

réée par la direction régionale des affaires culturelles du Languedoc-Roussillon (conservation régionale des monuments historiques), la collection « Duo » propose au public de découvrir des chantiers de restauration du patrimoine monumental et mobilier, des édifices labellisés Patrimoine du XX^e siècle » ou encore des immeubles et objets d'art protégés au titre des monuments historiques, dans l'ensemble de la région.

Du négafol à la barraca,

le patrimoine maritime en Languedoc-Roussillon
Étude, protection, conservation, valorisation

La fragrance lourde des ateliers de salaison d'anchois de Collioure ou l'air lancinant joué par un couple de hautboisistes embarqués lors des joutes de la Saint-Louis sur le Canal Royal à Sète, ne sont-ils pas aussi patrimoine, comme les phares et les bateaux ? Les images et représentations habituelles du littoral languedocien et roussillonnais sont trompeuses et tenaces. Le choix se réduit à la carte postale figurant une mer bleue et tranquille comme dans les tableaux de Marquet ou de Matisse, ne suscitant que des marins d'occasion exerçant un aimable passe-temps, ou à celle plutôt négative, d'une côte bétonnée vouée à l'héliotropisme et au tourisme de masse... Derrière ces apparences, le littoral du Languedoc-Roussillon et ses lagunes offrent un patrimoine riche et varié et une culture spécifique qui se dévoilent à ceux qui veulent s'en donner la peine.



PATRIMOINE protégé

Du négafol à la barraca Le patrimoine maritime en Languedoc-Roussillon

Direction régionale des affaires culturelles du Languedoc-Roussillon (DRAC-L.-R.)
Diffusion gratuite - Ne peut être vendu
ISBN : 978-2-11-128696-2



PRÉFET
DE LA RÉGION
LANGUEDOC-
ROUSSILLON

Du négafol à la barraca

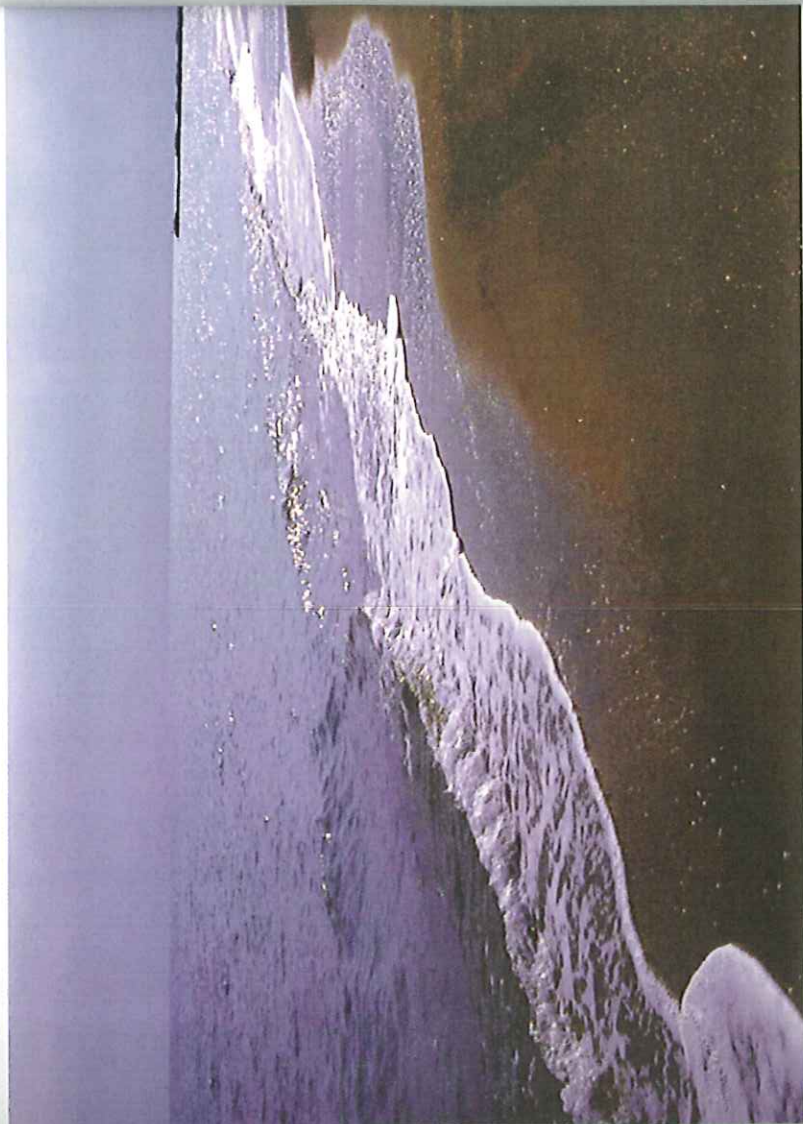
Le patrimoine maritime en Languedoc-Roussillon
étude, protection, conservation, valorisation

Du négafof à la barraca, sous ce titre qui peut paraître provocateur pour certains ou énigmatique pour les non initiés, les auteurs de cette nouvelle livraison de la collection Duo ont voulu traiter du champ très large du patrimoine maritime sous l'angle particulier de sa protection. Le caractère fortement identitaire et l'attachement symbolique qui est porté à ce patrimoine, la diversité et la nature parfois immatérielle des éléments qui le composent, les problèmes techniques spécifiques liés à sa conservation et à sa restauration en font un patrimoine singulier mais très riche. Le point de vue de l'historien d'art sensible à la dimension esthétique de ce patrimoine croisé avec le regard de l'ethnologue plus tourné vers ses usages sociaux et populaires se complètent et s'enrichissent mutuellement pour une appréhension globale de ce champ patrimonial.

Cette publication qui s'adresse au grand public comme aux spécialistes constitue un point d'orgue dans le programme de recherche, conservation et valorisation du patrimoine maritime et lagunaire du Languedoc-Roussillon initié et soutenu par la DRAC depuis plus de vingt ans ; souhaitons lui bon vent comme il se doit.

Didier Deschamps

Directeur régional des affaires culturelles



Paysage du lido languedocien.

Du négafol à la barraca¹

Les images et représentations habituelles du littoral du Languedoc-Roussillon sont trompeuses et tenaces. Le choix se réduit à la carte postale figurant une mer bleue et tranquille comme dans les tableaux de Marquet ou de Matisse ne suscitant que des marins d'occasion exerçant un aimable passe-temps, ou à celle, plutôt négative, d'une côte bétonnée vouée à l'héliotropisme et au tourisme de masse...

Derrière ces apparences, c'est un patrimoine riche et varié et une culture spécifique qui se dévoilent à ceux qui veulent s'en donner la peine. Loin d'être limité aux éléments de la culture matérielle, architecturale ou mobilière, des phares aux bateaux, le patrimoine maritime touche également au domaine de l'immatériel, savoirs, savoir-faire, croyances, activités festives, modes de sociabilité, structures professionnelles... Ainsi une pratique cynégétique propre aux étangs palavasiens, une technique de pêche illicite ou en voie de disparition dans le Narbonnais et pourquoi pas, la fragrance lourde des ateliers de salaison d'anchois de Collioure ou l'air lancinant joué par un couple de hautboïstes embarqués lors des joutes de la Saint-Louis sur le Canal royal à Sète, peuvent-ils « faire patrimoine » dans la mesure où ils sont objets de recherche ou si la communauté dont elles sont issues les considèrent comme faisant partie de son patrimoine.

Si l'on excepte la côte rocheuse du Roussillon, la particularité du littoral languedocien est d'être doublé par un chapelet d'étangs en retrait des lidos sableux. Ces lagunes autrefois insalubres constituent un milieu très riche tant sur le plan de la faune que de la flore. Zone refuge pour les oiseaux – canards, foulques, échassiers – elles abritent de nombreux crustacés et mollusques et servent également de nourricier pour certaines espèces de poissons comme les anguilles et les daurades qui pénètrent par les graus. Sur les zones humides qui les bordent croît une végétation particulière : roselières dans les marais, touffes de salicornes et de saladelles sur les terrains inondables appelés sansouïres. Les activités liées au littoral se sont



Etang de l'Or.

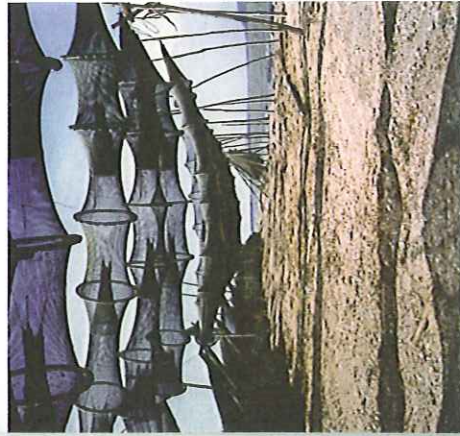
développées : pêche artisanale, transport et commerce maritimes, conchyliculture sur les étangs de Thau et de Leucate, production du sel sur des marais salants, comme à Aigues-Mortes, etc. La qualité environnementale et paysagère du littoral et des lagunes a conduit à leur classement au titre des sites comme l'étang de l'Or, l'étang de Thau ou à leur protection à divers titres : création du Parc naturel régional de la Narbonne autour du complexe lagunaire de Bages-Sigean, projet de Parc marin sur la Côte Vermeille, acquisitions foncières par le conservatoire du Littoral parmi lesquelles plusieurs salins et surtout la remarquable anse de Pautilles, dont la gestion a été confiée au Conseil général des Pyrénées-Orientales.

Le patrimoine maritime : esquisse d'une typologie

Axé autour de quatre grands domaines, le programme de recherche initié depuis plus de vingt ans par la DRAC Langue-doc-Roussillon² a permis de mieux définir les caractéristiques du patrimoine maritime du littoral méditerranéen et d'en dégager les composantes patrimoniales parfois susceptibles d'être protégées au titre des monuments historiques, outil de conservation reconnu par tous. Cette classification a été établie à partir du champ du patrimoine maritime, en soutien de la nature des travaux d'enquête et de la diversité des sources, écrites et non écrites.

Techniques et savoir-faire

L'ethnologie des techniques, qui repose essentiellement sur des enquêtes directes, répertorie les pratiques halieutiques et les savoirs techniques et naturalistes. Ainsi, le musée de Bouzigues, musée de France inauguré en 1992, présente la richesse et la diversité des techniques déployées sur la lagune de Thau par les pêcheurs aux « petits métiers » utilisant les *arts fixes*³ : *capechade*, *brandine*, *boulicch*, *gangui*, *palangre*, *battue*... ou par les conchyliculteurs élevant les huîtres et les moules. Cette variété des techniques et des savoir-faire n'a d'égale que la diversité et l'ingéniosité des engins collectés au cours des enquêtes ethnographiques et présentés dans l'espace muséal. Les techniques de braconnage dans l'étang de l'Or ou les pratiques des pêcheurs des étangs du Narbonnais sont autant de savoirs ichtyologiques de ces communautés littorales et lagunaires. La charpenterie de marine traditionnelle et ses savoir-faire menés par d'anciens hommes de l'art ou par des passionnés de « vieux gréements » concourent aussi à la sauvegarde du patrimoine maritime, des rivages catalans à la Camargue.



Séchage des verveux, étang de Bages.



Métiers spécifiques

Les métiers spécifiques liés au littoral méditerranéen sont très variés et ont fait appel à diverses sources écrites comme les registres maritimes, les carnets de bord, les archives privées. Outre les marins pêcheurs et les charpentiers dont le savoir a été consigné, on évoquera les dockers de Sète ou les ouvriers des salins dont les mémoires ont été recueillies avant la fermeture. Une mention spéciale doit être faite sur les prud'homies de pêche qui sont des formes d'organisation sociale et juridique propres aux communautés maritimes de la Méditerranée dont le rôle et l'originalité dans la gestion des espaces marins méritent d'être soulignés. En effet, en Méditerranée française, chaque port de pêche ou presque dispose de cette institution qui gère, réglemente et surveille son territoire de pêche. Les prud'hommes sont les représentants élus des pêcheurs qui établissent des règlements permettant une gestion très localisée du patrimoine halieutique, étroitement

Relevage de verveux de capechade, Villeneuve-lès-Maguelonne.



Prud'hommes pêcheurs pendant la Saint-Pierre à Gruissan. Camelles de sel, Les Salins du Midi, Aigues-Mortes.



ajustée aux particularités du territoire et aux nécessités du moment. Elles ont donc un rôle juridique, réglementaire et disciplinaire pour ce qui touche au territoire marin (conflits d'espace ou d'usage, par exemple), un rôle de coopérative pour les patrons pêcheurs et parfois celui de secours mutuel. Leurs archives constituent un patrimoine écrit et une source importante pour l'ethnologie maritime.

Formes d'habitats et équipements professionnels

Les formes d'habitat et les ensembles mobiliers qui ont fait l'objet d'inventaires s'étendent des cabanes de pêcheurs aux aménagements portuaires et aux stations balnéaires : cabanes des étangs languedociens, baraques de pêcheurs de la côte sableuse du Roussillon, mas conchylicoles de l'étang de Thau, ports de pêche ou de plaisance, partènements et bâtiments liés à l'exploitation de salins comme à Aigues-Mortes, Frontignan, Villeneuve-lès-Maguelonne ou Gruissan et bien sûr les bateaux traditionnels (goélettes, barques catalanes, bateaux-boeuf, nacelles et *bétous*) avec le matériel qui leur est propre (gréements, engins et outils de pêche) et les éléments qui les ornent (sculptures de proue, mobilier des cabines, pavillons).

Pratiques festives, sociabilité et piété populaire

Pratiques festives, sportives et de loisirs, la sociabilité, la piété populaire caractéristiques de la côte languedocienne et roussillonnaise ont été bien étudiées. On évoquera la navigation de plaisance telle celle pratiquée à *La Nautique* sur le



territoire du Parc naturel régional de la Narbonnaise par les *Nauticards*, les traditionnelles joutes sétoises, entre rituels et spectacles sportifs, la chasse au gibier d'eau et la sociabilité cabanière des étangs. La vie religieuse et festive propre aux communautés littorales a également son importance comme en témoignent les objets d'art liés aux fêtes de la Saint-Pierre, protecteur des pêcheurs et les séries d'ex-voto.

Joutes à Sète pendant la Saint-Louis.

De nombreuses expositions ont pour thème le patrimoine maritime. Le musée de l'étang de Thau à Bouzigues en a réalisé plusieurs : *La chasse, La nacelle, le négafol et le barquet, Les joutes, La Saint-Pierre*. La dernière en date, de nature ethno-photographique concerne *Les femmes d'étang* et leur rôle croissant dans les activités conchylicoles et halieutiques. Il faut citer également l'exposition *Le patrimoine maritime catalan*, acte fondateur de la Mission patrimoine maritime du département des Pyrénées-Orientales, installée désormais dans une halle de l'ancienne usine Nobel à Paulilles.

De nouveaux objets du patrimoine maritime – qui ont émergé au cours de ces vingt dernières années – restent à explorer : le phénomène des néocabaniers, les nouvelles pratiques sportives liées au littoral, les nouveaux usagers des canaux ou des étangs ou encore les associations patrimoniales, devenant elles-mêmes sujets d'observation, etc... On passe ainsi d'une « ethnologie des derniers » – derniers patrons pêcheurs, derniers charpentiers de marine, derniers cabaniers authentiques – à une ethnologie des usages contemporains des milieux maritimes et lagunaires.

Le patrimoine maritime : de la protection à la restauration

La protection au titre des monuments historiques du patrimoine maritime concerne autant le mobilier et objets des gens de mer, et parmi eux essentiellement les bateaux, que l'architecture du littoral et des lagunes.

Les objets des gens de mer

Les pratiques votives des gens de mer, qu'elles soient collectives ou individuelles, sont caractéristiques des côtes méditerranéennes italiennes (Gênes, Naples) et espagnoles. Cette tradition se retrouve chez les marins, pêcheurs ou transporteurs de la côte française, qui vivent de la mer et l'affrontent quotidiennement. Cette même piété populaire, dont témoignent les noms de saints donnés aux bateaux, se traduit également par des prières, cantiques (*goigs* en Catalogne) ou encore des processions. Elle est révélée par les objets votifs chargés d'exprimer les intentions, la volonté, les attitudes des marins adressées « en considération de quelque relation spécifique et spécialisée entre l'homme en péril et l'être surnaturel invoqué ». En attestent les archives des églises mentionnant les actes de reconnaissances et offrandes des pêcheurs, les sanctuaires de Notre-Dame-des-Auzils à Gruissan, Notre-Dame-de-l'Assomption à Collioure, Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle à Port-Vendres qui conservent de nombreux objets à dimension maritime et votive témoignant de la vie religieuse des gens de mer et de la continuité spirituelle de l'acte votif⁴. La mission du patrimoine maritime menée au Centre de conservation et restauration du patrimoine de Perpignan (CCRP) et sur le site de Pailhès par le Conseil général des Pyrénées-Orientales a pour but la sauvegarde, la conservation et la mise en valeur de ce patrimoine mobilier – embarcations traditionnelles, appareils de pêche, objets maritimes – et de la culture qui s'y rattache⁵. L'exposition *Les ex-voto marins du Roussillon*, tenue à

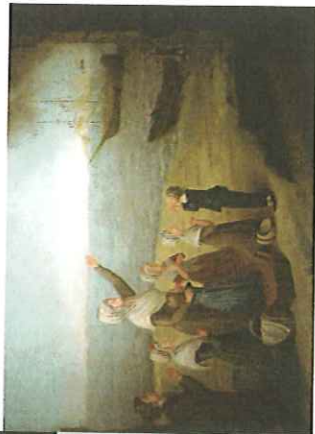


Tableau Ex Voto, famille de marin invoquant saint Fulcran, Gausset, peintre de Montpellier, 1801. Inscrit MH le 16/02/2000.



Perpignan en 2009 est un exemple de valorisation des objets de la culture maritime.⁵

Les objets votifs, ex-voto, contraction de *ex-voto suscepto*, en conséquence d'un vœu par lequel on s'est engagé, peuvent prendre des formes variées : tableaux peints ou sculptés, maquettes de navire, panneaux de retable. Ce sont des actes de reconnaissance, remerciant pour un fait précis, généralement un sauvetage, mais aussi des actes d'espérance de protection durable et de salut.⁵ Cet accord entre la mer et les hommes sur des bases religieuses, la dévotion à leur saint patron (Notre-Dame pour les marins, saint Pierre pour les pêcheurs), se cristallisent dans les ex-voto. Ceux-ci évoquent le drame dans lequel s'est trouvé le donateur et auquel il a échappé en faisant un vœu, en sollicitant une intervention surnaturelle plus forte que la mer, souvent traduite en peinture, par un médaillon dans le ciel à l'effigie de la Vierge. L'ex-voto doit être avant tout signifiant et les inscriptions qui lui sont associées permettent de connaître l'intention votive. Une dynastie de peintres s'est spécialisée dans les marines, la famille Roux de Marseille et l'on retrouve des ex-voto de Antoine, Louis et Octave de Marseille à la Catalogne.

Outre ces maquettes, dioramas, ex-voto bouées et surtout tableaux, d'autres objets témoignent de la vie maritime. Pour les marins, citons les brassières, ancres et fanaux ; pour les joueurs, la *tintaine* (plate-forme où se trouve le jouteur), la *bigue*

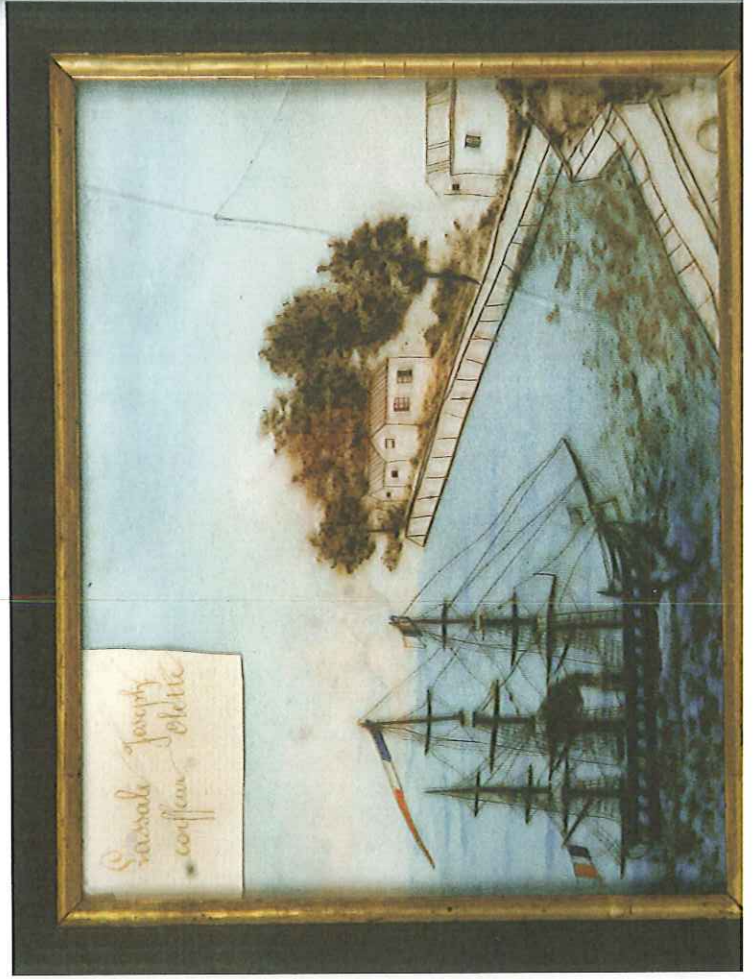
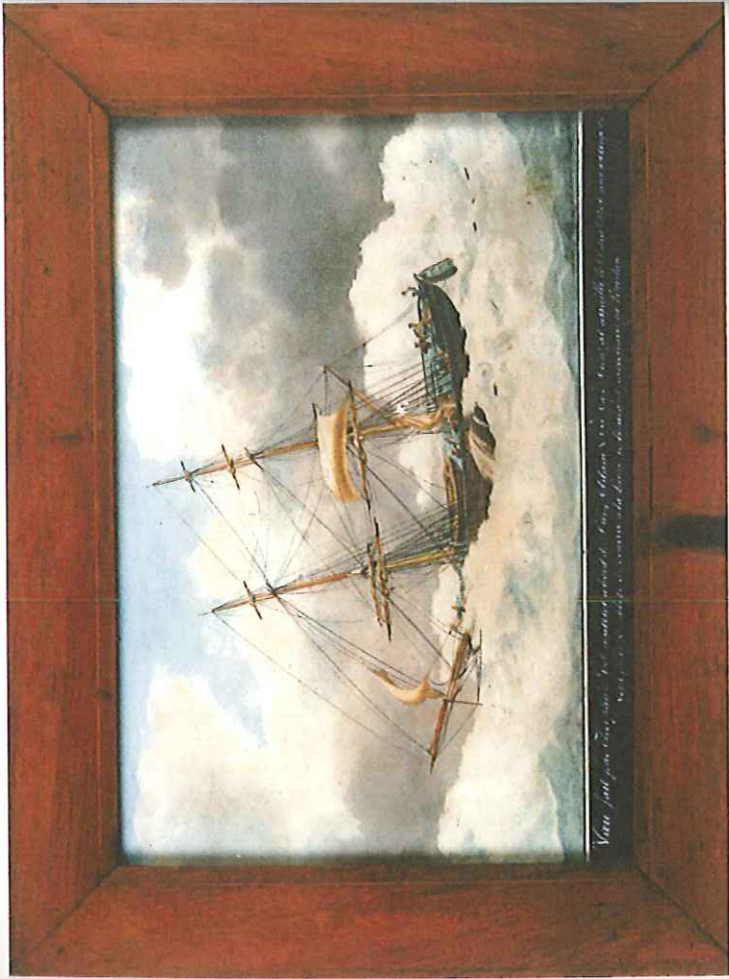
Le chalutier l'Occitan, Gruissan, Notre-Dame-des-Auzils, peinture sur bois, Robert Cassin, 1992.

Pages suivantes :

Tableau ex-voto, aquarelle représentant un brick pris dans une tempête, Antoine Roux, Marseille, Notre-Dame de Bonne Nouvelle, Port-Vendres.

Tableau ex-voto en cheveux. Collage sous verre : « Joseph Lassalle, coiffeur, Olette ». Ermitage de Font-Romeu.

Navire votif, maquette d'un trois-mâts : « Saint-Sébastien », église de la Rectorie, Banyuls.





Costumes de jouteurs.

Restauration d'un tableau ex-voto au CCRP, Perpignan.

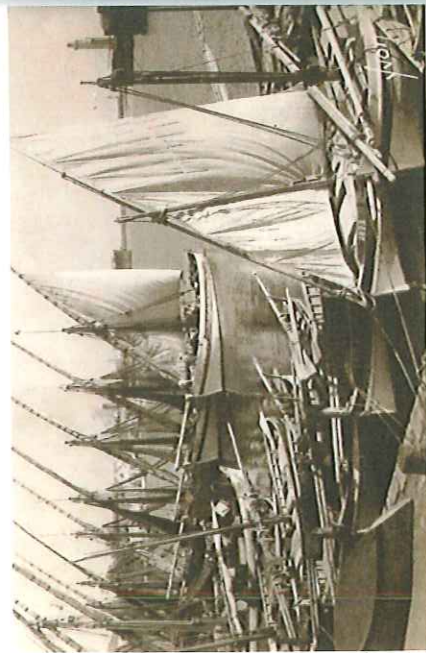
Le port de Sète.



(poutres de 8 mètres qui supportent la plate forme), la *boga* (la rame), les pavois et lances. La culture festive et populaire des joutes est en effet profondément ancrée à Sète depuis le 29 juillet 1666, date du premier spectacle de joutes célébrant la fondation du port dans le cadre des travaux du canal du Midi. L'exposition *1000 pavois* réalisée en 2007 au musée international d'art modeste (MIAM) de Sète réunissait l'ensemble des sociétés de joutes, Agde, le Grau-du-Roi, Marseillan, Mèze, Balaruc, Frontignan, Palavas et Sète. L'exposition tenue en 2010 à la chapelle des Pénitents de Sète, *De blancs en blancs, les jouteurs dans tous leurs états, tenues de joutes de 1890 à 2010* est aussi révélatrice de l'importance de la fête de la Saint-Louis. A travers les costumes de la Saint-Louis, aux liserés de couleur rouge pour les hommes mariés, bleu pour les célibataires, et fabriqués depuis longtemps par la famille Vié, c'est tout le protocole et le monde des jouteurs que l'on découvre (la taille, large et longue ceinture noire, la marmette, foulard en tissu blanc pour se protéger du soleil). Une salle du musée Paul Valéry est désormais consacrée à cette tradition séculaire.

Les équipements, les barques, les outils de pêche sont aussi des objets de mémoire susceptibles de patrimonialisation. Tous ces objets, dont on retrouve l'histoire à travers les archives, nous renseignent sur l'histoire maritime locale et offrent un large éventail des représentations des embarcations utilisées sur les côtes (*mitja barca*, balancelle, brick), des noms de navires, et des différentes activités commerciales (pêche journalière, cabotage et commerce hauturier).





Port des nacelles, Méze.

Les bateaux

Objets de toutes les passions et vécus comme l'élément le plus représentatif ou le plus symbolique de la vie maritime par la plupart des acteurs, les bateaux traditionnels en bois et à voiles sont de plus en plus rares malgré les efforts considérables des associations dites « de vieux gréements ».

Concernant les bateaux, la sauvegarde et la valorisation du patrimoine maritime et fluvial par le service des monuments historiques n'ont guère plus d'un quart de siècle. Il y a certes un certain paradoxe à vouloir sauvegarder et conserver à tout prix « en l'état » des navires dont on sait qu'ils ont généralement une durée de vie naturelle de trente à quarante ans et qu'ils coulent au moins une fois dans leur vie. Autrefois, à chaque décès (disparition d'un bateau) correspondait au moins une ou plusieurs naissances, tant l'activité économique et celle des chantiers navals étaient soutenues. Il était également d'usage de brûler les vieilles barques sur la plage lors de la Saint-Pierre : Tradition VS Patrimoine en quelque sorte...

Aujourd'hui les chantiers navals se font rares, et en Languedoc-Roussillon le métier de charpentier de marine est en voie de disparition. Dans bien des cas, la protection au titre des monuments historiques apparaît comme l'ultime mesure pour transmettre aux générations à venir les témoins voire les « reliques » d'une culture menacée. Sauvegarder est la première démarche et la protection au titre des monuments historiques est une des possibilités, mais non la seule, pour arriver à cette fin. Heureusement, cette sauvegarde n'incombe pas uniquement à l'Etat et il faut saluer les diverses initiatives de collectivités territoriales, associations, fondations, etc... Reste l'autre



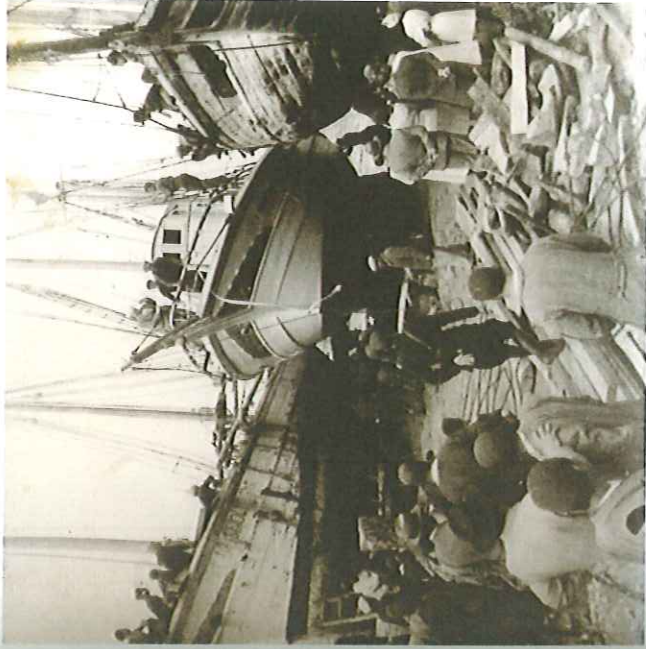
volet tout aussi important et complémentaire du premier : conserver, restaurer et surtout utiliser⁶.

La protection

Depuis 1982, la procédure de classement instituée par la législation sur les monuments historiques peut être appliquée aux bateaux maritimes et fluviaux présentant un intérêt public au point de vue de l'histoire, de l'art, de la science et de la technique [art. L622-1 du *Code du patrimoine*], l'inscription étant réservée aux bateaux présentant un intérêt suffisant pour en rendre désirable la préservation [art. L622-20 du code du patrimoine et article 74 du décret n° 2007- 487 du 30 mars 2007]. Tous les engins flottants (même non navigants et habités) relèvent de la catégorie des « objets mobiliers ». En effet, leur mobilité par nature les range ainsi dans la même catégorie juridique que les tableaux, les retables, les sculptures, etc⁷.

Classer un navire c'est reconnaître celui-ci comme bien culturel national, c'est aussi attendre de son propriétaire qu'il restitue au plus grand nombre, à travers un projet culturel, ou par sa participation à des événements nautiques, une part de cette reconnaissance. La fiabilité financière du porteur de projet est en effet un paramètre qu'il convient de retenir. Un navire demande un entretien constant et qui coûte cher. Sans investissement financier de la part du propriétaire, le bien classé est exposé à une inévitable dégradation, voire à sa disparition.⁸ L'intérêt historique ou événementiel et l'intérêt archéologique du bateau (notion d'ancienneté, d'authenticité et de qualité des restaurations) sont les critères déterminants du classement. La représentativité d'un type de construction, de pratiques de navigation

Vue du côté nord-ouest de la montage de Sète et une partie de l'étang des Eaux-Blanches ; détail d'une nacelle à voile latine, peinture de Max Leenhard, 1900, station zoologique de Sète.



privé – reflète assez bien la situation de ce patrimoine menacé et l'attachement symbolique qui lui est porté.

Lancement du Tarzan, chantier naval, Manno, Sfax, Tunisie, 1950.

Les conditions géographiques de la côte languedocienne n'ont jamais permis l'essor d'un trafic portuaire important, malgré les échanges et passages de toutes sortes d'embarcations provenant des quatre coins de la Méditerranée. Au fil des siècles se développe pourtant une solide tradition de construction navale proprement languedocienne de petits bateaux de travail adaptés à la configuration de la côte, formée d'un chapelet d'étangls peu profonds doublant le littoral sableux dont la faible déclivité interdit le débarquement de navires de fort tonnage. Ce sont essentiellement des barques de pêche et des bateaux de charge, caractérisés par un certain nombre de spécificités dites méditerranéennes : construction bois, gréement latin, adaptation aux techniques et aux pratiques halieutiques, savoir-faire liés à des manœuvres particulières. Il est difficile et parfois dangereux de naviguer dans le Golfe du Lion ou sur les étangls tant les vents de terre ou de mer sont forts et imprévus ; la voile latine de forme triangulaire, avec son gréement déployé sur le mât sur lequel viennent s'appuyer l'antenne et son accastillage simple permet d'aller dans ou contre le vent, de négocier la vague, virer de bord pour tenir le cap.

à l'ancienne, de savoir-faire liés aux techniques de construction entrent aussi dans la réflexion de la protection. L'état sanitaire du bateau et le critère esthétique sont également pris en compte.

Etat des bateaux protégés

Les deux premiers bateaux à avoir bénéficié d'une mesure de classement, dès 1982, sont *Duchesse Anne* (bateau de service navire école de la marine marchande allemande de 1901, Dunkerque) et *Mad Atao* (bateau de charge du Finistère construit en 1938, détruit en 2008). 120 bateaux représentatifs du patrimoine maritime et fluvial français sont aujourd'hui classés et 15 inscrits au titre des monuments historiques, essentiellement des bateaux de pêche et de plaisance. Couvrant un territoire de 16 régions, ce corpus dans une écrasante majorité appartient à la Bretagne, au Poitou-Charentes et aux Pays-de-la-Loire. Seulement un tiers d'entre eux est antérieur à 1925.

En Languedoc-Roussillon, la prise en compte de la nécessité de sauvegarde du patrimoine maritime est très récente et les protections datent de 1988, 1992 et 2009 : seulement 6 bateaux sont protégés, dont 3 classés. Datant de 1909 et 1913 ils comptent parmi les plus anciens bateaux classés : *Notre-Dame-de-Consolation* (bateau de pêche ou barque catalane à voile latine), *Principat de Catalunya* (bateau de charge ou goélette catalane) et *Saint-Pierre* (bateau de pêche ou barque sétoise à voile latine). Des trois bateaux inscrits, *Gracchus Babeuf* (bateau de service, nacelle), *Tarzan* (bateau de pêche puis de plaisance) et *l'Espérance* (bateau de pêche ou bateau-boeuf) construit en 1881, ce dernier est le plus ancien bateau français protégé (actuellement coulé au fond de son port d'attache, Agde). Ces bateaux sont représentatifs de la typologie des embarcations traditionnelles du littoral languedocien et roussillonnais et leur statut respectif – associatif, communal

Avantages et obligations liés à la mesure de protection

La protection « monument historique » est une reconnaissance nationale de l'intérêt du bateau¹⁰. Certains ports peuvent accorder des facilités de mouillage aux bateaux patrimoniaux. Les propriétaires de bateaux classés ou inscrits au titre des monuments historiques bénéficient de l'aide et de contrôles de la part des experts agréés auprès du ministère de la Culture et de la Communication. Les travaux approuvés (réparations ou entretien) peuvent être subventionnés par les directions régionales des Affaires culturelles, selon un taux moyen de 25 %. Cet apport permet, en principe, l'octroi de subventions complémentaires de la part de collectivités territoriales (région et département).

Un bateau classé ne peut être modifié, réparé ou restauré sans l'autorisation préalable du ministère de la Culture (art. L622-7). La demande de travaux doit être déposée auprès du conservateur des antiquités et objets d'art du département où se situe son port d'attache¹¹. Les bateaux classés ou inscrits appartenant à l'Etat sont inaliénables. Les bateaux classés appartenant à des collectivités publiques, des établissements publics ou d'utilité publique ne peuvent être cédés qu'à d'autres personnes publiques, sous réserve de l'accord de l'autorité administrative (art. L622-14). La cession d'un bateau protégé appartenant à un particulier est libre, mais le vendeur est tenu d'informer l'acheteur de la mesure de classement dont bénéficie le navire et la transaction doit, dans les 15 jours de la date de son accomplissement, être notifiée au ministère de la Culture par celui qui l'a consentie (art. L622-16).

Les bateaux classés ne peuvent être exportés hors du territoire national (art. L622-14). Leur sortie temporaire du territoire pour restauration, expertise ou manifestation à caractère culturel ou maritime est soumise à l'autorisation préalable de

le ministère de la Culture (art. L111-7). La sortie des eaux territoriales est assimilée à une exportation. Les bateaux inscrits sont libres d'exportation, sous réserve de l'information sur la cession donnée à l'administration des Affaires culturelles et du respect de la législation concernant l'exportation des biens culturels (les bateaux appartiennent à la catégorie 13 des biens culturels qui impose la délivrance d'un certificat d'exportation pour tout moyen de transport ayant plus de soixante-quinze ans d'âge).

Le label « bateau d'intérêt patrimonial » (BIP)

Parallèlement à la protection au titre des monuments historiques, le label « bateau d'intérêt patrimonial » peut être attribué par la Fondation du patrimoine Maritime et fluvial, créée en 1996. Ce label décerné sur avis d'une commission d'agrément pour une durée de cinq ans renouvelable permet certaines exonérations du droit annuel de francisation et de navigation. A ce jour, 368 navires bénéficient de ce label. En Languedoc-Roussillon, une vingtaine de bateaux régionaux (catalanes, chalutiers en bois, bonitier, moure de poar, ainsi que des voiliers de plaisance parmi lesquels *l'O'bock*, dernier boutre d'Henri de Monfreid) immatriculés à Sète et à Port-Vendres sont labellisés BIP. Cette mesure offre aux propriétaires privés comme ceux réunis dans les Vieux gréements de Canet et aux associations très actives dans la région une reconnaissance publique de leur travail de sauvegarde du patrimoine flottant. Parmi ces associations on citera entre autres *Siloë* au Grau-du-Roi, *Marine et Traditions* à Palavas, les *Voiles Latines* de Sète et du Bassin de Thau installées au chantier de la Plagette à Sète et au port de pêche de Bouzigues, la *Société Nautique* de Narbonne au bord de l'étang de Bages qui a fêté son centenaire en 2007, *Bonança* à Saint-Hippolyte, les *Amics de la barca Notre Dame de Consolation* à Argelès-sur-mer, *Patrimoine maritime colliourenc* à Collioure et *Vela i vent* à Banyuls-sur-Mer.



Principat de Catalunya (Miguel Caldentey)

Classé MH le 10-02-1988



Arrivée du Principat de Catalunya sur le chantier de Mandirac.

Le Principat de Catalunya est l'élément fort du patrimoine maritime régional. Il s'agit d'un bateau prestigieux de type goélette (appelé encore localement *balancelle* ou *paillebot*) à la ligne particulièrement noble de 25 m 33 de long sur 6 m 55 de large, doté d'un gréement latin sur deux mâts antennes. Il fut construit de 1913 à 1916 à Palma de Majorque par le maître-charpentier Sébastien Lompert Maître pour un minotier de Capdepera à Majorque, Don Miguel Caldentey Ginard, d'où son premier nom. Bateau de commerce, il est alors utilisé pour transporter des farines, des amandes et des oranges entre les Baléares et le continent et pour mener des activités de cabotage entre des ports comme Barcelone, Port-Vendres et Marseille. Il est motorisé en 1936 et sa dernière activité commerciale remonte à 1972. Il connut ensuite des fortunes diverses : acheté en 1973 pour devenir bateau-école, il fut transformé ensuite en Club House du Yacht Club de Canet. Faute d'entretien, le bateau tombe dans l'oubli au fond du port de

Canet. Au vu de son état de dégradation, il est alors classé en urgence en 1988 par le Service des monuments historiques.

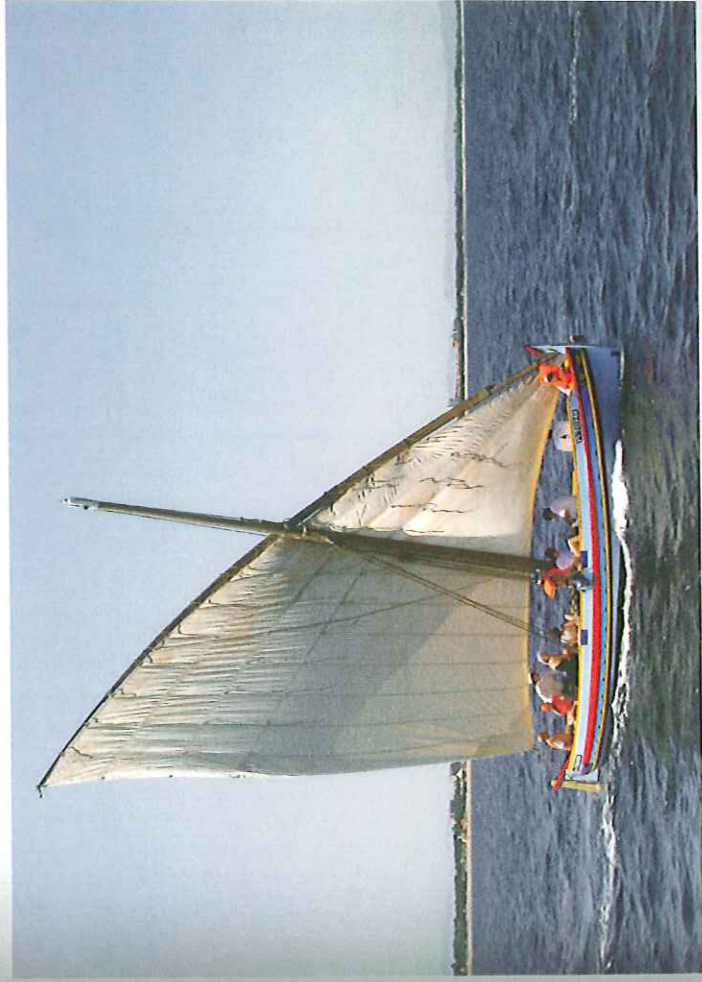
Ce classement donne lieu à la programmation d'un vaste chantier de restauration (en voie d'achèvement aujourd'hui) dirigé et subventionné par le Service des monuments historiques. Une première tranche de travaux a lieu en 1994. Mais comme nombre de bateaux une tempête le coule en 1999. La destruction de l'épave semble alors inévitable. Après des expertises diverses, la commune de Port-Vendres se porte acquéreur de l'épave et le fait renflouer. La restauration est entreprise grâce aux efforts conjugués de la DRAC, de la Mission patrimoine maritime du Conseil général des Pyrénées-Orientales et d'associations patrimoniales très impliquées. Une solution de sauvetage est trouvée par Yann Pajot, charpentier de marine rôdé à la restauration de bateaux anciens. Un projet de navigation est défini et une fois restaurée, la goélette devrait retourner à Port-Vendres et être utilisée comme bateau-école à l'instar de la *Santa Eulalia* conservée au Musée Maritime de Barcelone et pour des croisières avec escales à terre.

Notre-Dame-de-Consolation

Classée MH le 21-05-1992

Ce bateau de pêche, barque catalane à voile latine (l. 10,75 m ; la. 3,10 m) a été construit à Collioure en 1913, par le chantier Laurent Ferrer, pour Michel Aloujès. Tour à tour armée pour la pêche au filet dérivant, la pêche au bœuf et la pêche au lamparo, cette barque est l'un des derniers sardinals de la côte, symbole de l'identité catalane. Après avoir eu de nombreux propriétaires et ports d'attache, elle est rachetée en 1988 et restaurée par trois passionnés Michel Juncy, René Contes et Jacques Portes. Ancrée à Argelès-sur-Mer, à nouveau restaurée en 2005 grâce au Conseil général des Pyrénées-Orientales et la DRAC Languedoc-Roussillon, elle est apte à la navigation.

Notre-Dame-de-Consolation lors d'un rassemblement.



Yann Pajot, charpentier : la restauration du Prinsipat de Catalunya (Miguel Caldentey)

Yann Pajot, l'un des rares charpentiers de marine de la région Languedoc-Roussillon, a restauré notamment la Marie-Thérèse, dernière barque de patron du canal du Midi, construite en 1854 à Toulouse. Il a accepté de diriger les opérations de réhabilitation de la goélette, par le biais d'un Plan local d'insertion par l'économie (PLIE) avec la ville de Narbonne. C'est le Centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE du Narbonnais) qui assure ce chantier de restauration sur une période d'au moins six ans dans le cadre d'un chantier d'insertion en charpenterie de marine. En janvier 2007, le bateau est transporté par voie terrestre de Canet-en-Roussillon au chantier naval proche de l'écluse de Mandirac près de Narbonne où il est épontillé. Une structure juridique est créée en mars 2008, le Syndicat à vocation unique sive du Paillebot Miguel Caldentey qui assure un partenariat entre les communes propriétaires (Port-Vendres, Argellès-sur-Mer et Banyuls-sur-Mer), le Conser-

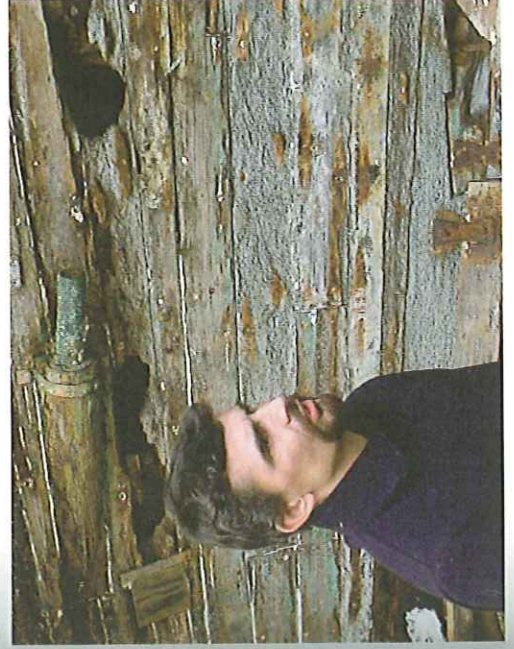
vatoire maritime et fluvial des Pays narbonnais et le CPIE du Narbonnais.

Le chantier placé sous le contrôle du Service des monuments historiques a consisté dans un premier temps à relever les pièces à remplacer. Les éléments démontés ont été conservés à des fins muséographiques (quille, varangues). Les phases techniques ont été filmées depuis le début des travaux de restauration qui ont véritablement démarré fin 2007. Elles concernent principalement la coque du bateau : rénovation de la charpente transversale, remplacement des bauquières, des serres d'allonge et de fond, barrotage du pont en totalité et du gaillard d'arrière, début de bordage de la coque, remplacement de la quille dans sa totalité et pose des jambettes de gaillard d'arrière... De fait, la structure du Prinsipat a retrouvé aujourd'hui sa cohésion de neuveage lui permettant dans un avenir certain de recharger occasionnellement son lot d'oranges...



Page de gauche :
Le Marie-Thérèse sur la canal de la Robine.

Epontillage du Prinsipat de Catalunya au chantier de Mandirac.
Yann Pajot inspectant la coque du bateau.



Saint-Pierre
Classé MH le 23-09-2010



construction faisait appel, selon une méthode italienne importée à la fin du XIX^e siècle par Michel Ruoppolo, à une construction sans plan par l'emploi de gabarits et d'une réglette graduée « à tout faire » transmise de père en fils. Les gabarits de base étaient adaptés à la demande du propriétaire, ce qui confère à ces bateaux élégants un caractère unique analogue à celui des bateaux construits sur « demi-coque » qui ne sont jamais qu'une variante du gabarit. Trois maquettes du *Saint-Pierre*, réalisées au 1/10^e par André Aversa, montrent les différents stades de la construction : assemblage des membrures, pose des bordés, barque achevée et grée. Ces maquettes ont été inscrites au titre des MH en 2009.

La barque est en excellent état à la suite de deux chantiers de restauration en 2002 et 2008-2009. En 2002, au chantier de « *la Navitique* » dans l'Aude, le charpentier de marine Yann Pajot a brûlé, recloué et calfaté la coque. Le carénage de 2008-2009, effectué sous la direction d'André Aversa aux chantiers Contreras de Sète, a été plus conséquent : le bateau a été remis dans son état d'origine avec remplacement de quelques bordées, du plat-bord du pont et des bauquières, renforcement de la quille et de l'étambot et remplacement complet des pavois et du pont. Ces mesures de conservation sont classiques, voire inévitables pour des bateaux en bois de cet âge. On peut considérer, selon les surfaces développées du bateau, que le navire d'origine est conservé à 70 %. La barque a été vendue à la Ville de Palavas-les-Flots par André Aversa, petit-fils de Luigi, et aussi charpentier de marine, afin d'être utilisée

miers exemplaires ont été construits à Banyuls et Collioure et sont arrivés, entre les deux guerres, dans la région de Sète en raison de leurs excellentes qualités à la mer. De nombreuses répliques ont été construites à l'initiative d'associations très actives regroupées autour de *voiles latines*. Selon leur aire de construction, leur appellation diffère : *Barquette* à Marseille ou Sète, *Pointu* à Toulon, *Gourse* à La Ciotat. Ce sont des barques à gréement latin et motorisation adaptée pour la pêche en mer et dans les étangs littoraux.

Construite en chêne, suivant le gabarit dit « de Saint-Joseph », la barque *Saint-Pierre* est structurée par une quille longue, arquée. Son franc-bord peu élevé facilitait la mise en œuvre des filets de pêche. Sa

La barque Saint-Pierre a été construite en 1909 au chantier Luigi Aversa de Sète pour le patron-pêcheur Vincent Liguori. Son propriétaire la destinait à la pêche au poisson bleu au filet dérivant (sardines, anchois, maquereaux voire thons, selon la saison). Saint-Pierre mesure 10,16 mètres depuis l'étrave, coiffée de son capian traditionnel, décoré d'une étoile à cinq branches jusqu'à l'étambot droit avec cage d'hélice pour une longueur de pont de 9,75 mètres et une largeur de 2,89 mètres au maître-bau. Le pont en lattes de pin est percé d'un panneau quadruple à l'arrière et d'un panneau avant donnant accès à un poste pour trois personnes. La voilure a une surface de 80 m² environ¹².

Saint-Pierre est le modèle typique des barques catalanes à voile latine dont les pre-



Page de gauche :
Sortie de la barque à Palavas lors de la fête de la mer.
Portrait de Luigi Aversa.

pour les manifestations patrimoniales et les fêtes de la mer avec un équipage attiré. Son port d'attache est un appontement de la rive gauche du canal de Palavas voué aux vieux gréements.

André Aversa, ancien charpentier.
Extrait de l'entretien filmé :
Mémoires d'un charpentier de marine à Sète

La barque catalane, c'est une embarcation très caractéristique parce qu'elle a été d'abord imaginée pour naviguer et pêcher uniquement à la voile. A mon avis, c'est une des plus belles embarcations de la Méditerranée par son élégance. Elle a été conçue pour pêcher au filet dérivant, c'est pour ça qu'elle est très basse sur l'eau. Ce filet est calé le soir jusqu'au lendemain et sert surtout pour pêcher le poisson bleu : la sardine, l'anchois, le maquereau et en certaines périodes le thon également. C'est une barque grée avec une voile latine, quelques-unes ayant en plus mais rarement un poulacre. Ce bateau est arrivé jusqu'à nos jours parce que des amoureux se sont penchés dessus et ont voulu conserver ce type de bateau. Moi, pour ma part, j'ai fait ce que j'ai pu.

Il faut ajouter que ces embarcations étaient construites selon une méthode ancienne, la fameuse méthode du gabarit de saint Joseph. Evidemment il fallait avoir une grande expérience, parce qu'il faut dire que les anciens charpentiers avaient très peu de connaissances, alors ils faisaient jouer sur tout leur expérience. Ce mode de construction avait plusieurs avantages : il permettait au constructeur et au client d'avoir plusieurs dimensions, surtout en longueur. Mais ce qui était intéressant, c'était une méthode de construction qui faisait que chaque catalane avait un petit détail qui représentait le maître charpentier et on reconnaissait de loin celle qui avait été construite par Louis, par Pierre et par Untel ... C'était le charme de ces embarcations : tout en étant le même bateau, il y avait des petites différences, c'était la signature du constructeur.

Pouvez vous parler un peu de Luigi ?

Ah, mon grand-père Luigi ... Je ne peux pas évidemment raconter toute son histoire mais je pense qu'il avait son métier dans la peau parce que déjà, immigré italien, il est parti très jeune de chez lui pour naviguer sur des goélettes en tant que mousse... mais je pense qu'il était plus attiré par la charpenterie que par la cuisine. Donc il a fait ses premières armes, là, sur une goélette italienne et puis ce bateau en raison d'avaries a fait escale à Sète. Alors il a connu Sète et quand toute la famille a émigré en France et s'est arrêtée à Marseille, lui il est allé à Sète. Voilà pourquoi je suis sétois, mais normalement j'aurais dû être marseillais, voilà... Et quand il est arrivé à Sète, disons qu'il a commencé à faire des petites réparations, puis la construction de nacelles et il s'est installé en 1902. A Sète il y avait beaucoup de barques catalanes mais le plupart étaient construites du côté du Roussillon et je crois qu'il est à la base des premières catalanes à Sète.

Pouvez vous évoquer le Saint-Pierre construit en 1909 ?

Le Saint-Pierre, je l'ai découvert en 1991, mon grand-père je l'ai pas connu parce que j'avais deux ans quand il est mort. Et quand en 91 un oncle qui habitait en face le port m'a téléphoné en disant « André, il y a une catalane qui rentre dans le port, c'est mon père qui l'a construite, c'était ton grand-père... », je ne pensais pas en 1991 voir sur l'eau une barque construite par mon grand-père que je vénère. Alors évidemment depuis cette date-là, je la supervise et je ne l'ai jamais perdue de vue et voilà où elle arrive, en parfait état au bout de cent ans.



André Aversa devant ses maquettes.

Equipe du chantier de restauration à Sète.

Espérance

Inscrit MH le 20-11-2009

L'Espérance est le dernier survivant de ce bateau emblématique du port de Sète et le plus ancien des bateaux protégés. Il a été construit en 1881 à Agde sur le chantier Vidal pour le compte d'une famille de pêcheurs agathois, les Malaval, qui possèdent trois bateaux-bœuf. C'est un bateau du genre tartane à gréement latin.

Les bateaux-bœuf ont fait l'histoire maritime de la région. En 1906, le port de Sète en comptait soixante-douze unités. Ils sont les héritiers des tartanes provençales très répandues au XVIII^e et XIX^e siècles adaptées pour le chalutage « au bœuf », c'est-à-dire à deux navires tirant conjointement le filet appelé *gangui*. Devenues obsolètes par l'arrivée des chalutiers à moteur dans les années 1930-1940, ces embarcations imposantes, de 14 à 16 m de long par 5 m de large avec des formes très pleines comportant un vaste pont sur l'avant, à l'endroit où le filet était remonté, ne comportent qu'un seul mât avec une voile latine sur antenne et un polacre en guise de foc.

La coque et les membrures de l'Espérance sont en chêne. Le bateau était propulsé à l'origine par une antenne de 24 m avec 140 m² de voiles. Vendu à Sète en 1892 et rebaptisé Le Dauphin, il continue la pêche et le cabotage jusqu'en 1944 après avoir été motorisé en 1938. En 1944, il est affecté au déminage à Nice puis à la plaisance. Pendant 21 ans, de 1957 à 1978, il passe entre les mains de différents propriétaires qui font de la plongée sous-marine ou de la recherche archéologique entre Cannes et Monaco. La princesse Grâce et son fils Albert auraient appris les rudiments de plongée sur le Dauphin... Il est



L'Espérance coulé dans le port d'Agde.

Le Dauphin sur la Côte d'Azur.

restauré et modifié de 1981 à 1987, date à laquelle il est transformé en yacht de plaisance avec roof et cabine et rejoint Canet-en-Roussillon où il bénéficie d'une réfection des œuvres vives et des œuvres mortes sur le chantier Bernadou en 1991. Acheté en octobre 2008, il retrouve son nom de baptême « Espérance » et son quartier maritime Agde. Propriété de M. Pierre Emmanuel Peltier, président fondateur de l'Association Lou Capian de Thau, il est actuellement coulé dans son port d'attache, Agde. Malgré plusieurs tentatives de renflouage financées par la conservation régionale des monuments historiques, l'opération de sauvetage n'a pas pour l'instant été couronnée de succès.

Gracchus Babeuf

Inscrit MH le 20-11-2009

Le Gracchus Babeuf, bateau de service construit en 1954 à Mèze par Joseph Buonomo, charpentier de marine et utilisé pour la petite pêche sur l'étang de Thau (filets et palangre) est une des dernières nacelles entièrement authentiques. De taille réduite, de 12 à 26 pans, (un pan = 0,25 m), soit de 3 à 7 m, la nacelle est dotée d'un seul mât vertical incliné vers l'arrière et gréé en voile latine (voile triangulaire sur l'antenne, vergue en travers du mât). Des escans (tolets) sont prévus pour naviguer à la rame lorsque le vent tombe. L'étrave et l'étrambot sont droits sous une inclinaison prononcée.

La nacelle apparaît au XVIII^e et surtout au XIX^e siècle, où elle constitue le gros de la flotte languedocienne. Elle est connue sous le nom de *bettes* ou *betouns* dans les étangs du Narbonnais. C'est une barque à la silhouette de navette dénuée de quille, dotée d'un safran relevable. Elle est généralement en sapin non pontée, à fond plat et parfaitement adaptée au faible tirant d'eau et aux pêches d'étang : battue, palangre. En 1900, on dénombrait plus de mille nacelles sur l'étang de Thau. En 1990, l'inventaire faisait état d'une centaine de nacelles subsistant. En 2004, ce chiffre est réduit à vingt-sept. On constate donc une disparition rapide d'autant que celles des canaux de Sète sont désormais pontées et ont perdu leur gréement. Par ailleurs, leur adaptation au moteur hors-bord a provoqué la coupure de la poupe et l'installation d'un tableau arrière ; c'est l'évolution vers le *sapinou* puis la barge conchylicole que l'on trouve aujourd'hui sur l'étang de Thau.

Le Gracchus Babeuf est ancré au port de pêche de Bouzigues et a été donné par son ancien propriétaire M. Sebastien Cruze de Mèze à l'association *Voile Latine de Sète*. Répondant jusqu'alors au nom de *A nous deux !*, la nacelle a été rebaptisée Gracchus Babeuf. Régulièrement entretenue, elle n'a jamais subi de transformations sensibles. Elle navigue en plaisance en participant à des rassemblements de vieux gréements.



Le Gracchus Babeuf sur le port de Bouzigues.

Tarzan Inscrit MH le 20-11-2009

Le Tarzan est une goélette construite en 1950 dans le chantier naval Manno de Sfax en Tunisie pour les frères Marinello d'origine sicilienne¹³. C'est une goélette motorisée, de type italien, avec une coque en chêne à deux mâts et un gréement aurique.

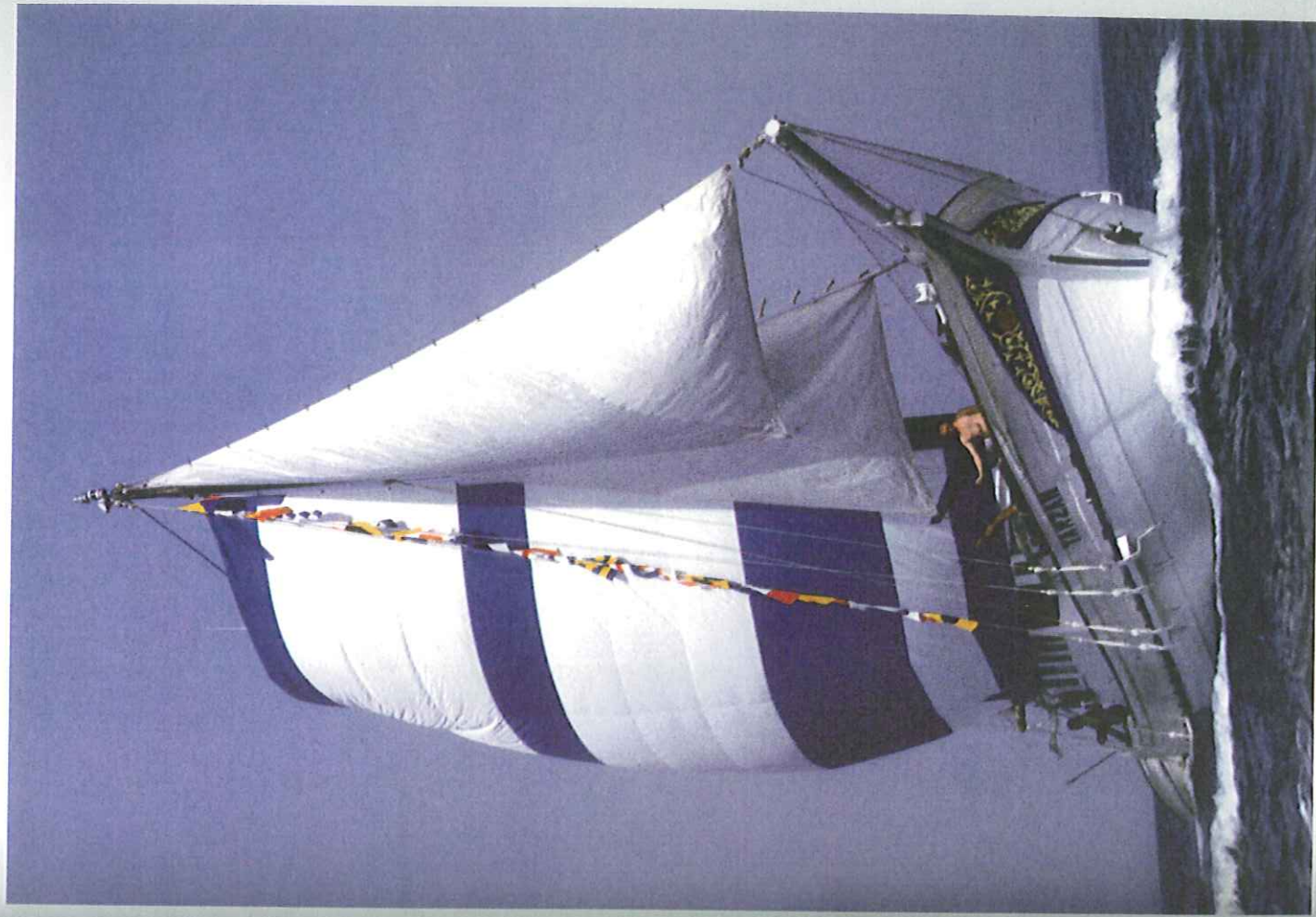
De 1950 à 1955, elle est utilisée comme *gavvier* pour la pêche aux éponges à la voile sur les côtes tunisiennes dans le golfe de Gabès. De 1955 à 1957, elle est transformée en chalutier pour la pêche au large des côtes tunisiennes. Après l'indépendance de la Tunisie en 1956, (Bourguiba aurait été sur le Tarzan pour fêter la victoire), la goélette participe à la fuite de plusieurs familles siciliennes avec trois autres bateaux de ce type. Elle rejoint le port de Sète en 1957 via la Corse où l'accueil sera peu favorable : le Tarzan est désarmé pendant 5 ans. En 1960, elle retrouve l'autorisation de pêche qu'elle pratiquera en chalutier de 1965 à 1977. Elle sera aménagée en bateau de plaisance en 1978 et changera plusieurs fois de propriétaires. En dépit d'une authenticité relative compte tenu de ses transformations successives, elle est vraisemblablement le dernier représentant de cette flotte de bateaux italiens de Tunisie construits pour la pêche aux éponges. C'est également un témoin acteur de l'histoire de l'indépendance de la Tunisie comme du bouleversement de la pêche sèteoise.

Dans les années 1960, la flotte du Languedoc-Roussillon a été marquée par l'arrivée de bateaux d'origine pied-noir : palangriers oranais, barquettes destinées au lamparo, bonitiers comme la Trapanelle récemment

restaurée à Palavas, ou encore chalutiers. Ces bateaux, témoins de la décolonisation, sont importants dans l'histoire maritime car ils ont profondément bouleversé et modifié la pêche et, ainsi, les mentalités locales.

Depuis septembre 2008, elle est propriété de M. William Chérino, Président de l'association *Les amis du Tarzan*, qui cherche à définir un projet culturel avant de se lancer dans sa restauration, permettant à la goélette de retrouver son état d'origine. Son port d'attache est Sète, quai de la République.

Etrave du Tarzan, Sète.
Tarzan sous voiles.



Joseph, charpentier et cabanier

A un vol de foulque des pyramides et des marinas de la Grande-Motte, cerné par les roselières et les marais, Joseph vivait sa vie de cabanier au rythme des saisons de l'étang de l'Or parmi les ragondins et les aigrettes, avec ses chats, ses chiens et ses amis chasseurs qui venaient lui rendre visite. Ancien charpentier de marine, il avait travaillé dès sa jeunesse au chantier Pfisher à Aigues-Mortes où il fabriqua des *né-gaïols* pour la chasse puis des barquettes marseillaises et même les célèbres Tahiti ketchs. Comme sorti du roman de Gaston Baissette, cet ultime cabanier devenu marginal à force d'authenticité, s'était forgé une solide philosophie de la vie où le bricolage comme art, la précarité comme permanence et le rapport fataliste au temps qui passe et au temps qu'il fait étaient devenus des principes existentiels. Élément premier de la culture lagunaire, sa cabane relevait d'une poésie de l'enchevêtrement et de l'accumulation. Construite sur le principe primordial de la récupération, elle était principalement constituée de planches de bois, de tôles ondulées, de palettes et abritait dans un dédale de passages couverts un invraisemblable bric-à-brac d'objets hétéroclites qui pouvaient toujours servir. L'intérieur était du même acabit : un canapé-lit faisait face à une « télé à mazout » branchée directement sur un générateur diesel pour le feuillet, à l'heure de la sieste. Dans la pénombre on distinguait sur les murs, les règlements de l'ACM, société de chasse locale, une photo de Fonfonne Guillerme, figure emblématique de la tauromachie ca-marguaise, un portrait de Joseph, pipe au bec, peint par un artiste local, un tableau naïf

représentant une sapine sur le canal à Lunel, un calendrier des PTT de l'année précédente. Une table encombrée d'assiettes sales, de cadavres de bouteilles et des reliefs d'un repas de vieux garçon occupait le centre de la pièce principale.

Quotidiennement, Joseph descendait son « globe » dans le canal de Lunel qui passait devant sa terrasse. Une vingtaine de chats attendaient, fébriles, la remontée du filet qui s'effectuait après deux à trois minutes d'attente pour capturer « les poissons qui passent ». Les proies captives – carpes, muges, jòls, parfois anguilles – tressaillant au milieu du filet étaient ramenées à l'aide du « salabre », épuisette munie d'un long manche, et aussitôt dévorées. Offrir un café aux chasseurs qui revenaient au petit jour, fabriquer une « partègue », lancer le groupe électrogène, donner un coup de main au voisin, théoriser sur les bienfaits de l'huile de vidange pour le traitement des bois et des planches et la journée s'écoulait scandée par des gestes de sociabilité et par ces petites activités quotidiennes qui venaient meubler une solitude acceptée mais bien réelle.

Cabanier de Marsillargues, fin connaisseur de la lagune, de ses rythmes et de sa culture, ami de la nature et des chasseurs, il « habitait poétiquement le monde » selon l'expression d'Hölderlin et n'envisageait pas d'autre vie. Pourquoi en aurait-il changé d'ailleurs ? « C'est le jour qui me fait lever et au plus fort de ma colère, je me couche. »



Retour de chasse sur l'étang de l'Or.

Joseph actionnant le globe.

Page suivante : Le globe de Joseph.

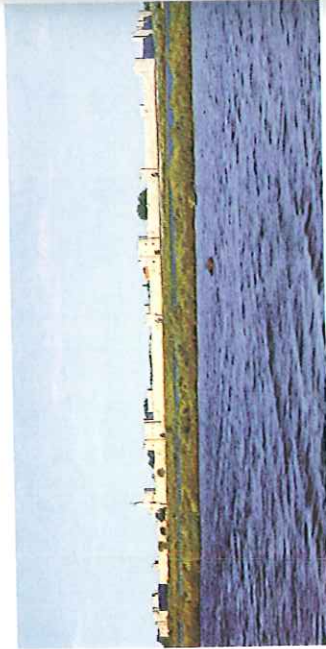






Phare de l'Espiguette, Le Grau-du-Roi.

L'étang, la ville et le phare, Aigues-Mortes.



L'architecture du littoral et des lagunes

L'activité maritime et portuaire traditionnelle a généré un ensemble d'équipements souvent jugés obsolètes face à la pression économique et à l'évolution touristique. On sait que le port de Sète fut à l'origine construit pour le transport et le commerce et notamment le trafic du vin. Il est toujours premier port de pêche de la Méditerranée avec ses thoniers, chalutiers et barquettes amarrés sur le canal. Et de fait, c'est toute la ville qui est marquée par cette architecture spécifique : quartiers de pêcheurs comme la Pointe Courte, darses, quais, môles, brise-lames, grues, canaux, ponts-levants comme le pont des Moulins ou le pont Sadi Carnot, bâtiment de la criée aux poissons. La notoriété de Sète ne doit pas pour autant occulter les autres ports de pêche et de commerce importants comme Le Grau-du-Roi, le Grau d'Agde, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres.

Forts, redoutes, phares et balises

Les côtes languedocienne et catalane ont connu au fil des siècles l'édification d'importants éléments défensifs, les plus connus étant certainement ceux de la « ceinture d'airain » de Vauban sur la côte Vermeille, qui sont inscrits au titre des monuments historiques de longue date (en 1933) : forts Carré, Saint-Elme et de l'Etoile à Collioure, de la Mauresque, de Mailly, du fanal et de Béar à Port-Vendres. Le réseau fortifié du littoral languedocien est moins connu. Si le fort Brescou à Agde, le plus ancien, jouit avec son phare d'une certaine renommée, on ignore souvent l'œuvre de l'ingénieur militaire Jacques-Philippe E. Mareschal, qui, à partir de 1740, pour faire face à la menace anglaise, établit l'ensemble défensif qui faisait défaut à cette côte : le fort Richelieu à Sète, inscrit en 1939, et sa défense avancée sur la corniche, le fort Saint-



Pierre, pour protéger le port, lui-même gardé par le môle Saint-Louis (ensemble détruit en 1944).

Cette ligne défensive se complète d'ouvrages légers, les tours à signaux. Plusieurs ont disparu ou sont dénaturées, comme la redoute de Ballestras (Musée Albert Dubout, à Palavas), mais d'autres sont protégées comme celles du mont Saint-Loup à Agde et du Castellàs à Sète (inscrites en 1939) ainsi que celle du Grand-Travers à la Grande-Motte (inscrite en 1996). Ces redoutes sont des petits édifices isolés avec lanterne à feu dont les premiers sémaphores du début du XIX^e siècle prendront la relève avant de disparaître à leur tour remplacés à la fin de ce siècle par un nouveau réseau d'électro-sémaphores : on retrouve au mont Saint-Loup autour de son phare monumental de 1836 (actuellement désaffecté), l'évolution de ce dispositif. La surveillance militaire de la côte s'enrichit, au XIX^e siècle, d'ouvrages de signalisation maritime qui marqueront définitivement le paysage, les phares. Ils sont nombreux en Languedoc-Roussillon : le phare du Cap Béar à Port-Vendres (1836), du mont Saint-Loup à Agde (1836), de l'Espiguette (1869), ainsi que le vieil ouvrage désaffecté du port au Grau-du-Roi (1829). Pour le XX^e siècle, citons les phares du Mont Saint-Clair (1903), du môle Saint-Louis à Sète (1946) et de Cap Leucate (1951). L'automatisation des phares, leur transformation sont à l'origine de la thématique nationale de protection au titre des monuments historiques¹⁴.

L'architecture des bains de mer

Contrairement à la Côte d'Azur ou à d'autres régions littorales comme la Normandie, le Languedoc-Roussillon n'a pas connu au XIX^e siècle le développement du tourisme balnéaire à l'origine de cette architecture si particulière des riches villas en bord de mer du Second Empire et de la Belle Epoque (Deauville,



Le port et ses pyramides, La Grande-Motte.

Chalets de Gruissan.

Portrait de famille, le Grau-du-Roi.

Arcachon). Une exception doit être faite avec les chalets de Gruissan rendus célèbres par le film de Beineix *37,2 le matin*. Construits en bois et sur pilotis dans les années 1850, ce sont dès l'origine des résidences de vacances pour la bourgeoisie narbonnaise qui vient s'ensauvager et s'adonner aux bains de mer.

L'essentiel de l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (180 km de côte) surviendra à partir des années 1960 sous l'égide de la Mission Racine (du nom de son responsable), à l'origine de la création des stations balnéaires de la Grande-Motte et du Cap d'Agde (Hérault), de Gruissan et Port-Leucate (Aude), Port-Barcarès et Saint-Cyprien (Pyrénées-Orientales) et Port-Camargue (Gard). Cette mission nationale, qui a fonctionné de 1963 à 1983, avait pour but d'inventer « la ville de loisir du plus grand nombre » et de répartir l'accueil d'un million d'estivants. Le succès fut considérable, les journaux parlaient de nouvelle Floride, de Californie.

En 2010, la Grande-Motte, cité de béton vouée au tourisme populaire, a reçu le prestigieux label « Patrimoine du XX^e siècle », sensibilisant ainsi les élus et la population à la conservation de cette œuvre architecturale exceptionnelle. Ouvrant une thématique sur la protection du patrimoine balnéaire de la mission Racine,¹⁵ valorisant les architectes Jean Balladur et Georges Candilis, d'autres ensembles ont aussi été labellisés : à Port-Barcarès (villages vacances de France *Portes du Roussillon*, le *Lydia*, le musée des sables, les immeubles Miramars et Estany), à Port-Leucate (*vvf les 3 Carats* et *les Rives des Corbières*) et au Cap d'Agde (ensemble du port Saint-Martin).



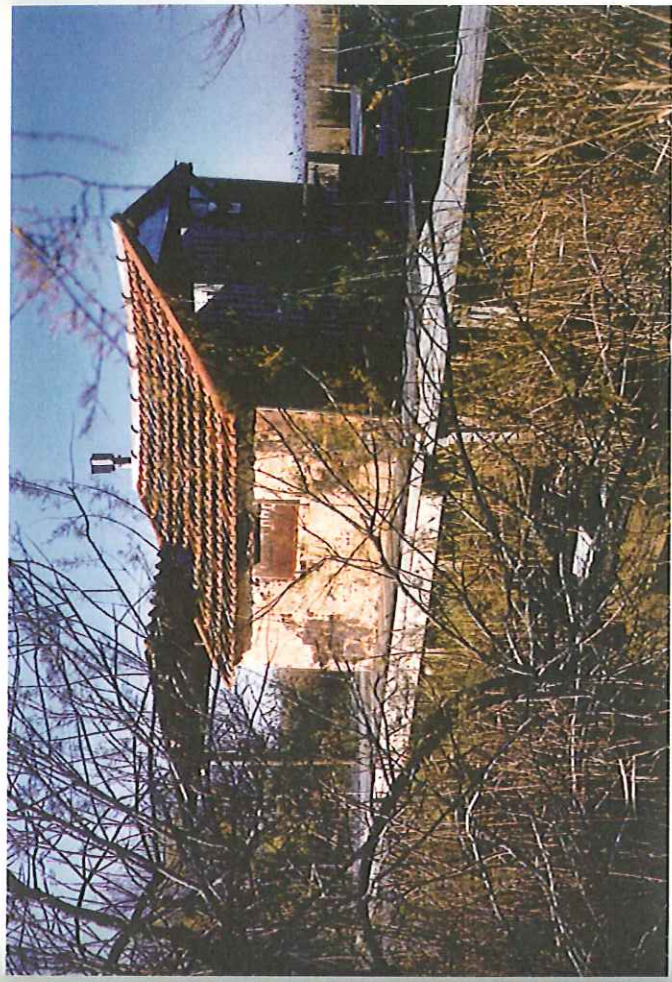


Barquet et cabane de l'étang de l'Or.

Les cabanes languedociennes et les baraques du Roussillon : un habitat menacé

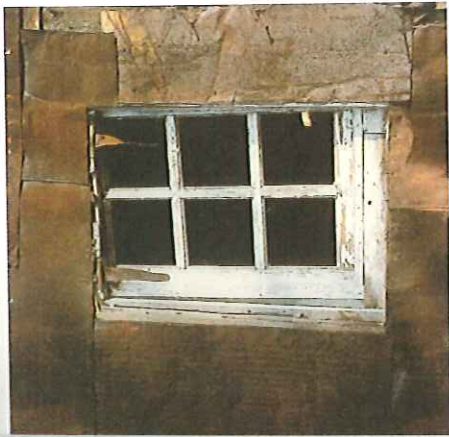
Sur ces confins d'alentours et ces Finistères de proximité, les cabanes traditionnelles menacées par la fièvre pavillonnaire, font de la résistance. (Jacques Durand)

Ici règne l'entre-deux : terre et eau se confondent dans la *sansouïre*, les poissons d'eau douce et les poissons de mer cohabitent dans la *canalette* plus ou moins saumâtre. La foulque, gibier d'eau prisé, se pèle comme une anguille, a parfois « goût à poisson » et peut se consommer, dit-on, le vendredi saint. Cette ambivalence de la nature a dû se transmettre au domaine du droit comme en témoigne le statut un peu flou des cabanes – un habitat précaire qui dure –, mais les cabaniers « *réboussiés* » par principe, s'accommodent assez bien de ce jeu avec la loi qui est là pour être transgressée ou détournée. Créée *ex-nihilo* sur la lagune, arasant les dunes, la ville de la Grande-Motte a remplacé un habitat beaucoup plus modeste, spécifique des « communautés des étangs », les cabanes des pêcheurs et des chasseurs au gibier d'eau. Au côté des mas conchylicoles qui se sont développés depuis un siècle principalement sur l'étang de Thau (Bouzigues, Mèze, Loupian, Marseillan), la cabane échappe au modèle, à la typologie architecturale



classique : néolacustre et adaptée au milieu avec ses pilotis enfoncés dans la *canalette*, vernaculaire et précaire avec les éléments naturels (*sagnes*) qui parfois l'habillent, « *garbage housing* » (littéralement architecture de rebut) et auto-construite dans le bricolage poétique de matériaux récupérés ou détournés – bois passé au coaltar, carton goudronné SNCF, bidon déroulé, pré-pavillonnaire parfois avec cette tendance insidieuse du béton à se développer et à imposer son hégémonie.

Les cabanes ont longtemps constitué à la fois un mode d'habitat et un outil de travail pour les pêcheurs qui exerçaient leur métier de manière traditionnelle, entre mer et lagune. Isolées ou regroupées en hameaux, ces cabanes ou *barracas* en pays catalan, dont il existe encore quelques exemples, sont les derniers témoins d'un mode de construction qui était répandu sur tout le littoral sablonneux de la côte méditerranéenne. Les pêcheurs y passaient la semaine, ne rentrant au village que le dimanche. Aujourd'hui, ils n'y passent plus que la journée, ou les fins de semaine. Quelques-uns y rangent encore leur matériel. Autrefois liée à des pratiques traditionnelles, la cabane est désormais devenue essentiellement un lieu de détente et de convivialité. On y vient surtout le dimanche, en famille ou entre amis, boire un verre ou manger l'anguille.



Cabane, détail d'une paroi en bidon déroulé.

Cabane sur pilotis dans la canalette, Lansargues.



L'esprit cabanier qu'a si bien décrit Gaston Baissette dans *L'étang de l'Or*, sorte de « Grand Meaulnes languedocien », se manifeste également dans un rapport au temps particulier – la sieste et la pétanque considérées comme des Beaux Arts – ou dans l'inversion et la dérision du monde. Les sur-noms et sobriquets parfois apposés sur les cabanes en témoignent : *la Mairie annexe* sur un « cagadou » à Lansargues, *l'Espoungue* au Salaison, la Préfecture à Marsillargues. Actuellement, on assiste à un changement de fonction de la cabane, nombre d'entre elles devenant habitation principale, sonnante ainsi le glas de ce mode d'habitat ancien et saisonnier et de l'esprit cabanier, cédant la place à des lotissements anonymes et médiocres sous la pression foncière et immobilière.

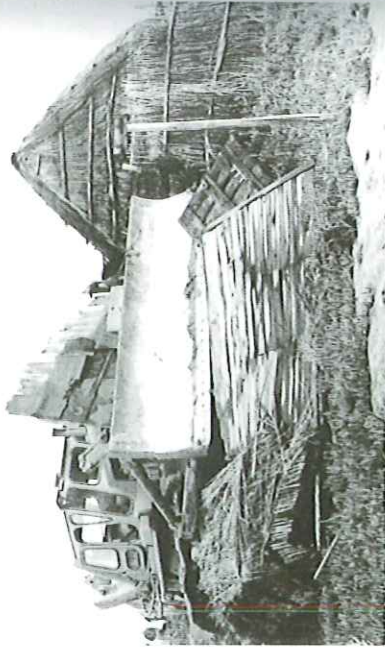
Les *barracas* du Roussillon, comme les cabanes languedociennes, sont depuis un demi-siècle particulièrement menacées. Les *barracas* sont construites avec des matériaux tirés du milieu naturel, car cet habitat, par essence précaire, devait être peu coûteux et les pêcheurs utilisaient ce qu'ils trouvaient sur place, à portée de main : les *senills* (roseau commun des marais, *sagne*), les *canyas* (canne de Provence), les matériaux de récupération. Leur aspect extérieur évoque d'ailleurs celui d'une coque de bateau retournée. En 1957, on en dénombrait encore plus de 130, entre Leucate et Argelès. À la suite de l'aménagement du littoral par la mission Racine qui entraîna la destruction de plusieurs villages de cabanes et au développement de la grande pêche, il n'en subsiste plus aujourd'hui que quelques exemples autour de l'étang de



Salses et au Barcarès. Pour la plupart, elles sont installées sur le domaine public maritime et font l'objet de concessions temporaires, depuis une ordonnance royale de Colbert datant de 1691. En 1960 un arrêté préfectoral interdit « ces baraques faits généralement de roseaux, considérant que la prolifération de tels taudis compromet gravement l'esthétique des plages ». Des villages de cabanes sont détruits en 1961, à Saint-Cyprien et à Port-Barcarès.

En 1994, sous l'égide d'André Signoles,¹⁶ chargé d'études documentaires à la conservation régionale des monuments historiques, deux baraques sont inscrites, fait exceptionnel : la *barraca* de la famille André Canal (le Barcarès, lieu-dit La Coudatière) et celle de la famille Cabrol (Salses). L'arrêt d'inscription repose sur l'intérêt archéologique et ethnologique de cet habitat lié à la pratique de la pêche en étang et sur sa fragile représentativité réduite aujourd'hui à quelques rares exceptions. Détruites au nom des impératifs touristique-économiques et d'une sorte d'hygiénisme social et urbanistique dans les années 1970, les *barracas* sont réhabilitées symboliquement

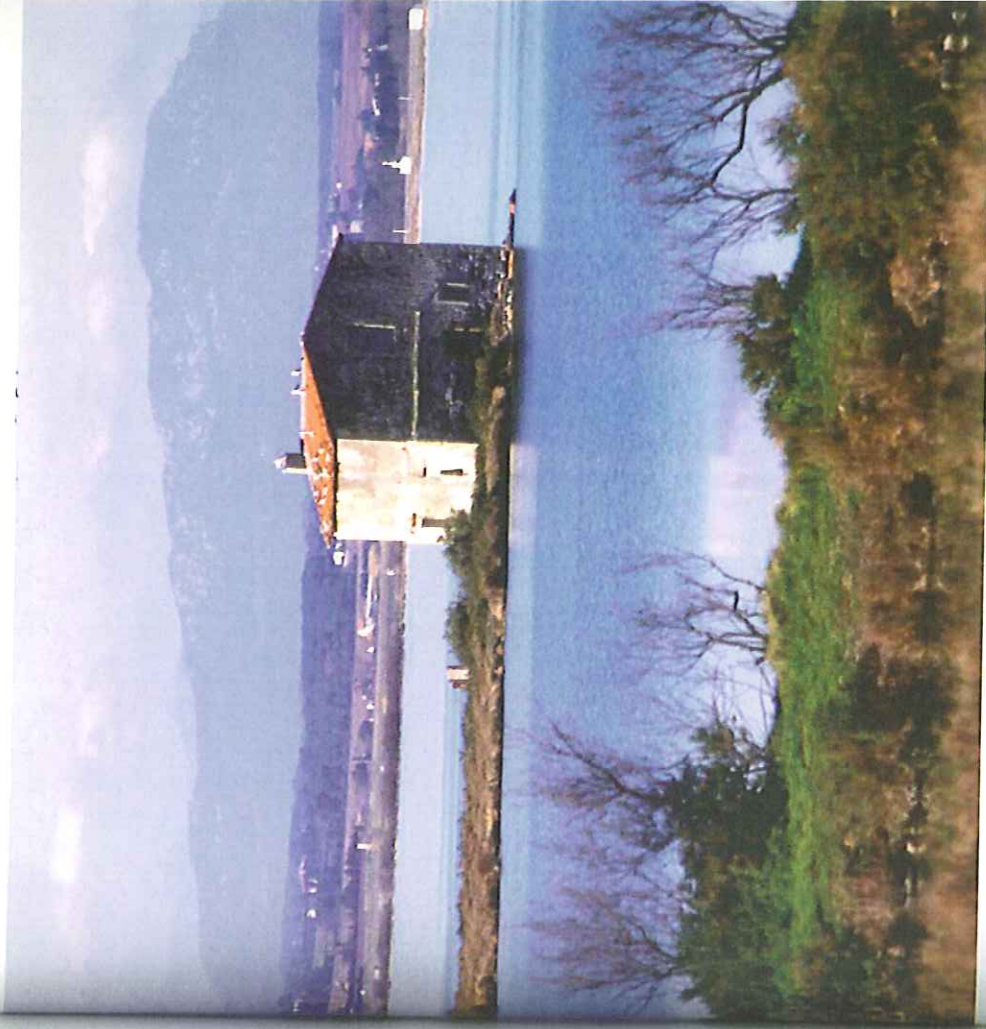
Barraca du Roussillon en bord de l'étang de Salses.



Destruction des baraques du Bourdigou, 1980.
Cabane de l'Avranches, étang de l'Or.

par la protection au titre des monuments historiques, le plus haut degré de légitimation patrimoniale... Même s'il peut paraître paradoxal de protéger de l'architecture éphémère, cette réhabilitation symbolique est également perceptible dans le modèle architectural qu'elle offre désormais puisque ont été reconstruits des « villages de pêcheurs » à usage d'estivants nord-européens, pastiches dérisoires des *barracas* de *senills* authentiques.

Le littoral du Languedoc-Roussillon et les lagunes qui le bordent constituent un patrimoine écologique fragile. Façonné et exploité par l'homme de longue date, il est lui-même source d'un patrimoine culturel à la fois matériel et immatériel de grande qualité constitutif d'une identité spécifique. Préserver ces espaces, contribuer à leur connaissance, protéger et mettre en valeur les éléments matériels qui subsistent, assurer la transmission des savoirs et des savoir-faire des hommes qui y vivent et en vivent constituent un impératif de développement durable face à la pression économique et urbaine et à l'expansion d'un tourisme consumériste et destructeur.



A Michel Descossy, photographe des
baraques et des lagunes, des pêcheurs
et des cabaniers...



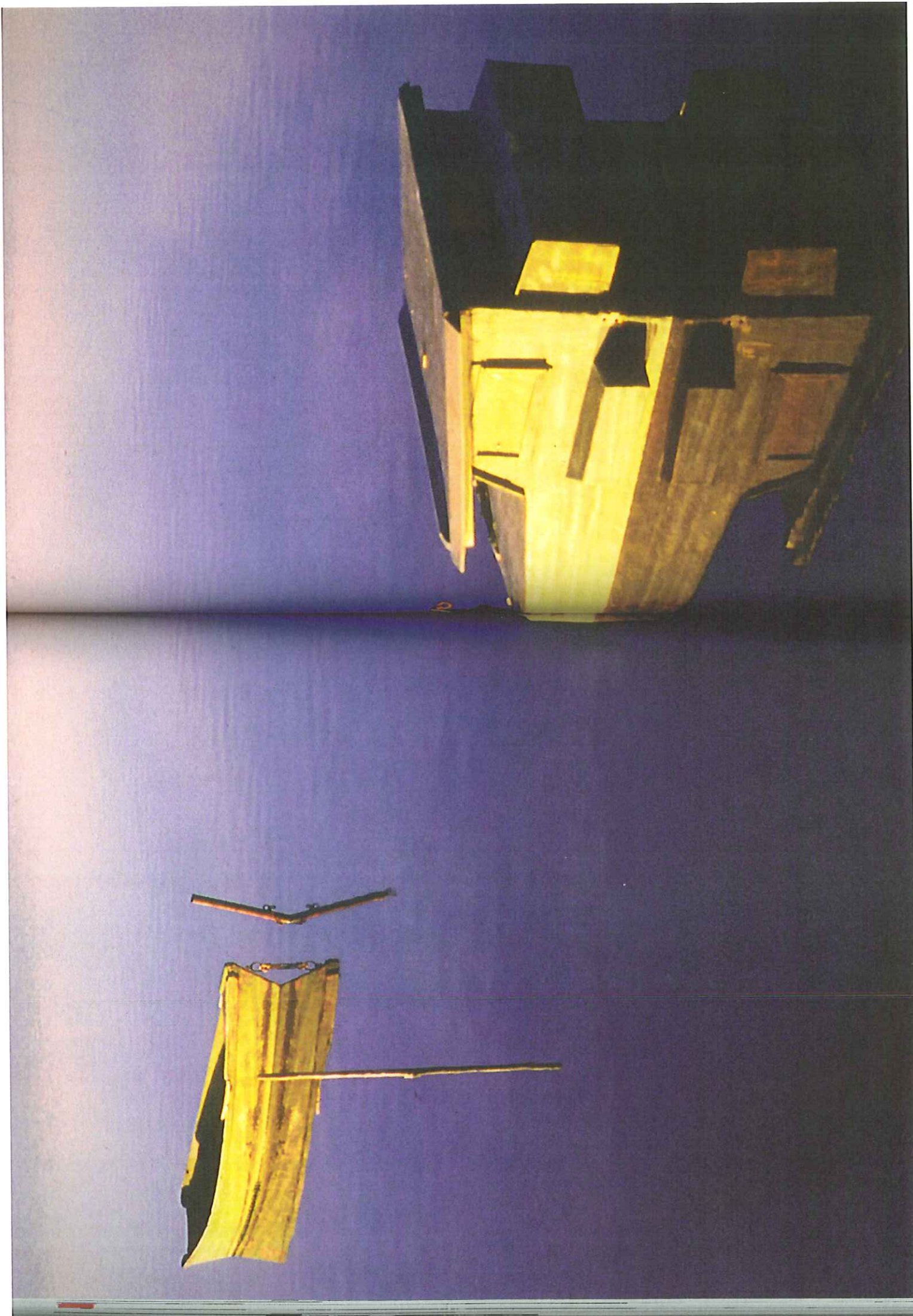
Petit-fils du photographe Jules Ballivet, fils des peintres Suzanne Ballivet et Camille Descossy, beau-fils du caricaturiste Albert Dubout, Michel Descossy est tantôt gardien de but, photographe du Tour de France pour le Midi Libre, pilier de casino, tenancier de cinéma, photographe à l'inventaire, illustrateur, toujours l'ami des artistes, des écrivains et de la bonne chère. Epoux, père, grand-père incomparable, il poursuit sa carrière de jeune homme et de défenseur de l'argentique et arpente en poète les routes et les chemins du Languedoc-Roussillon, de Cerbère à la Camargue toujours armé de son Leica. On lui doit bon nombre d'ouvrages sur la région, images de Collioure, Montpellier, Sète... et une série sur les cuisines de terroir avec l'écrivain sétois Jacques Rouré. Sa devise, *Sauve-qui-peut*, du nom de la barque que Georges Brassens fit construire au chantier Aversa dans les années 1950, caractérise l'artiste libertaire, l'ami de tou-



Tri de la pêche sur le « cranquier ».

Pages suivantes :

Barquet et gabion sur l'étang de Thau.



Bibliographie

- Amiel (Christiane), *Entre garrigues et rivages. Paroles de chasseurs*. Carcassonne, GARAE Hésiode/Parc naturel régional de la narbonnaise, 2005.
- Amiel (Christiane), Pinies (Jean Pierre), *La Nadière, l'île paradoxale*. Narbonne, Parc naturel régional de la narbonnaise (Les carnets du Parc n° 6), 2007.
- Aloujes (Clovis), *Les barques catalanes*, Toulouse, Loubatières, 1984.
- Aversa (André), *Chantiers Aversa et collections*, Sète chez l'auteur, 2006.
- Baissette (Gaston), *L'étang de l'Or*, Paris, Bibliothèque Française, 1946.
- Bataille (Robert), *Goélette Principat de Catalunya, étude technique*. Montpellier, DRAC/CRMH, 1991.
- Bazin (Luc), « Les hommes de la passée. A propos des chasseurs d'étangs en Languedoc », *Études Héraltiques*, n° 26-27, 1995-1996.
- Boissier (Alain), « La barraca du Roussillon. Un habitat de pêcheurs et un mode de vie traditionnel, Douarnenez », *Le Chasse-Marée*, n° 21, 1986.
- Boudou (Nadine), *Le sel et l'homme en pays narbonnais*, Narbonne, Agence Méditerranéenne de l'Environnement, 1998.
- Boullet (Colette), Boullet (François), *Ex-voto marins*. Editions maritimes et d'Outre-mer, 1978.
- Brun (Bernard), Dufour (Annie Héléne), Picon (Bernard), *Cabanes, cabanons et campements : formes sociales et rapports à la nature en habitat temporaire*, Paris, éd. Du Bergier, 2001.
- Civil (André), Vallat (Henri), « Les caboteurs catalans, des voiliers de charge en Méditerranée occidentale », *Le Chasse-marée*, 1985, n° 17 p. 8-27.
- Collectif, *Bourdigou, le massacre d'un village populaire*, Marcevol, éd. du Chiendent, 1979.
- Collectif, *La barque catalane*. (Cahiers de Collioure n° 7), 1981.
- Descossy (Michel), Jacquelin (Christian), *Ethnophotographie en Languedoc-Roussillon*, Montpellier (Carnet de la DRAC n° 3), 1993.
- Descossy (Michel), Jacquelin (Christian), *Cabanes et cabaniers. Camargue, Languedoc, Roussillon, Saint-Rémy-de-Provence, Equinoxe*, 2008.
- Destand (Jean-Pierre), *Ethnographie des tempêtes. Méfaits et bon usage du temps qu'il fait en Languedoc-Roussillon*, Cahiers d'Éole n° 7, Montpellier 2004.
- Dorques (Christian), Vigne (Bernard), *Le négafol, le barquet, la nacelle. Les barques de l'étang de Thau, Bouzigues*, (catalogue d'exposition), Bouzigues, Musée de l'étang de Thau, 1996.
- Dorques (Christian), Vigne (Bernard), « Nacelles du Languedoc : bateaux de pêcheurs d'étangs, Douarnenez », *Le Chasse-Marée*, n° 62, 1992.
- Féral (F.), « L'évolution de la pêche artisanale en bas Languedoc », *Economie Méridionale*, n° 97, p. 79-90, Montpellier, 1977.
- Féral (F.), Un phénomène de décentralisation contestée : les prud'homies de pêcheurs de Méditerranée, CRPEE Economie Méridionale n° 1 et 2, Montpellier, 1986.
- Féral (F.), *Les pêches maritimes en Languedoc-Roussillon*, Atlas du Languedoc-Roussillon, La documentation française, Dynamique du territoire, Montpellier, 1997.
- Fourquin (Commandant Noël), Rigaud (Philippe), *De la nave au pointu. Glossaire nautique de la langue d'Oc (Provence, Languedoc) des origines à nos jours*, Toulon/Saint-Tropez, éd. Objectif mer et Capian Méditerranée, 1993.
- François (Michèle), Jean Balladur et la Grande Motte. *L'architecte d'une ville*, Montpellier, DRAC/CRMH collection Duo, 2010.
- Giovannoni (Vincent), *Le patrimoine maritime en Languedoc entre le Grau-du-Roi et le Cap Leucate, un état des lieux*, rapport pour la DRAC, 1990.
- Giovannoni (Vincent), *Les pêcheurs de l'étang de Thau. Ecologie humaine et ethnologie des techniques*, Paris, éd. L'Harmattan, 1995.
- Giovannoni, (Vincent), « Des citoyens extraordinaires : les marins-pêcheurs de la Méditerranée française ». *L'anthropologie maritime comme champ de l'anthropologie sociale et culturelle*, (Les cahiers de la DRAC PACA), p. 26-36, Marseille, 1998.
- Gourret (Paul), *Les étangs saumâtres du midi de la France et leurs pêcheries*, Marseille, Annales du Muséum d'Histoire Naturelle de Marseille IV, 1897.
- Huet (Jean), Rigaud (Philippe), Vigne (Bernard), *Voiles latines, renaissance des bateaux de Méditerranée*, Douarnenez, éd. du Chasse Marée, 2004.
- Jacquelin (Christian), « La synergie recherche-musée : l'exemple du Musée de l'étang de Thau ou le paradigme du bidon de Vigor » in *Reinventer un musée*, Musée National des Arts et Traditions Populaires, 1999.

- Jacquelin** (Christian), *Les bateaux traditionnels* in « Patrimoines en région » n° 9, janvier 2010.
- K'neur** (Anne), *Etude ethno-historique des cabanes de l'Arnel*, rapport pour la DRAC et le CAUE de l'Hérault, 1998.
- K'neur** (Anne), *La Saint-Pierre: fêtes et traditions des pêcheurs en Méditerranée*, éd. des Amis du Musée de l'étang de Thau, 2000.
- Lepage** (Jean), **Rieth** (Eric), *Ex-Voto marins de Méditerranée*, cat. exp., musée de la Marine. Association pour la sauvegarde des ex-voto marins et fluviaux, Paris, 1978, p. 125.
- Lavedrine** (Dominique), *Les ex-voto marins du Roussillon*, Prades, Conflent, 1976.
- Lhuisset** (Christian), **Marty** (François), **Vigne** (Bernard), *Le bétou et autres bateaux de travail des étangs*, Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise, Les carnets du Parc n° 3, 2002.
- Lopez** (Christiane), **Gaussent** (Jean-Claude), *Piété des gens de mer. Les ex-voto marins du Languedoc* : Agde, Gruissan, Sète, éd. Domens, Pézenas, 1994.
- Lopez** (Christiane), « Les ex-voto marins comme source ethnographique : la tradition votive sèteoise ». *L'anthropologie maritime comme champ de l'anthropologie sociale et culturelle*, (Les cahiers de la DRAC PACA), p. 18-25, Marseille, 1998.
- Marty** (François et Bernadette), *La pêche artisanale entre mer et étangs*, Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise, Les carnets du Parc n° 10, 2008.
- Marty** (F.), *Inventaire du patrimoine conservé par les prud'homies de pêche dans la région Languedoc-Roussillon*, DRAC Languedoc-Roussillon, Montpellier, 1998.
- Motais** (Monique), *Faire le dock : réseaux sociaux, réseaux familiaux et réseaux professionnels*, Rapport pour la Mission du Patrimoine Ethnologique, 1992.
- Nicolas** (Laurence), **Beauduc**, *l'utopie des gratte plages. Ethnographie d'une communauté de cabaniers sur l'espace littoral camarguais*, Marseille, éd. Images en Manœuvre, 2008.
- Pajot** (Serge), *Inventaire des équipements maritimes et portuaires en Languedoc-Roussillon*, Narbonne, Conservatoire maritime et fluvial des Pays narbonnais, rapport pour la DRAC, 1998.
- Pauc** (Jean), *Notre-Dame des Auzils : cénotaphes et ex-voto marins à Gruissan*, Toulouse, éd. Loubatières, 1993.
- Pauvaret** (Carole), *Les ex-voto de la collégiale Saint-Paul à Hyères*, DRAC PACA, 2006.
- Pinchon** (Jean-François), « Les stations nouvelles du Languedoc-Roussillon. Un patrimoine balnéaire, image exemplaire des Trente Glorieuses », *Revue de l'Art*, n° 165, 2009.
- Pruneau** (Jérôme), *Les joutes languedociennes : ethnologie d'un « sport traditionnel »*, L'Harmattan, Col. Espaces et temps du sport, Paris, 2004.
- Salques** (Bernard) Dir., *La Nautique ou l'autre façon de naviguer*, Narbonne, Parc naturel de la Narbonnaise, Les carnets du Parc n° 7, 2007.
- Secolier** (Pierre), *Pratiques professionnelles, enjeux territoriaux et changement social. L'évolution et la mutation des petits métiers de l'étang de Thau*, E.M.E., collection Proximités, Bruxelles, 2009.
- Torhi** (P.), **Pruna** (R), *Le tavolette votive della Madonna del Arco*, Naples 1971.
- Valque-Piriou** (Sarah), *La valorisation touristique du patrimoine littoral du Languedoc-Roussillon*, Paris Géomédia, Rapport pour la Mission Littoral et la Drac, 2006.
- Vieque Vigier** (Ondine), *Mémoire du salin de Frontignan*, Mémoire de Master 2 Valorisation du patrimoine, Université Montpellier III, 2005.
- Vigne** (Bernard), *Les bateaux-beuf de Sète*, Douarnenez, Le Chasse-Marée n° 89, 1995.
- Vigne** (Bernard), *Notre-Dame-de-Consolation, barque catalane de Collioure*, Chasse-marée, 1994, n° 83, p. 24-31.
- Villevieille** (Samuel), **Bonnardot** (Martin-Luc), *Inventaire du Port musée du Barcarès*, Rapport pour la Mission Patrimoine maritime du Conseil Général des Pyrénées-Orientales, 2004.
- Weill** (Marie), *Sur les quais de Port-Vendres de 1900 à 1960*, Etude pour la Mission Patrimoine Maritime du Conseil Général des Pyrénées-Orientales, 2007.

Filmographie

- Bazin (Luc) et Jacquelin (Christian)**, *A la revoyure! Joseph, cabanier*, ARIS 2003.
- Bazin (Luc)**, *La passée du Narbonnais*, PNR de la Narbonnaise et ARIS, 2004.
- Martinat (Jean-Michel)**, *La Nadière, mémoire d'une île*, PNR de la Narbonnaise, 2006.
- Bazin (Luc) et Jacquelin (Christian)**, *Par delà les lagunes*, PNR de la Narbonnaise et ARIS, 2008.
- Roger (Jean-Marc)**, série « Mémoires de la côte ». Voiles latines de Sète, 2009.
- Jacquelin (Christian)**, *André Aversa, mémoire d'un charpentier de marine à Sète*, film DVD, 7 mn, DRAC 2010.



Bijou ex-voto dit « la Sardine », offert par les marins de Collioure en reconnaissance de l'intercession divine lors d'une pêche miraculeuse, or, XVIII^e siècle, Collioure, Chapelle Notre-Dame-de-Consolation.

Expositions

- Les joutes*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues 1992.
- Le Musée imaginaire de la sardine*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 1993.
- Les hommes de la passée*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 1995.
- Le négafol, le barquet et la nacelle. Les barques de l'étang de Thau*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 1996.
- Les cabanes de Lansargues*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 1998.
- La Saint-Pierre, fêtes et traditions en Méditerranée*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 1999.
- La vie de pêche sur les étangs de Canet et de Saint Nazaïre*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 2002.
- Un siècle de construction navale à Sète*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 2003.
- Portraits de Bouzigauds*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 2005.
- 1000 pavois*, Musée international d'art modeste (MIAM), Sète, 2007.
- Les ex-voto marins du Roussillon*, Chapelle Notre-Dame-des-Anges, Perpignan, 2009.
- Pavoi et objets de joutes*, Hôtel de ville, Sète, 2010.
- Cabanes et cabaniers des étangs*, Monum Abbaye de Montmajour 2004, Scène Nationale de Narbonne 2005, Médiathèque de Maugeio 2006.
- De blancs en blancs, les jouteurs dans tous leurs états, tenues de joutes de 1890 à 2010*, chapelle des Pénitents, Sète, 2010.
- Femmes d'étang: paroles et portraits de femmes du Bassin de Thau*, Musée de l'étang de Thau, Bouzigues, 2011.

Notes



1. *Négali* (occitan), littéralement « noie fou », encore appelé « négachin » (noie chien), barquet à fond plat mu à l'aviron ou à la partèque (perche de bois) utilisé par les pêcheurs et les chasseurs sur les étangs du Languedoc. *Barraca* (catalan), cabane traditionnelle en roseaux des pêcheurs du littoral roussillonnais.

2. Ce programme réalisé avec le concours des collectivités et d'associations spécialisées a permis de soutenir nombre de travaux touchant à l'ethnologie des milieux maritimes : bourses de recherche pour mémoires universitaires, contrats d'études à destination de chercheurs ou d'associations, inventaires patrimoniaux, monographies de bateaux, films documentaires, etc. On citera la collection des Carnets du PNR de la Narbonnaise, réalisés dans le cadre des « archives du sensible », formule d'édition et de diffusion grand public. Pour une vision exhaustive de ces recherches et de ces opérations de valorisation, on se reportera au portail du ministère de la Culture et de la Communication, « *Portethno* », (<http://www.culture.gouv.fr/mppe/portethno.htm>) qui rend compte de la diversité des travaux. (barques traditionnelles, cabanes et cabaniers de Languedoc-Roussillon).

3. *Arts fixes* : On appelle arts fixes les filets ou engins de pêche qui, tenus au fond par un système de lestage, ne changent pas de position une fois calés ; par opposition aux « *arts trainants* » que l'on hâle sur une certaine distance derrière un bateau avant de les relever.

4. La plupart sont classés au titre des monuments historiques. Une cinquantaine d'ex-vo de Gruissan ont été volés la nuit du 21 au 22 juillet 1967.

5. La Mission du patrimoine maritime a été créée en juillet 2002 par le Conseil Général des Pyrénées-Orientales avec le soutien de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Languedoc-Roussillon (DRAC). Le CCRP est dirigé par le conservateur des Antiquités et objets d'art des Pyrénées-Orientales, Jean-Bernard Mathon ; Samuel Villeviel et

Martin-Luc Bonnardot, chargés du patrimoine maritime.

6. Extrait de : Delhumeau (Herveline). *Critères de protection du patrimoine maritime*. Direction générale des patrimoines, 2011.

7. Extrait de : *Protection des bateaux au titre de la législation sur les monuments historiques*. Direction générale des patrimoines, 2009. Les dossiers sont présentés sous l'autorité des DRAC par les conservateurs des Antiquités et objets d'art de chaque département lors des Commissions départementales des Objets mobiliers (COM). Quatre bateaux ont ainsi été proposés à la protection lors de la COM de l'Hérault en 2009. Lorsque la commission se prononce pour l'inscription, l'arrêté est pris par le préfet de département. Si le classement est demandé, la Commission nationale des monuments historiques est saisie et statue sur l'intérêt ou non du classement. L'arrêté de classement est pris par le ministre de la Culture et de la Communication.

8. Luc Fournier. Aide mémoire sur la législation des monuments historiques. Sous-direction des monuments historiques et des espaces protégés. Bureau du patrimoine industriel, scientifique et technique, 2010.

9. Un état des lieux du patrimoine naval du Languedoc a été réalisé en 1990 pour la DRAC par Vincent Giovannoni et un inventaire des bateaux traditionnels a été conduit en 2004 par Frédéric Thiébaud et Sarah Valque Piriou dans le cadre d'un Master 2 Valorisation des patrimoines de l'Université Montpellier III. Cette étude faisait état de 323 embarcations « traditionnelles » en Languedoc-Roussillon, dont 137 unités dans l'Hérault (80 sur Sète où, il faut rappeler, 17 chantiers navals étaient encore en activité au début du XX^e siècle). La moitié de ces bateaux a été construite entre 1940 et 1960, 24 bateaux étant antérieurs à 1920.

10. *Code du Patrimoine*, livre VI - Titre II : monuments historiques. Décret général n° 2007-487 du 30 mars 2007 relatif aux monuments historiques et aux zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. www.legifrance.fr ; www.culture.gouv.fr

11. Le bateau inscrit ne peut être modifié, restauré ou réparé sans une déclaration préalable de travaux déposée deux mois à l'avance auprès du conservateur des Antiquités et objets d'art (art. 81 du décret n° 2007-487 du 30 mars 2007).

12. Nous remercions l'amiral François Bellec qui a présenté le dossier de classement à la Commission nationale des monuments historiques le 6 mai 2010, dont ce texte est extrait.

13. M. Rocco Morello, ancien marin pêcheur natif de Sicile pratiqua la pêche aux éponges en Tunisie puis le chalutage à Sète. Son témoignage enregistré en vidéo a été précieux pour comprendre les conditions de travail sur ce type de bateau et les conditions d'arrivée en France.

14. Nous remercions Yvon Comie, chargé d'études documentaires, DRAC/CRMH de nous avoir transmis le fruit de ses travaux.

15. Pinchon (Jean-François). *Les vacances du plus grand nombre : l'aventure de la mission Racine*. La Grande-Motte, le Cap-d'Agde, Leucate-Barcarès, CAUE du Gard, 2005.

16. La première tentative de protéger quelques cabanes, en 1978, n'aboutit pas. Bataille (Robert). *L'habitat en réseau traditionnel. Les baraques de sanils des pêcheurs roussillonnais*. Montpellier, DRAC/CRMH, 1992.

Total travaux 365 803,42 € / Part Etat 140 460,76 €

2005 : Port-Vendres - Barque catalane ou sardinal - Travaux 3 498,05 € / Part Etat 1 749 €
2006 : Port-Vendres - Goélette Principat de Catalunya - Travaux 106 544 € / Part Etat 40 000 €
2007 : Port-Vendres - Goélette Principat de Catalunya - Travaux 14 002,76 € / Part Etat 14 002,76 €
2009 : Sète - Goélette Tarzan - Travaux 1 000 € / Part Etat 1 000 €
2009 : Port-Vendres - Goélette Principat de Catalunya - Travaux 65 000 € / Part Etat 20 000 €
2010 : Agde - Bateau-bœuf le Dauphin/Espérance - Travaux 7 774 € / Part Etat 4 664 €
2010 : Sète - Goélette Tarzan - Travaux 35 877,61 € / Part Etat 17 938 €
2010 : Port-Vendres - Goélette Principat de Catalunya - Travaux 66 472 € / Part Etat 20 972 €
2011 : Port-Vendres - Goélette Principat de Catalunya - Travaux 65 635 € / Part Etat 20 135 €

Ouvrage publié par la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) du Languedoc-Roussillon
Conservation régionale des monuments historiques (CRMH)

5, rue de la Salle l'Evêque
cs 49020

34069 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 02 32 00 / Fax 04 67 02 32 04

Directeur de la publication
Didier Deschamps, directeur régional des affaires culturelles

Rédacteur en chef
Delphine Christophe, conservateur régional des monuments historiques

Coordination éditoriale
Jackie Estimbre, chargée de la valorisation du patrimoine, CRMH

Conception graphique et réalisation
Charlotte Devanz

Photogravure et impression
Delta color, Nîmes

Achévé d'imprimer
Août 2011

Dépôt légal
Septembre 2011

ISBN
978-2-11-128694-2

Crédits photographiques

Toutes les photographies sont de Michel Descossy, à l'exception de :

François Marty : p. 12.

Jérôme Pruneau : p. 13, 17.

Hélène Palouzié : p. 14, 33, 34, 38.

Jean Pauc : p. 15.

CCRP, Conseil général des Pyrénées-Orientales : p. 16, 17, 27.

Université Montpellier II : p. 21.

Collection particulière : p. 21, 45.

Collection William Cherino : p. 23, 36, 37.

Robert Jourdan : p. 26.

Yann Pajot : p. 28, 29.

Christian Jacquelin : p. 29, 35, 53.

Ville de Palavas : p. 30.

Collection André Aversa : p. 31.

Josette Clier : p. 43.

Remerciements

Propriétaires de bateaux protégés au titre des monuments historiques, associations œuvrant pour le patrimoine maritime, Musée de l'étang de Thau. Que soient plus particulièrement remerciés : André Aversa, Robert Bataille, Luc Bazin, François Bellec, Josette Clier, Christian Bonnefous, Yvon Comte, Herveline Delhumeau, Michel Descossy, Jean-Pierre Destand, Luc Fournier, Michèle François, Vincent Giovannoni, Jean-Bernard Mathon, François et Bernadette Marty, Yann Mauffret, Serge et Yann Pajot, Jacques Pichavant, Agnès Rotschi, Fabienne Tuset, Sarah Valque-Pirou, Bernard Vigne, Samuel Villevieille.

Dans la même collection

PATRIMOINE RESTAURÉ

Urban V, grand homme et figure de sainteté

Felice Fontana, l'aventure des cires anatomiques de Florence à Montpellier

La restauration de la façade sud du château de Capestang

PATRIMOINE DU XX^e SIÈCLE

Jean Balladur et la Grande-Motte. L'architecte d'une ville

PATRIMOINE PROTÉGÉ

Images oubliées du Moyen Age, plafonds peints du Languedoc-Roussillon

Peintures murales romanes du Roussillon et de la Cerdagne

Tous les titres de la collection sont disponibles à l'accueil de la DRAC et téléchargeables sur son site : wedoc-roussillon.culture.gouv.fr