaille et Despeaux - et l'autre, Desmarais frères, apparu en 1878 à

Blaye ³.

Par la suite, cette dynamique se trouva prolongée par la création dans les années 30 des raffineries de Pauillac et d'Ambès à l'instigation respective de la Société des Pétroles Jupiter et de la Société des Raffineries de Pétrole de la Gironde, dynamique prolongée puis renforcée avec en 1955 l'installation de la raffinerie Esso également à Ambès.



Documentation Shell-France



Exploitation de puits de pétrole jaillissant en Pennsylvanie, d'après le panorama du pétrole présenté à l'exposition universelle de 1889. Gravure anonyme dans «Le pétrole et ses applications» par Henry Deutsch de la Meurthe.

Tout avait commencé, semble-t-il, le 29 août 1858 lorsque le célèbre puits Drake, foré à Titusville, fit jaillir dans le ciel de Pennsylvanie un panache d'or noir qui allait bouleverser le monde.

Depuis longtemps, l'homme connaissait l'existence d'écoulements pétroliers naturels et déjà, au début du XIX^e siècle, le gisement caucasien de Bakou avait été mis en exploitation. En 1849, il ne comptait pas moins de 130 points d'extraction.

Les puits jaillissants forés aux Etats-Unis quelques années plus tard révolutionnèrent la planète pour une raison simple et évidente mais qui ne laisse pas d'étonner. Leur production, sans cesse en augmentation, provoqua le besoin par l'abondance. L'esprit inventif de l'homme fit le reste.

L'année 1860, en Pennsylvanie, la production était de 200 barils - le baril valant 42 gallons, soit près de 160 litres. Cinq ans plus tard, elle était de 6 à 7000 barils. En 1880 elle arrivait à 72 214 barils pour 6249 puits forés.

A l'instigation des producteurs américains, on se mit très vite à importer ce liquide miracle qui, une fois épuré, donnait des produits d'éclairage (le pétrole lampant), des produits de graissage, de la paraffine, de la vaseline... Son futur emploi généralisé pour l'alimentation du moteur à explosion n'était pas à l'ordre du jour.

Quelques industriels particulièrement actifs s'engagèrent avec force dans ce

marché vaste et prometteur dont, faut-il le souligner, le secteur de l'éclairage n'était cependant pas totalement vierge. Depuis 1824, les rues principales de Bordeaux connaissaient en effet l'éclairage au gaz à l'initiative de la *Compagnie d'éclairage de la ville de Bordeaux par le gaz hydrogène*, 22 rue Condillac⁴. En 1863, on édifiait une usine de gaz hydrogène liquide à Libourne, au Faubourg de la Gare⁵ mais ce n'est qu'à partir de 1880 que l'usage du gaz de houille prit l'avantage et se généralisa. Dans l'intervalle, les réverbères bordelais avaient été aussi alimentés à l'huile de colza⁶ puis, sous l'impulsion d'hommes d'affaires avisés, avec du pétrole dès que celui-ci fut disponible. En 1866, Messieurs Sire et Lacaze de la *Compagnie d'éclairage à l'huile de pétrole*, 22, allées de Tourny et 8, rue Sainte-Colombe à Bordeaux, proposaient aux municipalités leurs *candélabres en bois et lanternes à six pans avec lampes, mises en*



Diverses sortes de lampes à la fin du XIX^e siècle. Gravure anonyme dans «La science et les travaux de la ménagère».

place, entretien des verres, mèches et huile, allumage et éteignage,... à raison de 1,75 F par candélabre, par lanterne et par jour⁷.

Cependant et si lucratif puisse-t-il se révéler, le marché public n'égalait en rien les promesses du secteur privé et familial.

Celui-ci jusque là, se contentait de la fumeuse et malodorante chandelle de résine ou de suif, ou bien de la bougie stéarique, plus propre, mais à la flamme tout aussi jaune. Notoirement plus efficaces étaient les lampes brûlant des huiles végétales extraites de graines de hêtre, noix, chanvre, chènevis, mais surtout de colza. Ces lampes à modérateur, dites *lampes Carcel*, donnaient une lumière blanche et fixe. Mais, un fonctionnement mécanique compliqué, associé à leur prix élevé, firent que progressivement, elles perdirent la faveur du public⁸.

Il y avait enfin les lampes à *huile de schiste* ou essence minérale dites de *sûreté et garanties inexplosibles* lesquelles, responsables de bien des accidents, furent cependant utilisées très longtemps. P. Bigorry, 13, rue du Loup à Bordeaux, prétendait en 1863, que son essence de benzine à la marque *Photogène* coûtait moitié moins à consommation et capacité lumineuse égale⁹. En définitive, le pétrole donnait une lumière sans doute un peu plus jaune que l'huile de colza, mais son intensité et sa commodité d'emploi firent très rapidement la fortune de ses producteurs.

Transporté comme la résine en barils de bois cerclés de fer, le brut était importé en France puis, après raffinage, le pétrole lampant obtenu se vendait en bidons de 5 litres, plombés, ornés de beaux noms lumineux tels que Luciline, Saxoleïne, Radioléïne, Fantolline, Electricine, ou bien aptes à conforter la clientèle tels que Securitas ou Etendard.

Un bon pétrole lampant devait se présenter aussi transparent que de l'eau, sa densité ne devant pas dépasser 780 à 790 gr au litre, toutes qualités requises pour une distillation de cœur, apte à donner le plus bel éclairage pour un prix minime. L'éducation du public se fit rapidement, et d'autant mieux que les industriels intéressés y contribuèrent sans vergogne. En 1889, Henry Deutsch de la Meurthe publia une étude comparative sur les rendements obtenus par les différents types

de luminaires utilisés dans les intérieurs privés ¹⁰. Prenant la flamme d'une bougie



Soirée d'hiver en famille à la lumière d'une lampe à pétrole. Gravure anonyme dans «*Le ménage de Madame Sylvain*».

stéarique en référence, il ressort que la luminance d'une chandelle de suif n'arrivait qu'au rapport 0,81 alors que la lampe à pétrole caracolait à 6,06. Par contre, on obtenait un résultat nettement supérieur en brûlant de l'huile de colza : 7,06 avec une mèche de 19 m/m ou approchant 6,01 avec une mèche de 12 m/m. Mais, d'un coût plus élevé que le pétrole, ce produit ne put garder l'avantage. Très vite l'enjeu devint financier.

En 1843, sous le règne de Louis-Philippe, Alexandre Deutsch de la Meurthe arrivait à Paris ¹¹. Il venait de quitter Gosselming son village natal en Lorraine et souhaitait se lancer dans le commerce des huiles végétales destinées à l'éclairage, activité alors en pleine expansion. Il n'avait pas trente ans, mais aussi pas d'argent, et dut en emprunter à un cousin.

Il acheta à Pantin une ferme où, le dimanche, il menait ses enfants pour



Alexandre Deutsch de la Meurthe (1815-1889). Document Shell-France.

jouer et prendre l'air. Le terrain était vaste, il décida d'y construire une fabrique d'huiles végétales et peu après ouvrait à La Villette un atelier d'épura-

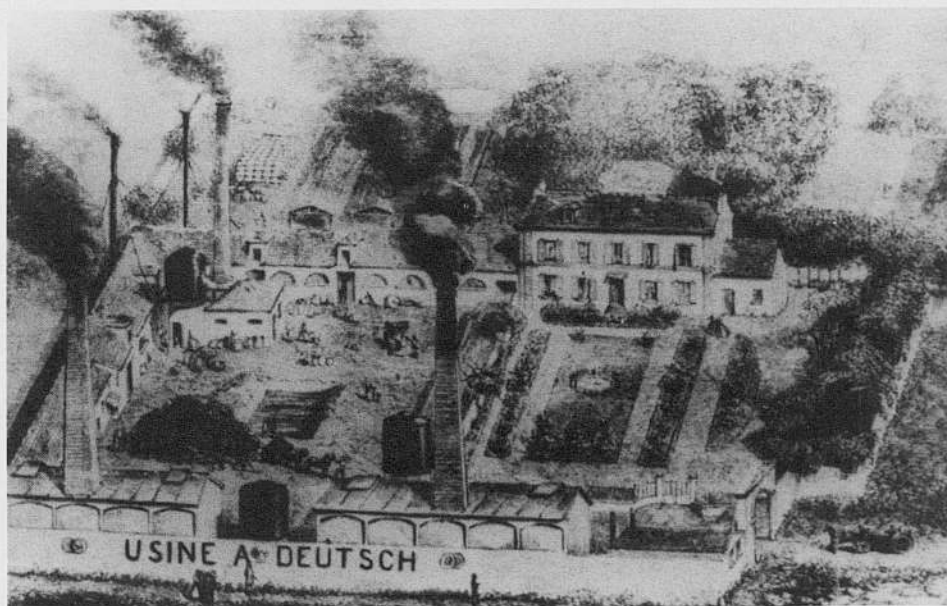
tion d'huiles végétales pour y traiter principalement les huiles de colza.

Pantin prit de l'ampleur et s'augmenta d'une distillerie de résine, produisant



Publicité parue dans Tourny-Noël, collection Bardou.

essence de térébenthine et huiles. La



La première raffinerie d'Alexandre Deutsch de la Meurthe, à Pantin en 1880. Document Shell-France.



Document Shell-France.

prospérité récompensait l'esprit d'entreprise.

C'est alors que se produisit l'événement cité plus haut, le forage du premier puits de pétrole en Pennsylvannie. En 1861, 224 tonnes de pétrole, en fûts de bois, étaient débarquées des cales du voilier américain « Elisabeth

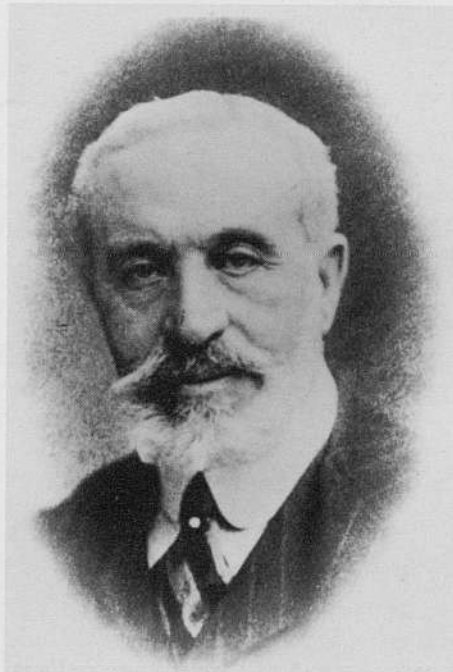
Watts ». Convaincu de l'intérêt d'un tel

arrivage, Alexandre Deutsch de la Meurthe s'en porta acquéreur et installa à Pantin les appareils destinés à étudier les procédés de raffinage et leurs applications. Ni la lampe à pétrole ni l'automobile n'existaient encore. Le marché était à créer. Les premières fabrications portèrent sur de nouvelles bougies en cire minérale (tirée du pétrole), destinées à supplanter les bougies en stéarine (à base de graisse animale saponifiée).

Très rapidement consommation et production s'amplifièrent. Pantin ne suffisait plus, ce qui motiva la construction d'une raffinerie à Rouen. Plusieurs marques furent créées. En premier lieu, inspirée de Lucie, petite-fille du donateur, Luciline fut le nom donné au pétrole lampant mais aussi à la raffinerie - entrepôt de Rouen-Quevilly. Les initiales du fondateur : A.D. furent la marque attribuée à la graisse largement consommée par les nouvelles machineries industrielles, mais aussi par les charbons et Moto-Naphta devint celle identifiant l'essence. Il est incontestable qu'en ce qui concerne l'industrie française du pétrole, Alexandre Deutsch de la Meurthe fut non seulement un précurseur éclairé mais aussi un remarquable entrepreneur. Cependant, il n'était pas un cas unique et, notamment

en Gironde, à la même époque, une aventure assez comparable s'était signalée.

Dès 1862, mais très probablement quelques années auparavant, deux hommes, Fenaille et Châtillon, travaillaient les huiles de résine à Aubervilliers. Ils ouvrirent cette année là une usine pour la distillation des brais et la fabrication des graisses végétales sur la propriété du sieur Sellié, chemin de Birambis à Bègles et entreprirent immédiatement d'appliquer leur matériel de chaudières à résine pour la distillation des huiles de pétrole¹². En 1874, devenue Fenaille et Despeaux,



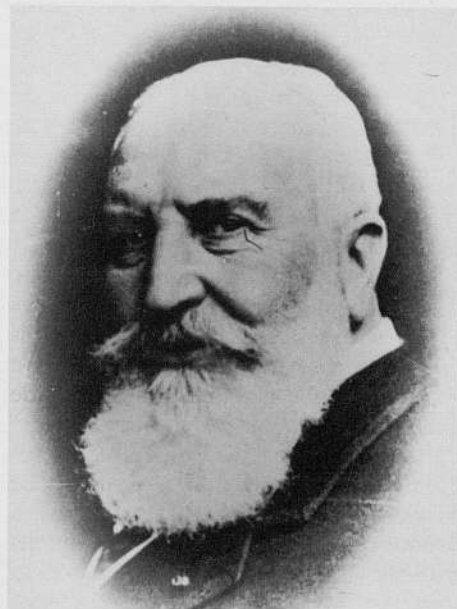
Henry Deutsch de la Meurthe (1846-1919). Document Shell-France.

la Société produisait plus du tiers de la consommation en France, installait des entrepôts dans le port de New York pour le chargement de ses navires et l'année 1875, doublait son matériel de raffinage en raison de la rapide augmentation de la consommation. Elle ouvrait enfin une nouvelle usine à Rouen en 1883¹³.

Depuis 1877, les deux fils d'Alexandre Deutsch de la Meurthe avaient été asso-

ciés dans l'affaire. A son décès, leur père leur laissait une entreprise considérable dont la raison sociale devint « Les fils de A. Deutsch de la Meurthe ». De caractères très différents, les deux frères se complétaient admirablement. L'aîné, Henry, fut un promoteur passionné à la fois d'automobile et d'aéronautique. Membre du Jury de l'Exposition universelle de 1889 et spécialement chargé de l'organisation de la section de l'industrie et des applications du pétrole, il affirma dans un discours qu'il fit à cette occasion qu'on trouverait la solution du problème dans l'emploi d'un moteur à benzoline¹⁴. La terminologie à cette époque n'était guère fixée et l'on utilisait tout aussi bien ce mot ou celui de gazoline pour nommer l'essence extraite du pétrole.

Mettant d'ailleurs ses propos et ses actes en accord, il faisait dès cette époque procéder dans ses usines aux essais de productions d'essences extra légères devant permettre l'alimentation d'un moteur rapide à grande puissance. En 1890, il présenta l'une des premières voitures à pétrole au Président de la République, Sadi Carnot. Il fut l'un de



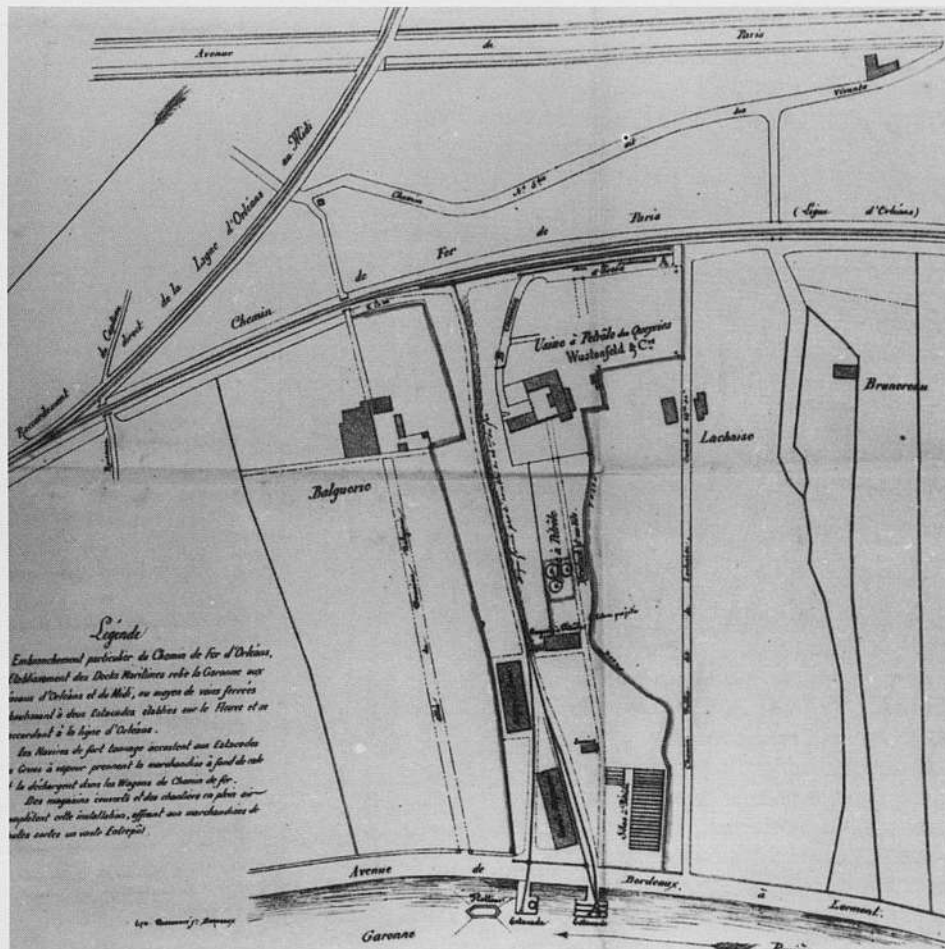
Emile Deutsch de la Meurthe (1847-1924). Document Shell-France.

ceux qui fondèrent l'Automobile-Club de France, apportant en outre son aide à Louis Renault qui n'en était qu'à ses débuts. Tout aussi activement, il soutint les recherches concernant la motonautique et l'aéronautique. Auteur d'un ouvrage très documenté intitulé « Le pétrole et ses applications »¹⁵, il proposa d'appliquer le moteur à explosion aux ballons dirigeables et créa de nombreux prix afin d'encourager industriels et pilotes. Parmi les plus prestigieux, on relève notamment le circuit Saint-Cloud - Tour Eiffel et retour, prix doté de 100000 F, qui fut remporté en 1901 par Santos Dumont avec son dirigeable puis, en 1904, le premier prix pour aéroplane pour lequel il offrit 25000 F (auxquels s'ajouta une somme équivalente offerte par Archdeacon) récompensant l'aviateur qui couvrirait un kilomètre en circuit.

Ce prix fut gagné le 13 janvier 1908 par Henry Farman sur biplan Voisin à moteur Antoinette 50 CV, avec un temps de vol d'une minute et vingt huit secondes¹⁶.

Philantrope visionnaire, il partage en France avec Gustave Eiffel et de Joukovsky la paternité de l'aérodynamique moderne. Conscient de l'avenir qui s'ouvrait pour l'aviation et soucieux de la place du pays, il fonda à Saint-Cyr, l'Institut aérotechnique qu'il offrit en 1911 à l'Université de Paris puis en 1914, compléta son œuvre une fois encore par la fondation et la création d'une Chaire d'aéronautique au Conservatoire National des Arts et Métiers.

Mais il n'était pas dans le caractère de cet homme de se limiter à l'apport de ses idées ou de ses capitaux. Aussi, et parfois au péril de sa vie, était-il le premier à monter sur les appareils que son aide avait permis de mettre au point. C'est à ce titre qu'il fut également l'un des membres fondateurs de l'Aéro-Club de France. Son frère Emile, certes moins aventureux, ne lui cédait en rien pour les qualités humaines, et fut lui aussi un grand mécène. Persuadé de la nécessité d'une meilleure compréhension internationale, et voulant en cela créer parmi les



Les docks Sursol à Bordeaux en Archives départementales de la Gironde, 5 M-251.

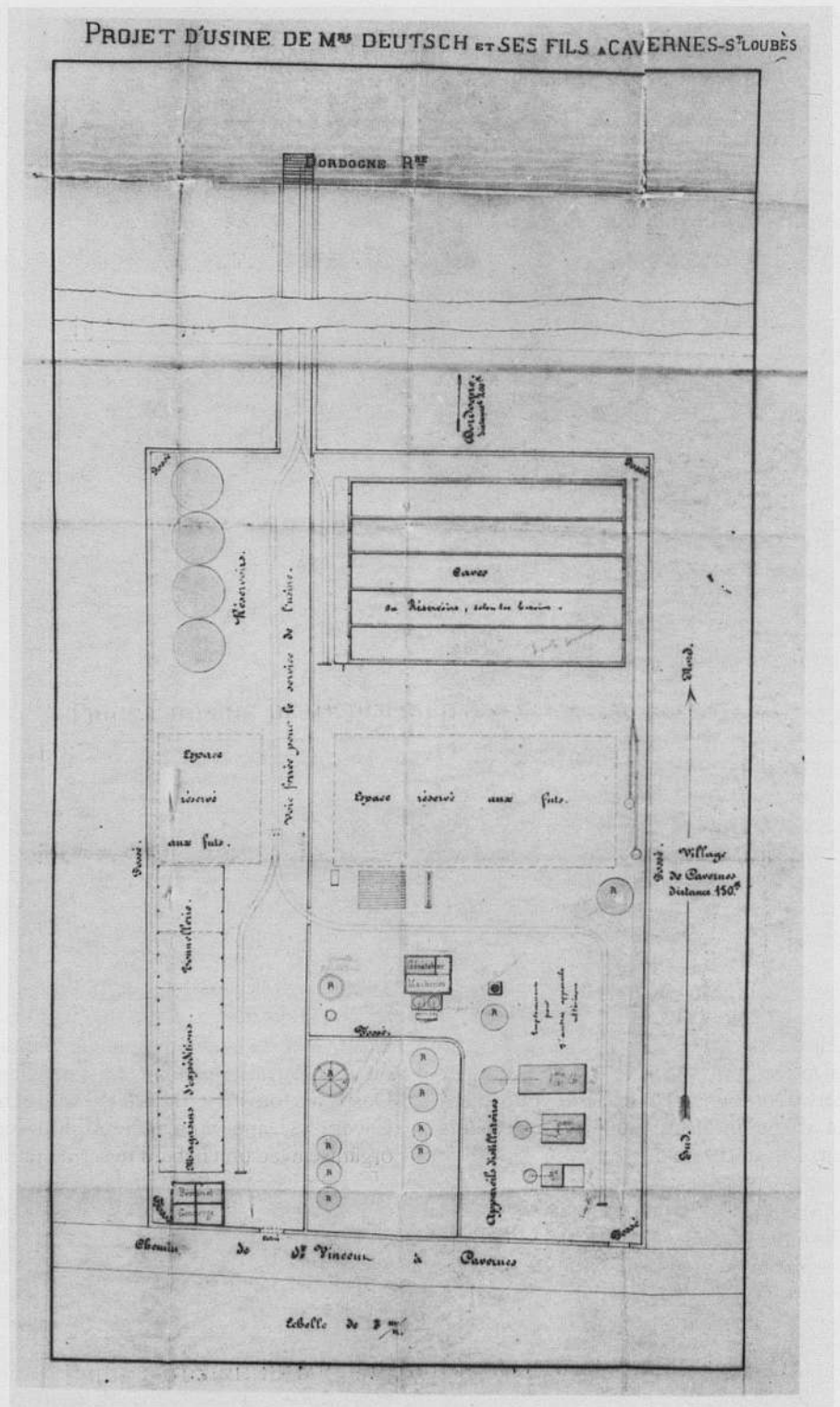
étudiants des contacts entre français et étrangers, il offrit la première série de pavillons de la Cité Universitaire de Paris. Après 1918, il apporta son aide à des milliers d'orphelins de guerre par le soutien actif qu'il consacra à une œuvre charitable franco-américaine.

Leurs vies très rapidement esquissées, voici donc les hommes qui, en 1878, entreprirent d'étendre leur activité industrielle au bordelais. Les raisons d'une telle décision semblent tout à fait évidentes : accroître pour le sud du pays tout d'abord les possibilités de production et de commercialisation, mais aussi

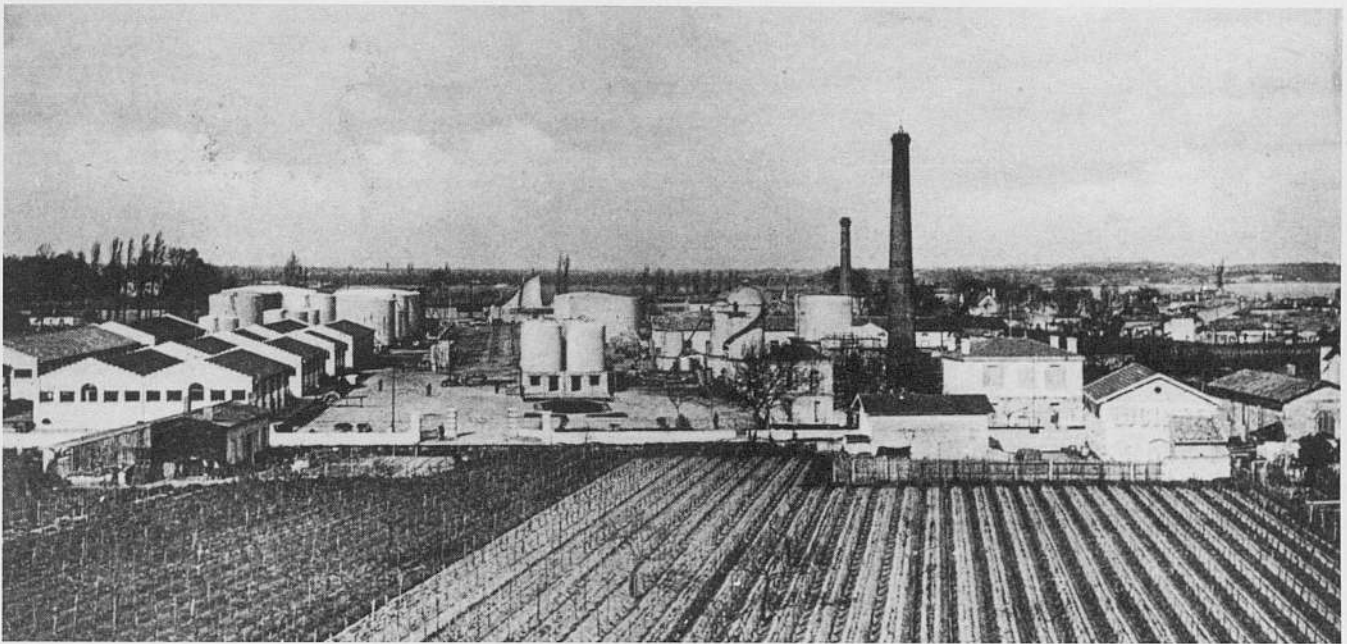
utiliser les capacités d'exportation du port de Bordeaux notamment en direction du domaine colonial, le tout avec l'arrière-pensée de disputer ces marchés à une concurrence déjà fortement implantée. Mais, si les motivations apparaissent clairement, une question reste entière : pourquoi à Saint-Loubès ? Deux réponses concurrentes peuvent alors être avancées. L'une, sentimentale, trouve sa justification dans les attaches qu'Henry Deutsch de la Meurthe pouvait avoir en Entre-Deux-Mers¹⁷. Il avait en effet épousé Ida Marguerite Raba, nièce de Charles Rodrigue et leur domaine de Naujan-et-Postiac, le château

Perponcher, n'était somme toute guère éloigné de Saint-Loubès. L'autre raison, plus technique et plus terre à terre, se trouvait conduite par l'histoire récente du port de Bordeaux, où depuis 1869, le déchargement de produits pétroliers se trouvait interdit. Cette décision coercitive était la conséquence d'un gigantesque incendie survenu dans la nuit du 28 au 29 septembre, catastrophe occasionnée par une gabarre chargée de bidons et qui avaient pris feu. Celle-ci ayant sombré, les caisses enflammées surnageant et ballotées par le flux et le reflux, communiquèrent l'incendie à dix-sept navires ancrés sur le fleuve. Les opérations de déchargement ne furent dorénavant autorisées qu'aux ports de Lagrange, sur la rive gauche, et de Jourdane à Saint-Louis-de-Montferrand, sur la rive droite. Cette situation perdura à tel point qu'en 1876, le chemin de grande communication n° 50 subissait d'importantes dégradations... par le passage journalier des charrettes transportant le pétrole du Port de Jourdane à Bordeaux ou aux entrepôts...¹⁸.

Donc, en 1879, une raffinerie de pétrole s'installait à proximité du petit port de Cavernes en bordure de la Dordogne, sur le territoire de la commune de Saint-Loubès. Avec ses 2 365 habitants, celle-ci était alors l'une des plus peuplées des dix-huit communes constituant le canton de Carbon-Blanc, majoritairement agricole. Le bourg de Saint-Loubès, actif et d'une architecture agréable, aéré par la traversée de l'ancienne route royale reliant Bordeaux à Limoges par Saint-Pardon et Libourne, s'enorgueillissait d'une vaste place à cornières édifiée en 1780 et tout à fait propre à accueillir efficacement foires et marchés. Depuis le moyen-âge, Saint-Loubès, faisant office de ville centre, voyait son influence intéresser plusieurs communes de son arc oriental et méridional et le village de Cavernes, hameau d'environ 60 immeubles avait son histoire liée à la rivière¹⁹. Le choix du site de l'usine y puisait un double avantage puisque d'une part situé sur l'ultime grand méandre de



Premier projet relatif à l'implantation de la Raffinerie de Saint-Loubès en 1879 où n'apparaissent pas les bâtiments d'administration et les écuries qui seront construits en bordure de la route, au sud. A.D.G. - 5 M 502.



Vue d'ensemble de l'établissement au début du siècle. Photographie anonyme, carte postale en phototypie. Collection Lamouroux.

la Dordogne, il bénéficiait d'un confortable tirant d'eau, et d'autre part cette nouvelle entreprise pouvait utiliser la voie ferrée Bordeaux-Paris passant à quelques centaines de mètres au sud. En 1878, la Société avait envisagé de s'installer à Bordeaux-Bastide, quai des Queyries, sur un terrain dépendant des Docks Sursol à proximité immédiate de l'Usine à pétrole des Queyries où Wüstenfeld et Cie fabriquait des graisses depuis 1870. Ce projet fut rejeté par l'administration le 18 avril 1879 et celui de Saint-Loubès, mené conjointement, eut un premier aval le 29 du même mois pour, le 4 juillet, donner entre Dordogne et vignes, le coup d'envoi d'une industrie aux prolongements alors insoupçonnés¹⁹.

Sur un vaste terrain perpendiculaire à la rivière, ceint d'un talus en terre, ouvert aux deux extrémités et muni de portes métalliques pouvant être garnies de terre en cas d'incendie, trois unités de distillation furent installées. Les navires pétroliers ne venaient pas, bien sûr, jusqu'à l'estacade qui avait été aménagée sur la

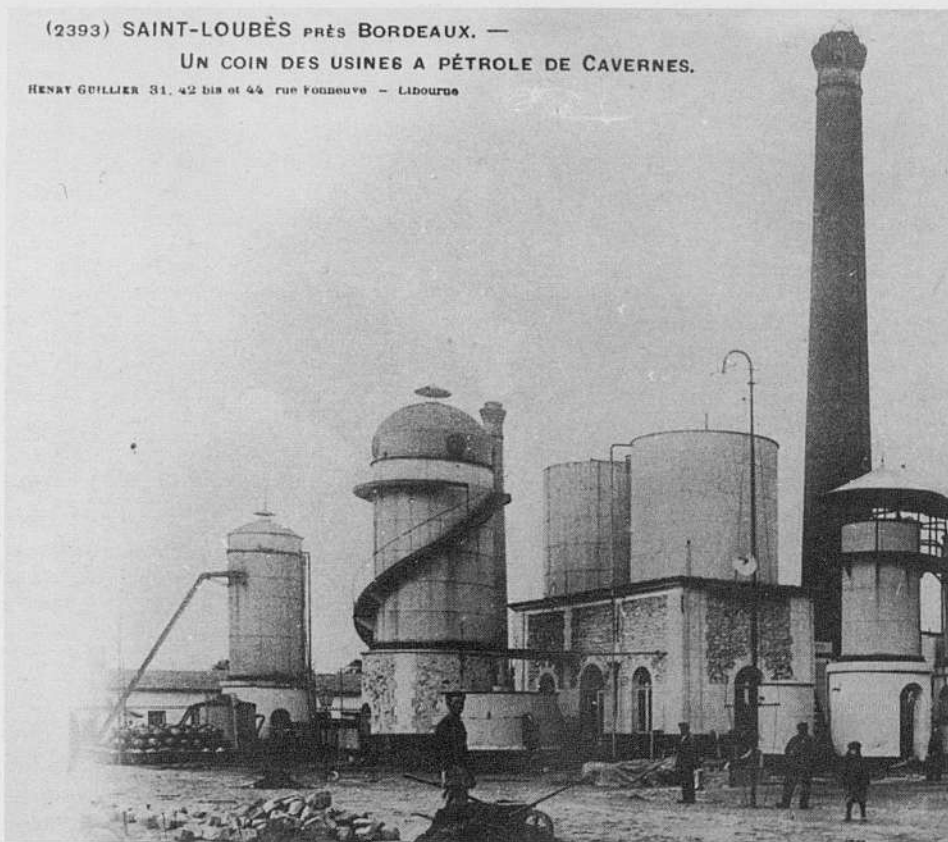
berge de la rivière. Depuis 1869, ils remontaient en Garonne jusqu'au Marquis mais en 1882 furent relégués dans l'estuaire et leur mouillage assigné à proximité de la rive droite de l'île Verte. Au début, les barils de brut étaient transférés sur des gabarres et transportés ainsi jusqu'à Cavernes. Par la suite, le brut en vrac fut transvasé à bord de petits chalands citerne à six compartiments, plus un étanche de part et d'autre afin d'assurer la flottaison, et remorqués par un petit vapeur jusqu'à Blaye chez Desmarais, à Furt, commune de Gauriac, où se trouvait le dépôt de Fenaille et Despeaux ouvert en 1890²⁰, ou bien à Cavernes. L'apportement fut pour cela organisé avec un chaland désarmé faisant office de ponton flottant, le tout équipé d'une grue à vapeur et d'une pompe.

Le traitement industriel se bornait à obtenir le meilleur rendement possible par l'application de la chaleur. La distillation par chauffage direct ou par chauffage à la vapeur, puis condensation et épuration, permettait d'extraire en phases successives, les produits commerciaux

différenciés par leur densité : non seulement essences, pétrole lampant, huiles lourdes de graissage, goudrons et coke de pétrole sous forme de résidus, mais aussi pétroléine ou neutroline. Blanche, inodore et sans saveur, la vaseline révolutionna la pharmacie permettant d'obtenir des pommades fines d'une conservation parfaite et d'une lubrification des tissus organiques bien supérieure à celle des produits végétaux ou animaux utilisés jusque là²¹.

En général, les raffineries n'étaient guère organisées pour le traitement complet des pétroles bruts mais, selon Henry Deutsch de la Meurthe, *il y avait quelques grands établissements où plusieurs de ces fabrications distinctes sinon toutes, se trouvaient réunies*²². Il semble que l'usine de Cavernes ait pu remplir ces conditions, tout au moins jusqu'à la guerre de 1914.

En 1890, le stock s'élevait à 5 000 barils soit 875 000 litres, mais la capacité pouvait atteindre trois fois plus. En 1908, témoignage de la rapide et considérable évolution, elle était de 20 000 000 de litres, volume sensiblement équivalent à



Au cœur de la raffinerie : chaudière, agitateur, épurateur.
Photographie Henry Guillier, carte postale en phototypie.
Archives municipales de Bordeaux.

gnés des réservoirs. Pratique d'ailleurs controversée par les directeurs des autres usines²³.

Si d'immenses précautions avaient été prises pour éviter tout accident, on ne saurait en dire autant de la pollution qui, toutes entreprises confondues, se manifestait de façon endémique depuis le début. Par exemple, chez Fenaille et Despeaux, en 1890, les atteintes concernant les ruisseaux d'Ars et de l'Eau Bourde, allaient croissant. En 1894, et à la suite d'une longue série de plaintes, l'usine Deutsch fut elle aussi mise en demeure d'épurer d'une manière efficace les eaux de lavage et de mettre fin aux écoulements intempestifs qui rendaient le poisson imangeable et s'infiltraient dans les puits.

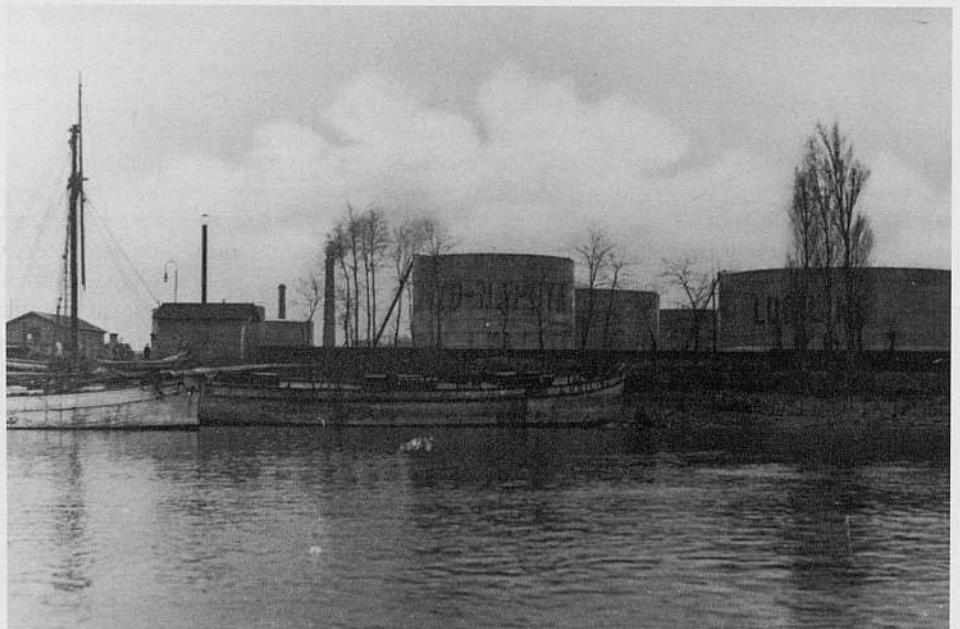
La Luciline fut jusqu'au début du XX^e siècle, le produit porteur de l'entreprise. Aussi, toute une politique de commercialisation avait été mise en place avec en premier lieu, un certain nombre de dépôts où le remplissage des bidons, *l'estagnon*, pouvait être pratiquée, soulageant

celui de la concurrence avec 18 000 000 pour Fenaille et Despeaux répartis entre Bègles et Furt et 21 000 000 pour Desmarais à Blaye.

Ces immenses quantités de liquide inflammable entreposées ou en transit ne laissaient pas d'inquiéter services publics et riverains. A Saint-Loubès, où l'habitation la plus proche de l'usine se trouvait à une centaine de mètres, l'ensemble de l'agglomération de Cavernes vivait sous le risque d'une catastrophe.

Cependant, cuvettes maçonnées, tertres gazonnés, fossés, tas de sable et pompe à incendie, avaient été mis en place pour tenter de pallier à ce qui, fort heureusement, ne se produisit jamais. La crainte de l'incendie avait même conduit à l'installation de grands paratonnerres éloi-

Stockage au nord de l'usine, près de l'appontement sur la Dordogne. Photographie Marcel Delboy, Musée d'Aquitaine, fonds Remond et Buzaud.



ainsi Cavernes et démultipliant les possibilités de diffusion. Ce fut un premier dépôt, bien modeste : 3 000 litres en 1888 à Libourne, rue Desbordes. En mars 1895, le projet portant sur 10 000 litres en gare de Bordeaux-Bastide sur un terrain de la Cie d'Orléans, était refusé. Il en fut de même en août de la même année pour celui envisagé à l'angle de l'avenue Thiers et de la rue Bouthier avec embranchement le reliant à Saint-Loubès par la voie ferrée. Refusé, alors qu'en 1892 la Compagnie d'Orléans s'était vu accorder une autorisation de dépôt à proximité immédiate. Peut-être l'entregent de la Société Deutsch effrayait-elle les responsables bordelais ?

L'argumentation avancée reposait sur l'idée d'alimenter la ville de Bordeaux au moyen de voitures citernes. Il est à noter qu'au même moment, Charles Gruet et Cie, 1, rue Sainte-Colombe, était agent général pour « Les fils de A. Deutsch de la Meurthe » et que Charles Gruet ne sera maire de Bordeaux qu'en 1912. A ce moment, les jeux seront faits : l'usine de Cavernes sera, depuis 1897, reliée à la voie ferrée Bordeaux-Paris et la même année, la Société aura ouvert à Floirac, chemin de la Sauve, un dépôt promis à un bel avenir.

Cela étant, cette volonté d'expansion n'empêchait nullement d'œuvrer au quotidien et les norias de charretées qui transportant les caisses de bidons au *quai à pétrole* de la gare de Saint-Loubès ou bien à celle de Lagrave-inférieure, située sur la ligne de l'Etat en direction de La Rochelle. Le trafic se révélait d'une telle importance que la commune d'Ambarès-et-Lagrave réclama des compensations financières pour les réparations à apporter aux chemins et que le conseil municipal se plaignit en 1908 de ce que la halle aux marchandises était entièrement remplie de barils et bidons de pétrole, si bien que les fûts de vin en attente d'expédition restaient exposés au soleil et à la pluie²⁴.

Habituellement, il semble que la voie d'eau n'ait été utilisée que pour l'arrivée



Publicité urbaine pour la Luciline sur les tramways-omnibus à traction animale, ligne de la Benauge à Bordeaux. Photographie anonyme, fin XIXe siècle, coll. Bardou.

du brut et que, par contre, on se soit organisé pour reexpédier les produits transformés par voie ferrée. Cela et sans pour autant se priver des nombreux voituriers et de leurs attelages, comme nous l'avons vu. Incité par le modernisme ou poussé par la nécessité, on alla même jusqu'à faire l'acquisition d'un lourd camion Purrey, mû à la vapeur, lequel défonçait les routes de Saint-Loubès avec une efficacité rarement vue jusque-là.

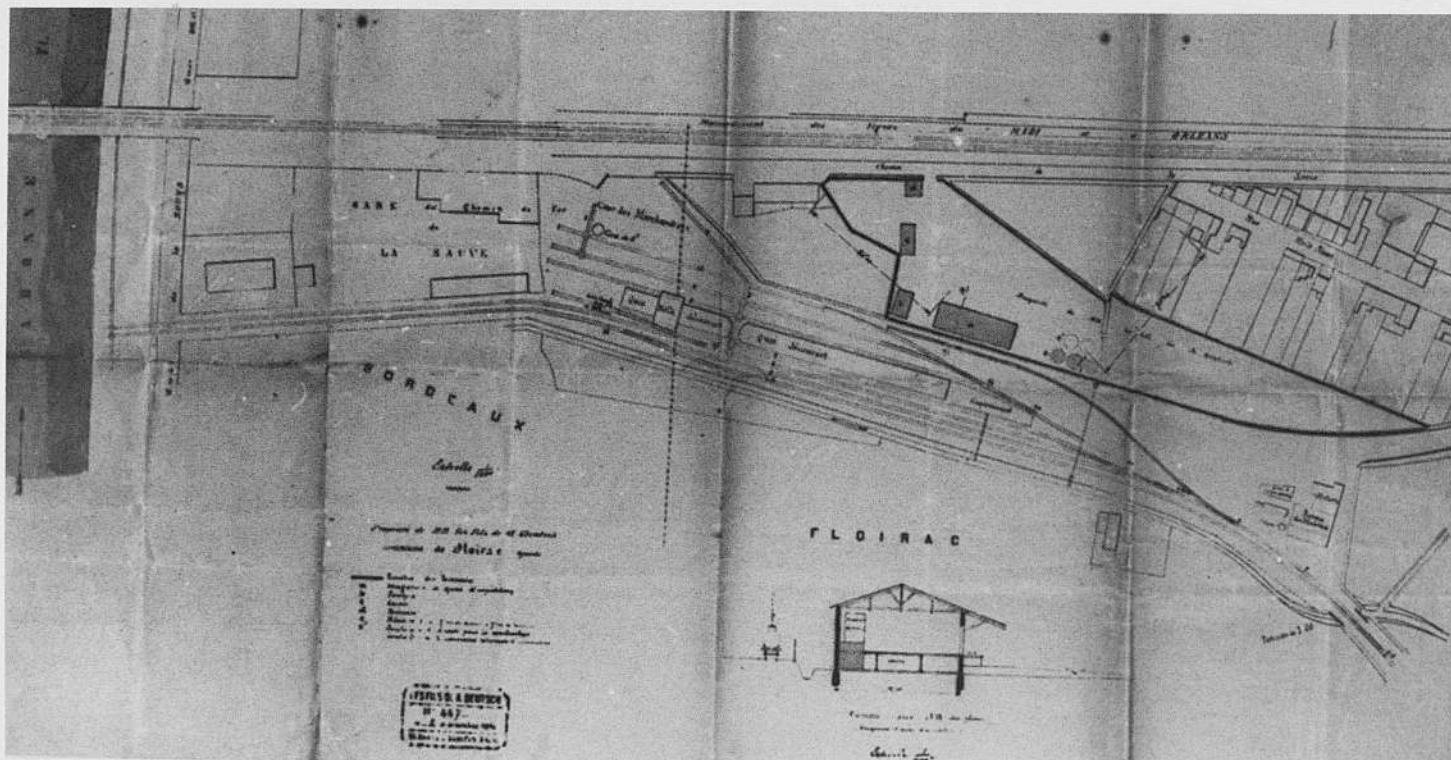
Paradoxalement, nous savons peu de choses sur les hommes qui furent, jour après jour, employés dans cette entreprise. La consommation du pétrole étant plus importante l'hiver que l'été, le ralentissement de production estival permettait sans doute à ces ouvriers-paysans, de ne pas rompre complètement avec leurs racines. En 1899, la raffinerie employait 59 ouvriers, 20 ouvrières, 2 garçons et 1 fille de moins de 18 ans. Effectif bien modeste comparativement aux 500 personnes annoncées par Fenaille et Despeaux en 1894 et les 350 chez Desmarais en 1914. Ces deux derniers chiffres sont à considérer avec circons-

pection car le déséquilibre semble bien grand et trouve, peut-être, son explication dans le fait qu'on y ait compris le nombre des charretiers alors plus ou moins attachés à l'entreprise.

L'encadrement était assuré par des spécialistes et en 1895, le très britannique directeur, sir Stevens ayant parfois quelques démêlés avec ses paysans reconvertis, n'hésitait pas à les traiter de cochons de français, propos qui entraînèrent de vigoureuses protestations municipales²⁵.

Très probablement créé en même temps que celui de Bègles, peu après 1893, le syndicat avait pour nom « Chambre syndicale des ouvriers et ouvrières du pétrole de Carvernes - Saint-Loubès ». L'article 1 des statuts stipulait entre autres qu'il avait pour but d'établir... *la liberté corporative de tous les adhérents et d'élever le niveau de la moralité en assurant à chacun d'eux le moyen de faire respecter sa dignité*²⁶. En avait-il les moyens ?

En tous cas, si avec l'ouvrier-paysan Saint-Loubès entrait de plein-pied dans le XX^e siècle, le *gabelou*, autre corps de



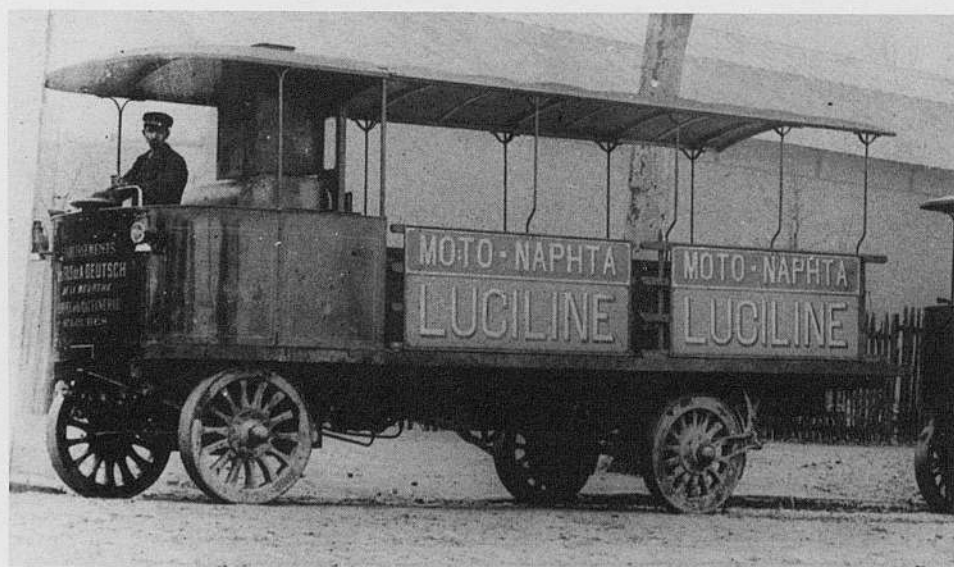
Plan du dépôt de Floirac près de la gare de La Sauve en 1896. A.D.G. 5 M 390.

métier, beaucoup plus ancien et redouté de certains, avait depuis la création de l'usine une présence beaucoup plus marquée. Préposés, brigadiers, sous-brigadiers, matelots, patrons, sillonnaient la Dordogne à bord de leur embarcation et contrôlaient les allées et venues pétrolières. L'ampleur du trafic entraîna la création de la brigade des Douanes de Cavernes à partir de 1892 qui fut successivement rattachée aux capitaineries de Libourne, Lormont, St-André-de-Cubzac puis Blaye ²⁷.

Le 25 septembre 1893, le sous-brigadier Castagnet était porté disparu lors de l'explosion de la gabarre Jules-Maxence, chargée de 270 fûts d'essence et amarrée à l'estacade. L'incendie commencé à 21 heures, fut rapidement jugulé au niveau de l'appontement, mais on dut se rési-

gner à laisser brûler le bateau jusqu'à ce qu'il coule. Le lendemain, le corps du malheureux à moitié carbonisé, fut retrouvé à marée basse dans le tillac ²⁸.

Ce drame vient rappeler que la présence du danger restait constante sur les bateaux de transport et que les risques pouvaient être les plus grands. C'était



Publicité urbaine pour la Luciline sur les tramways-omnibus à traction animale, ligne de la Benaugue à Bordeaux. Photographie anonyme, fin XIXe siècle, collection Bardou.

Ouvriers et ouvrières de la raffinerie en 1897. Photographie de Jongh - Paris. Collection Moreau.

l'incendie si le navire était en bois, le pétrole restant à l'intérieur, la coque allait jusqu'à brûler en entier. Ce fut le cas du Protis en 1887, dans le port de Marseille, ou du trois-mâts autrichien Hitar en 1889, dans le port de Bouc²⁹.

L'explosion due au dégazage demeurait un risque majeur pour les navires-citernes, si un incendie se déclarait en cours de déchargement. Ce fut le cas du britannique Petrolea, devant Blaye, où 17 personnes trouvèrent la mort le 14 juin 1892 soit un peu plus d'un an avant l'accident de Cavernes³⁰.

Néanmoins, et si regrettables puissent-ils être, ces dramatiques événements n'entravaient en rien la marche triomphale d'une industrie qui se préparait à révolutionner le monde. En 1889 les visiteurs de l'Exposition universelle à Paris ne se lassaient pas d'admirer un immense panorama représentant l'extraction et la transformation du pétrole. Cette idée, attribuée aux frères Deutsch, se prolongea à Bordeaux en 1895, où sur les



Facture adressée le 14 janvier 1898 à Nelson Léglise, magasin de denrées coloniales et autres denrées, au bourg à Saint-Loubès. Collection Jacques Barraud.

Les Fils de A. Deutsch
Raffinerie de Pétrole
HUILIERS DE COGNAC

Paris le 14 janvier 1898
50, rue de Valenciennes

Monsieur Nelson Léglise
magasin de Saint-Loubès

Je vous envoie ci-joint les marchandises expédiées en vertu de la facture ci-dessus mentionnée à Paris, le 16 Janvier, 1898.

PÉTROLE		ESSENCE		LIVRAISON du 14/1		PRIX	FOR.	CT
N°	Quantité	N°	Quantité	N°	Quantité			
1141	1 baril	1 baril	1 baril	1 baril	1 baril	5,3	115	
						21,3	147	

LES MARCHANDISES TOMBENT SANS RÉSERVE ET SANS GARANTIE, MÊME POUR LES EXPÉDITIONS FRANCO.

Quinconces, lors de l'exposition de la Société philomatique, ... de grands plans-relief, bonheur des enfants et des grandes personnes... donnaient à voir une mine de charbon à ciel ouvert ainsi qu'une raffinerie avec ses aménagements et port pétroliers³¹.

Le 11 juin de la même année fut donné le départ de la course Paris-Bordeaux-Paris. Tout comme l'année passée, avec celle de Paris-Rouen, ce concours de voitures sans chevaux devait récompenser le véhicule capable d'être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et ne pas

coûter trop cher sur la route. Sur 22 concurrents ayant quitté la capitale, 12 virèrent à Bordeaux et 9 seulement arrivèrent à Paris. On dénombrait 8 voitures à pétrole et 1 à vapeur.

Annuaire du pétrole de 1923.

LUCILINE
Pétrole des Salons
en litres pleins de 5 litres

MOTO-NAPHTA
La première essence du monde
en litres pleins de 5 litres

HUILE A. D. JUPITER
Indécumposable
à toute température

Les temps modernes commençaient et le marché de l'essence irait croissant ³². Paradoxalement, celui du pétrole lampant, bien qu'en pleine expansion, connaissait déjà les atteintes d'une concurrence non négligeable : le gaz de houille en premier lieu mais bientôt l'électricité. A Bordeaux, la première usine génératrice, Buchin et Tricoche, mise en route en 1887, fut le berceau en 1893 de la Société d'Éclairage électrique de Bordeaux et du Midi (rues du Temple, Poquelin Molière et de Grassi). A la périphérie, la Cie générale d'Electricité de Bordeaux puis plus tard l'Energie électrique du Sud-Ouest, s'employèrent également à déposséder les pétroliers de leur débouché premier ³³.

Dans les campagnes dépourvues de gaz d'éclairage on vit surgir à la fin du XIX^e siècle de nombreuses installations à l'acétylène. L'appareillage pour obtenir ce gaz combustible, obtenu en faisant agir de l'eau sur du carbure de calcium, installé dans les règles et bien entretenu (ce qui n'était pas toujours le cas) ne présentait pas plus d'inconvénient que le gaz d'éclairage urbain ³⁴.

Entre 1897 et 1913, on recense 19 installations nouvelles sur les communes d'Ambès, Ambarès, Bassens, Carbon-Blanc, Cenon, Sainte-Eulalie, Saint-Loubès, Saint-Sulpice et Cameyrac, Yvrac. Le plus souvent, elles sont le fait de commerçants ou artisans à deux exceptions près, l'éclairage des églises d'Ambarès en 1898 et d'Yvrac en 1899 ³⁵.

Généralement d'origine industrielle, les générateurs de gaz pouvaient être parfois conçus et fabriqués par un artisan local. Ce qui à Saint-Loubès fut le cas pour Joseph Sarrieu et Pierre Mouche, respectivement ferblantier et serrurier.

Dès 1914, la Société Les fils de A. Deutsch de la Meurthe se trouva coupée de ses approvisionnements venant de Roumanie et de Russie. Un accord passé avec le groupe Royal Dutch-Shell lui donna la possibilité de recevoir durant toute la guerre des cargaisons de brut en

provenance de Bornéo. Cet hydrocarbure nitrifiable permettait bien sûr d'obtenir de l'essence mais, très chargé en benzène, toluène et xylène, il donnait après extraction la possibilité de fabriquer de puissants explosifs. Cette coopération entre les deux sociétés contribua donc largement à l'approvisionnement de la France en carburant mais aussi donna au pays le moyen de produire le T.N.T. nécessaire à son industrie de guerre.

Deux sociétés se trouvaient à l'origine du groupe Royal Dutch-Shell. L'une prenait source à Londres où Marcus Samuel, à partir de 1833 développa avec un succès considérable l'importation de coquillages d'Orient destinés à la décoration. Lui succédant en 1878, son fils, également prénommé Marcus, entreprit en supplément le commerce du pétrole lampant transporté en vrac depuis la Mer Noire jusqu'en Extrême-Orient. Le premier tanker de sa flotte franchit le canal de Suez en 1892 et il créa « The Shell Transport and Trading Company Ltd » en 1897.

A la même époque, J.B. Auguste Kessler, rejoint en 1896 par Henri Deterding, exploitait aux Indes néerlandaises sur l'île de Sumatra, un gisement pétrolier. La Royal Dutch Petroleum Company entra en lutte avec Marcus Samuel mais la dure concurrence du géant américain Standard Oil contraignit les deux sociétés à se rapprocher. Le groupe naquit en 1907 ³⁶.

En 1921, après le décès d'Henry Deutsch de la Meurthe, survenu en 1919, son frère Emile trouva un accord avec Henri Deterding et les deux maisons s'associèrent pour créer, en 1922, la Société anonyme des Pétroles Jupiter. Cette nouvelle société, bénéficiant de l'apport que représentait la puissante firme « à la coquille », recevait en outre dans sa corbeille l'avoir considérable que représentaient les capacités de stockage portuaire, issus de l'ancienne Société Deutsch. A savoir : Boulogne, Le Havre, Rouen, Trignac, Saint-Loubès, Strasbourg. Au total, 165 000 tonnes dont 44 000 à

Cavernes, sans compter les sites dits intérieurs de Pantin, Juvisy, Issy, Nancy, Lyon, Chantenay, Toulouse et Floirac (ce dernier de plus modeste importance).

Elle recevait également un parc de 400 wagons réservoirs et une flotte de quatre tank-steamers : les « Luciline » construit en 1899, « Lutetian » construit en 1908, « Henri Deutsch de la Meurthe » et « Emile Deutsch de la Meurthe » construits après la guerre. Exploités par les soins de Lane et Macandrew, de Londres, il naviguaient sous pavillon britannique ³⁷.

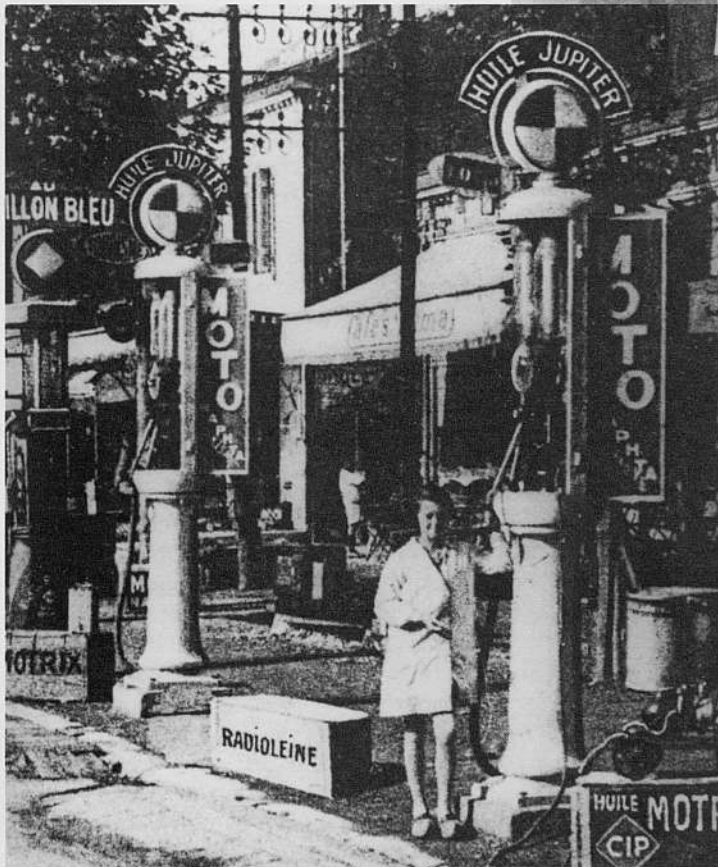
Cependant, voici que la période d'après-guerre entraînait une situation toute nouvelle pour l'industrie pétrolière française. D'une part la suppression des avantages douaniers dont elle bénéficiait jusque là concernant le raffinage sur le territoire national provoquait l'arrêt de cette activité. A Cavernes comme ailleurs, la transformation du produit brut disparut au profit de l'éventuelle modification de produits raffinés importés et de la réexpédition en vrac ou conditionné.

Mais d'autre part, l'utilisation du moteur à explosion appliqué à l'automobile, représentait une expansion formidable, ce que Lucien Channuc a par ailleurs très clairement analysé pour la Gironde ³⁸.

Depuis 1891, date de l'arrivée de la première automobile à Bordeaux jusqu'à la veille de la guerre, la progression fut constante : 1038 cartes grises furent ainsi délivrées pour l'année 1913 en Gironde. En 1921, on était passé à 8775 nouvelles mises en circulation, soit respectivement : 7577 automobiles, 68 cycle-cars, 351 side-cars et 779 motocyclettes. Une ère nouvelle s'ouvrait modifiant et amplifiant pour les carburants et produits annexes, toutes les données de la commercialisation.

Au début, celle-ci s'était naturellement identifiée au circuit de la distribution du pétrole lampant. A Saint-Loubès, par exemple, Chaissac, quincailler, vendait de l'huile A.D. pour automobile, ou bien

à Ambarès, l'épicerie Montoussé présentait côte-à-côte, les bidons plombés de Luciline et ceux de Monto-Naphta. Qu'ils soient épiciers, marchands de grains et fourrages, quincaillers ou droguistes, il n'était pas rare de trouver chez ces commerçants tout aussi bien de l'alcool à brûler, du pétrole ou de l'essence, vendus au détail et tirés au robinet de fûts jaugeant 50 ou 200 litres. C'est grâce à ce réseau informel augmenté de quelques charrons, serruriers ou forgerons qui s'improvisèrent mécaniciens, que la diffusion de l'automobile a pris son essor dans les campagnes. Les hôteliers eux-mêmes se mirent de la partie. Ainsi, Terracol à Cenon qui, dans son établissement la « Halte des 4 Pavillons », tenait disponible des... *liquides pour automobiles*... et le faisait savoir en lettres de 30 centimètres peintes sur la façade.



L'augmentation radicale de la consommation généralisera dans l'après-guerre le système de distribution avec pompe manuelle à partir de fûts de 200 litres. Ce procédé jugé trop dangereux fut, par décision administrative, remplacé par le pompage sur réservoir souterrain. De 1923 au début des années 30, la transformation ou la création de postes d'essence fut considérable, notamment le long

Vente de carburant par une épicerie d'Uzeste, vers 1930. Archives familiales.

de la R.N. 10 : 14 à St-André-de-Cubzac, 2 à St-Vincent-de-Paul, 5 à Lagrave d'Ambarès, 2 à Carbon-Blanc, 10 à Cenon avec une majorité proche de la « deuxième barrière » aux limites de l'Octroi bordelais. En deçà, depuis 1921 jusqu'à 1929, l'avenue Thiers aura connu l'ouverture de 13 garages avec dépôt d'essence à *réservoir souterrain* pour vente au détail.

La création de ces commerces était le plus souvent le fait de particuliers qui revendaient parfois des produits d'origine variée. Lucien Channuc estime que la première station-service de marque fut créée en 1930 près de la barrière de Pessac, cours Gallieni par Energic-Patrol. En 1932, Desmarais en édifiait une quai Carriet à Lormont, dominée par une monumentale colonne lumineuse surmontée de l'emblématique tête de gau-

Distributeurs d'essence Moto-Naphta chez J. Dupuy «Le Pavillon Bleu» 4 et 10, avenue Jean Jaurès à Cenon à la fin des années 20. Photographie Pierre Barreau, carte postale publicitaire, collection Pierre Bardou.

lois. Cet établissement portait à trois le nombre des postes d'essence de cette commune. Dans le même temps, la R.N. 89 était desservie à Beychac et Montussan, tandis qu'épiciers et garagistes : 2 à Vayres, 3 à Saint-Loubès, 1 à Ambès ainsi que le Syndicat agricole de St-Sulpice et Cameyrac faisaient également installer leur dispositif de distribution de carburant ³⁹.

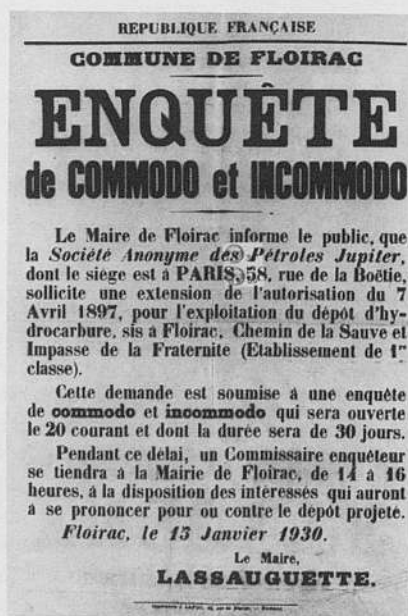
A cette époque, la pointe de l'Entre-Deux-Mers était déjà le théâtre de grandes manœuvres et les Pétroles Jupiter avaient fort à faire pour garder leur place. Dès avant 1914, quelques dépôts concurrentiels avaient vu le jour, notamment à Floirac en 1909, avec la Cie des Pétroles Fanto, société autrichienne commercialisant les hydrocarbures de Galicie, ou bien en 1910, la Sté des Huiles Vitesse à Bègles et à Floirac la même année Barthe et Cie au domaine du Bouchonnais.

Dans l'après-guerre, les dépôts surgirent à un rythme soutenu : en 1920, douze installations souterraines pour Fenaille et Despeaux à Floirac ainsi qu'un dépôt supplémentaire à Rocque de Thau en 1921. En 1923, un certain Raymond Rousseau ouvrait un dépôt de « carburant national » (essence plus alcool) à Bègles, en 1926, les Consommateurs de pétrole « Serco » à Bordeaux-Brienne, puis en 1930 le Dock des pétroles, gérant de l'entrepôt banal d'hydrocarbures du Port autonome de Bordeaux à Ambès, en 1931 les Raffineries de pétrole de la Gironde, quai de la Souys à Floirac, en 1934 la Sté des pétroles du Languedoc à Bègles. Enfin, à Bassens, au lieu-dit Entre-deux-Esteys, entre l'usine de l'Everite et la Poudrerie Nationale, la Société de stockage de pétrole de Bordeaux Bassens accueillit notamment la Cie industrielle des pétroles en 1922, la Société générale des huiles et fournitures industrielles l'Oléo en 1925, puis dans les années 30 les dépôts Savy, d'Hornjelm, Worms et Pétroles Jupiter. ⁴⁰

L'ensemble de ces établissements avait

un principe de fonctionnement tout à fait comparable : réception des produits par voie d'eau et redistribution soit en vrac par camion ou péniche-citerne, soit en fûts ou bidons après conditionnement. La situation particulière de celui de Saint-Loubès permettait l'expédition directe par le réseau ferré, ce qui représentait un avantage certain. En 1930, la direction décida l'extension du dépôt de Floirac souhaitant le passage de 1 700 000 litres à 10 400 000 litres, justifiée par l'arrivée des *produits noirs* (mazout et gas-oil) dont la consommation se généralisait rapidement. Cette extension faisait de Floirac le plus important dépôt en liquide inflammable de l'agglomération bordelaise ce qui préoccupait les organismes officiels toujours soucieux de sécurité ⁴¹.

En 1930, la Sté anonyme des Pétroles Jupiter créait une raffinerie à Pauillac-Trompeloup sur l'emplacement de l'ancien camp américain de 1917. En 1931, les Raffineries de pétrole de la Gironde s'implantaient au bec d'Ambès. L'activité de raffinage repartait.



Archives départementales de la Gironde, 5 M 390.

A Saint-Loubès, tout comme chez Desmarais à Blaye, on transformait des produits reçus semi-distillés mais c'était l'activité de conditionnement qui demeurerait la plus importante. Bien que réduit, le personnel comprenait encore une quarantaine de personnes. En août 1939, Alfred Granveaud, représentant de la Sté Anonyme des Pétroles Jupiter à Bordeaux, proposait à la clientèle « tous les produits Shell » et dans cette gamme, seule la Luciline subsistait. La Shell française était née ⁴². Mais l'on était aux portes de la seconde guerre mondiale.

En 1940, l'usine de Cavernes fut occupée par les troupes allemandes et, la pénurie venue, reconvertie dans la production d'alcool et de gaz de bois. Le 8 août 1944, le bombardement meurtrier que subit le site, infligeant de sérieux dommages à l'usine, entraîna surtout la destruction d'une bonne partie du village de Cavernes et malheureusement la mort de 20 habitants.

Un an plus tard, un projet fut établi pour la reconstruction de l'ensemble, mais les habitations seules en profitèrent. Devenu une friche industrielle, l'espace fut par la suite cédé à la Société Total qui en fit un centre de mises en bouteilles de butane-propane, activité qui fut transférée à Ambès en 1992.

S'interrompait alors le sillon engagé plus d'un siècle auparavant par des hommes qui, poursuivant une idée, celle d'un monde moderne, avaient su entraîner des ruraux dans un univers planétaire.

Visionnaire, Henry Deutsch de la Meurthe déplorait en 1889 ⁴³, les droits de douanes et d'octroi que devait supporter le pétrole. Concernant l'octroi, ses vœux furent par la suite exaucés et les droits qui, selon lui, *grevaient le consommateur... et pesaient surtout sur la classe ouvrière* furent supprimés. Mais, réaliste, il n'insistait pas davantage sur l'énormité des taxes... *trouvant peu probable qu'un jour... le gouvernement songe à les abaisser, car elles constituent une source importante*

de revenu pour le trésor, disait-il avec beaucoup de clairvoyance.

NOTES

- 1) Archives départementales de la Gironde : 5 M 502.
- 2) Pierre Guillaume, Histoire de Bordeaux, sous la direction de Robert Etienne, Privat, Toulouse, 1990.
- 3) A.D.G. : 5 M. 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342.
- 4) J.B.J. Constant, Album du voyageur à Bordeaux, édité par ses soins, Galerie Bordelaise, Bordeaux 1824.
- 5) A.D.G. : 5 M. 251.
- 6) Pierre Guillaume, Histoire de Bordeaux, sous la direction de Charles Higounet, t. VI, Bordeaux au XIX^{ème} siècle, Fédération historique du Sud-Ouest, Bordeaux, 1969.
- 7) Archives départementales des Landes, E. sup. 1663 6. Concernant l'équipement d'une petite commune en éclairage public au pétrole, voir l'exemple d'Ambarès et Lagrave dans : Pierre Bardou, Ambarès et Lagrave, le Carnet de famille, Editions de la Presqu'île, Lormont, 1993.
- 8) On trouve à la fin du XIX^{ème} siècle ou au début du XX^{ème} de très nombreuses publications vantant les mérites et le bon usage de l'éclairage au pétrole notamment : Mme A. Sage, La Science et les travaux de la ménagère, Librairie Vuibert, Paris, S.D.
- Marie-Robert Halt, Le ménage de Madame Sylvain, livre de lecture courante à l'usage des jeunes filles, 13^{ème} édition, Librairie classique Paul Delaplane, Paris, 1904.
- 9) Annuaire de la Gironde par Ch. Lesfargues, éditions Gounouilhau, Bordeaux 1889.
- 10) Henry Deutsch de la Meurthe, Le pétrole et ses applications, Bibliothèque des Sciences et de l'Industrie, ancienne maison Quantin, librairies-imprimeries réunies May et Motteroz, Paris, 1889.
- 11) Les lignes qui suivent doivent beaucoup à Philippe de Guitaut, Shell France, un double anniversaire, Shell France, Paris, 1989.
- 12) A.D.G. 5 M. 335, 336.
- 13) Edmond Faure, l'exposition de Bordeaux, 1895, Société philomatique de Bordeaux, 1895.
- 14) Larousse mensuel - Editions Larousse Paris, 1920.
- 15) Op. cit., note 10.
- 16) Op. cit., note 10, ainsi que Charles Dollfuss et Henri Bouché, Histoire de l'aéronautique, l'Illustration, Paris, 1938.
- 17) Jean et Bernard Guérin, Des hommes et des activités autour d'un demi-siècle, B.E.B. Bordeaux 1957.
- 18) Archives de la Ville d'Ambarès et Lagrave, délibération du conseil municipal, 27 février 1876.
- 18bis) Pierre Bardou, Saint-Loubès Entre-Deux-Mers, des origines à 1914, Groupe girondin des études locales de l'Enseignement public, Bordeaux, 1975.
- 19) A.D.G. 5 M. 251 et 502.



Le village de Cavernes après reconstruction et la partie nord et est de l'usine à la fin des années 40. Au fond le bourg de Saint-Loubès.

Photographie anonyme, carte postale bromure éditions Lapie, collection Bardou.

- 20) A.D.G. 5 M. 208 et 502.
- 21) La nature, n° 610 du 7 février 1885.
- 22) Op. cit., note 10.
- 23) Archives de la ville de Saint-Loubès, D 1/5 - 1897, F-2-1890, ainsi que op. cit., note 20.
- 24) Archives de la ville d'Ambarès et Lagrave, Délibération du Conseil Municipal, 26 juillet 1908.
- 25) Op. cit., note 23.
- 26) Archives de la Ville de Saint-Loubès, F-2/1
- 27) Musée des Douanes - Direction générale des Douanes, direction de Bordeaux, Sommier de signalement des employés des brigades AR. 1648 et AR. 1649.
- 28) La Petite Gironde, jeudi 26 septembre 1893.
- 29) La Nature n° 750, 22 janvier 1887. n° 844, 27 avril 1889.
- 30) Op. cit., note 28.
- 31) La Nature, n° 854, 12 octobre 1889 et Guide officiel de la XIII^{ème} exposition internationale et universelle de la Société philomatique de Bordeaux, Camis, Paris, et Goulouilhau, Bordeaux, 1895.
- 32) La Nature n° 1150, 1151 et 1153 des 15, 22 juin et 6 juillet 1895.
- 33) Anonyme, l'Electricité à Bordeaux, Le Sud-Ouest économique, éditions Delmas, Bordeaux, juillet 1929.
- 34) A.D.G. 5 M. 208, et Guide pratique de l'usager de l'acétylène, Office central de l'acétylène, Paris, 1910.
- 35) A.D.G. 5 M. 232, 312, 313, 330, 363, 375, 376, 496, 502, 512, 543.
- 36) Op. cit., note 11.
- 37) L'annuaire du pétrole, 1923.
- 38) Lucien Channuc, l'Automobile à Bordeaux de 1890 à 1930, Féret et fils, Bordeaux, 1979.
- 39) A.D.G. 5 M. 305, 306, 312, 313, 346, 363, 375, 376, 442, 458, 489, 502, 512, 514, 533.
- 40) A.D.G. 5 M. 395, 543, 340, 251, 313, 291, 395, 343, 332, 330, 333 (références présentées dans l'ordre de citation des entreprises).
- 41) A.D.G. 5 M. 390.
- 42) Sur le devenir de l'industrie pétrolière girondine, on trouvera des indications complémentaires dans :
 - Marcel Turon, Le pétrole et l'équipement pétrolier en Gironde, Revue historique de Bordeaux et de la Gironde, janvier 1952.
 - Jean Creuzy, naissance, vie et mort d'une raffinerie : Esso-Ambès, 1955-1986. Conférence de la Mémoire de Bordeaux du 11 décembre 1991.
 - Georges David, L'aventure pétrolière de Mondial-Oil, Empreintes du XX^{ème} siècle, n° 17, mars 1994, la Mémoire de Bordeaux, de la Communauté Urbaine et de ses communes.
- 43) Op. cit., note 10.

REMERCIEMENTS

Il nous est agréable d'exprimer ici notre reconnaissance aux nombreuses personnes qui nous ont aidé dans nos recherches et plus particulièrement à Monsieur G. de Pommerol, des Relations extérieures de la Société Shell France.