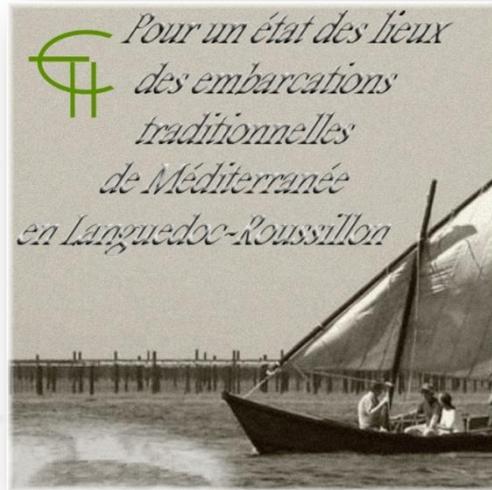


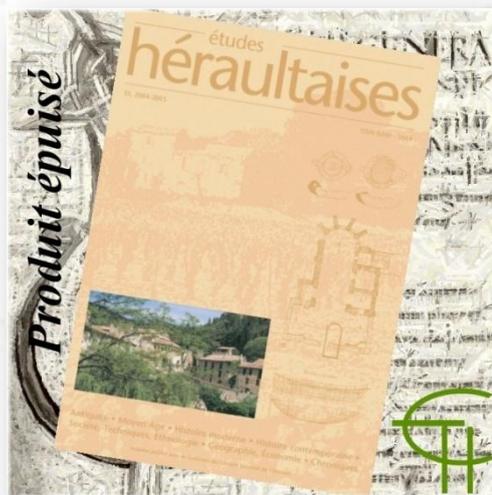
Article : Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon



Auteur (s) :Frédéric THIEBAUT

Nombre de pages : 10

Année de parution : 2005



Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon¹

Frédéric THIEBAUT

Avec sa façade maritime de cent quatre-vingts kilomètres de long, sa côte sableuse en arc concave comme ployée sous l'action des vents marins et son chapelet d'étangs littoraux, le Languedoc-Roussillon présente des particularités que n'offre aucune autre région maritime de France. Ce vaste littoral au visage original a donné lieu à une occupation humaine singulière dont certaines spécificités ont traversé les siècles et sont encore sensibles aujourd'hui.

Cependant, notre espace littoral présente au premier abord une culture maritime relativement peu marquée. De fait, contrairement à d'autres régions côtières, le patrimoine que constituent les bateaux traditionnels du Languedoc et du Roussillon se fait particulièrement discret. Il est souvent occulté par l'image balnéaire exclusive des stations touristiques qui jalonnent le littoral. Il faut avouer que les immenses marinas de la côte n'offrent bien souvent à la vue du promeneur que des dizaines de kilomètres de quais bordés de bateaux en plastique désespérément blancs...

Rares sont ceux qui soupçonnent aujourd'hui la diversité des types qui composent la flottille des embarcations traditionnelles de mer et d'étang en Languedoc-Roussillon, contrairement à l'image pagnolesque véhiculée par les ports de la région Provence Alpes Côte d'Azur, où l'identité de la barquette, encore souvent appelée pointu, y est bien vivante. Le patrimoine que représentent nos bateaux traditionnels est pourtant loin d'être anecdotique et il mérite toute l'attention de celui qui s'intéresse à l'histoire de la région. Ce patrimoine se révèle à qui prend le temps de longer les quais des bassins les plus excentrés, à qui se livre à l'exploration des abords des lagunes.

Cette survivance de représentants du patrimoine navigant du Languedoc-Roussillon, nous la devons pour beaucoup à quelques passionnés qui, devant l'ampleur de sa disparition consécutive à la motorisation et à l'avènement de nouveaux matériaux, se sont mobilisés dans les années quatre vingt et quatre vingt dix pour restaurer et faire revivre de nombreuses barques tombées en désuétude. De démarches personnelles et isolées à l'origine, ce mouvement a fait boule de neige et très vite des échanges et des liens se sont tissés entre ces différents acteurs qui se sont organisés en associations. La mouvance de préservation du patrimoine maritime, que l'on retrouve dans la plupart des régions littorales de France, était née en Languedoc-Roussillon.

Vingt ans après ce sursaut salvateur, un vent nouveau semble souffler. Il règne depuis quelques années une émulation palpable entre ces acteurs d'hier et d'aujourd'hui qui viennent de formaliser une union d'associations pour le patrimoine

maritime de culture méditerranéenne. Ce contexte a été déterminant dans le cadre de la mise en place du premier véritable recensement des bateaux traditionnels au niveau régional, dont quelques résultats sont présentés ici.

Afin d'appréhender au mieux ces résultats, il convient dans un premier temps d'examiner les spécificités des embarcations traditionnelles de Méditerranée pour comprendre le témoignage vivant qu'elles constituent. Il s'agira ensuite d'énoncer les enseignements de l'inventaire mené en 2003 et 2004 et d'en tirer les grandes conclusions.



Barque catalane sous voile lors d'un rassemblement d'associations à Argelès-sur-Mer.

Aussi loin que remonte l'occupation du littoral de la région, l'exploitation des ressources naturelles qui y abondent a été une préoccupation humaine. Pour tirer profit des richesses des zones lagunaires et côtières, les pêcheurs ont déployé des trésors d'ingéniosité en développant de nombreuses techniques de pêche adaptées aux proies qu'ils convoitaient. L'exercice de ces pêches, qu'elles aient pour cadre les étangs saumâtres ou le bord de mer, nécessitait l'emploi d'embarcations adaptées aux spécificités du milieu et capables de répondre aux besoins des hommes pour mettre en œuvre son exploitation. Cette adéquation des embarcations avec leur environnement physique et culturel les rassemble dans un groupe cohérent et en fait les véritables représentants d'un patrimoine maritime méditerranéen.

La mer Méditerranée est en effet régie par des conditions singulières qui confèrent à l'ensemble des embarcations qui



Détail du gréement latin. Mât contre lequel repose l'antenne qui soutient la voile latine.

y étaient traditionnellement construites des particularités communes. La plus remarquable est sans doute l'emploi du gréement latin. Ce type de gréement est quasiment endémique à la Méditerranée. Il se compose d'un mât contre lequel repose une antenne² portant une voile triangulaire. Les particularités aérodynamiques de cette voile en font un instrument particulièrement bien adapté pour remonter au vent dans des zones où ses changements de direction sont fréquents. De plus, à surface égale, la hauteur d'une voile latine est supérieure à celle d'une voile carrée, permettant ainsi de mieux capter les courants d'air par petit temps. Cette capacité à tirer pleinement profit des brises côtières représente un atout pour naviguer en Méditerranée, où les variations de l'intensité du vent sont soudaines.

Malgré ces longues périodes de mer calme, les vents peuvent être à l'origine de violentes tempêtes en Méditerranée, levant rapidement une mer dangereuse sur laquelle la houle est très courte. Cette particularité a conduit à la fabrication de bateaux aux extrémités avant et arrière pointues, dont la faculté à briser les vagues pour limiter leur impact est supérieure à celle des bateaux dont l'arrière est constitué d'un tableau droit.

Du point de vue de leur utilisation, les bateaux de pêche traditionnels de Méditerranée sont contraints de naviguer dans les eaux peu profondes des étangs ou, en l'absence de port, à être halés sur les plages de la côte. Ceux-ci ne disposent donc pas d'un plan de dérive³ sur la quille⁴ pour s'opposer aux vents de travers, c'est le safran⁵ long qui joue ce rôle. Il est utilisé pour compenser cette force de dérive qui détourne l'embarcation de sa route. Ce dernier, facilement escamotable

à l'approche des petits fonds, constitue une caractéristique commune aux bateaux méditerranéens et apporte la solution à l'absence de quille verticale rendue nécessaire par leur utilisation. L'ensemble de ces embarcations est également caractérisé par la présence de bords peu élevés sur l'eau, condition essentielle pour limiter leur prise au vent et leur dérive.

La dernière des spécificités des bateaux méditerranéens, qui les rassemblent dans un groupe cohérent, réside dans leur faible tonnage. Ceci s'explique notamment par la tradition de petite pêche en Méditerranée, où les hommes ne partaient pas pour de longues campagnes en mer mais ne s'y aventuraient que pour des périodes limitées à la journée.

Qu'elles naviguent sur les espaces lagunaires ou en mer, les embarcations traditionnelles de Méditerranée sont le fruit d'une longue évolution et possèdent l'ensemble des caractéristiques précitées. Elles représentent l'aboutissement de nombreuses adaptations aux conditions du milieu, de lentes évolutions guidées par les différentes techniques de pêche employées, et se sont enrichies du savoir-faire de générations de charpentiers de marine venus d'horizons divers. Ces embarcations en bois ne relèvent pas de procédés de fabrication en série, chaque charpentier y apportait son style personnel dans lequel transparaitait souvent des spécificités régionales. De plus, le charpentier en charge de la construction suivait les recommandations et les désirs propres à chaque patron pêcheur passant commande, ce qui fait indéniablement de chaque barque une pièce unique.

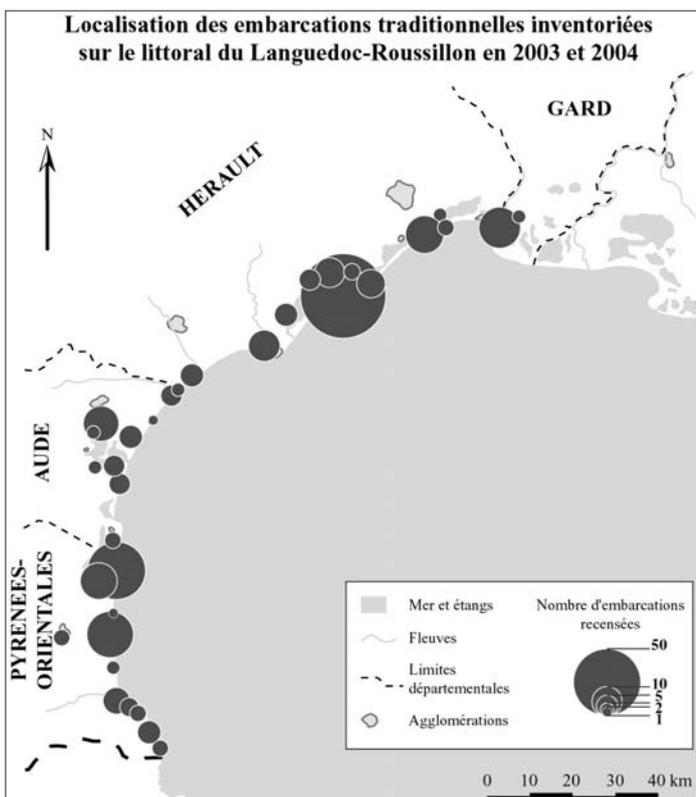
Tenter d'établir une typologie des embarcations traditionnelles de Méditerranée après ce constat n'est pas aisé. Cependant, plusieurs travaux ont déjà été menés dans ce sens, à commencer par ceux de Jules VENCE, qui écrit *Construction et manœuvres des bateaux et embarcations à voile latine*, qui détaille principalement les différents types d'embarcations de pêche présentes entre Marseille et Nice. L'ouvrage de François BEAUDOIN, *Bateaux des côtes de France*, concerne quant à lui l'ensemble du littoral français pour lequel il présente les embarcations traditionnelles en les classant par type.



Nacelle devant les tables ostréicoles de l'étang de Thau. L'une des plus petites unités à voile latine, caractérisée par son fond plat et son safran long escamotable.

Ces travaux ont été réinvestis dans le cadre de l'inventaire. En effet, afin d'appréhender l'embarcation traditionnelle par rapport à son contexte et non pas uniquement pour elle-même, il était primordial de recueillir un certain nombre d'éléments historiques, ethnologiques, et d'étayer la description des barques en considérant leur appartenance à un milieu et à des usages. En d'autres termes, il était nécessaire d'étudier leur inscription dans une certaine typologie. Les comparaisons des unités recensées sur le terrain ont fait apparaître neuf types distincts qui seront détaillés plus loin dans le texte.

En trois mois de terrain, l'ensemble des zones portuaires, lagunaires et la plupart des canaux de la région ont été écumés à la recherche des derniers bateaux de travail. Les critères essentiels de choix résidaient dans l'appartenance de leurs structures et grément au patrimoine régional, dans leur part de matériaux traditionnels et leur état de conservation ou les possibilités de restauration qu'ils présentaient. Cette prospection a permis de recenser plus de trois cents unités en relevant leurs caractéristiques, leur état et en évaluant leur intérêt patrimonial⁶.



Localisation des bateaux inventoriés en région.

Les bateaux inventoriés constituent une part de l'héritage de la culture halieutique méditerranéenne et sont les précieux témoins de l'époque des voiliers de pêche. Le lien qui nous unit à ce volet infiniment riche du passé maritime de la région ne repose quasiment plus que sur ces quelques embarcations et sur la bonne volonté des passionnés qui les préservent.

Gageons que les informations collectées lors de l'inventaire aideront à mieux connaître ce patrimoine pour mieux le protéger. Ce travail a permis de révéler dans les grandes lignes l'état actuel de la flottille des embarcations

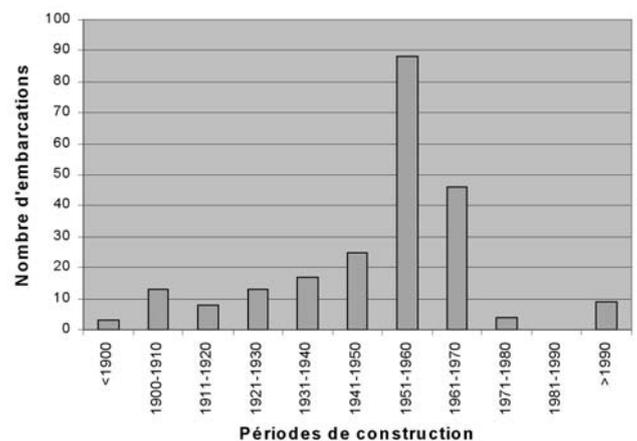
traditionnelles de la région. Les points les plus importants de ce diagnostic sont énoncés ici⁷.

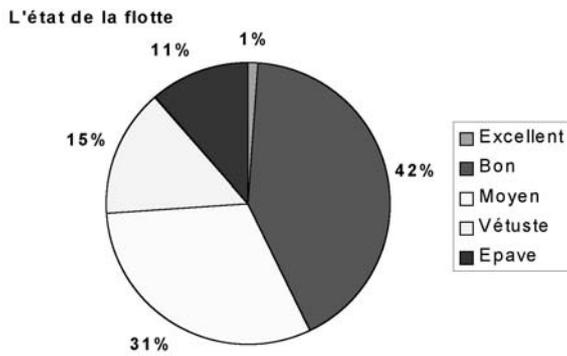
Au total, 323 embarcations ont été recensées, dont environ 23% sont regroupées au sein d'associations oeuvrant pour la préservation de la culture maritime. Ce total reflète des réalités nettement contrastées : il recouvre des embarcations parfaitement authentiques et entretenues dans le respect de leur état d'origine, mais aussi des barques très transformées ou très détériorées. De surcroît, certaines barques rencontrées sur le terrain ont été observées dans un état de délabrement trop avancé ou étaient trop dénaturées pour entrer dans le champ de l'inventaire. Le chiffre de 323 embarcations traditionnelles sur le littoral régional doit donc être éclairé à la lumière d'informations complémentaires.

On note des disparités importantes entre les quatre départements littoraux de la région en terme de représentation dans l'inventaire des barques traditionnelles. Il faut retenir qu'avec 137 unités (soit 42% des bateaux recensés), l'Hérault est de loin le département le plus riche, tandis que les départements du Gard et de l'Aude sont relativement peu représentés. Pour préciser ces résultats, il faut signaler que 80 bateaux, dont la plupart sont des barquettes, ont été recensés sur la seule commune de Sète.

L'inventaire des embarcations traditionnelles du Languedoc-Roussillon a également permis de faire le point sur l'ancienneté des bateaux de notre patrimoine maritime. Cette information a été retrouvée pour 71% des bateaux inventoriés grâce au soutien du bureau des Affaires Maritimes de Sète. Avec un âge moyen de 53 ans, 24 barques antérieures à 1920 et la moitié des unités construites entre 1940 et 1960, notre patrimoine maritime recèle des barques dont l'ancienneté est remarquable lorsque l'on considère la nature fortement périssable de leurs matériaux.

Bien que l'information relative au chantier de construction du bateau soit très lacunaire, on notera l'importance des embarcations d'origine héraultaise dans l'inventaire puisqu'elles représentent 46% des embarcations dont l'origine est connue. Le poids de la ville de Sète et de ses 17 chantiers de construction navale actifs au début du 20e siècle est incontestable. On sait également que les communes alentours et en particulier Balaruc-les-bains et Mèze ont joué un grand rôle dans la construction des barques que l'on retrouve aujourd'hui à Sète et aux abords de l'étang de Thau.





Les résultats concernant l'état de conservation des bateaux de la flottille sont mitigés. On constate qu'environ 75% des bateaux inventoriés seraient en état de naviguer. Cependant, la réalité fait plutôt état de 50% de bateaux qui sortent régulièrement. On peut affirmer qu'avec moins de 8% de bateaux abandonnés, le processus de disparition massive des barques a été, bien que tardivement, enrayé. Cependant, l'appartenance des bateaux à des particuliers, parfois des associations, ne garantit pas obligatoirement leur entretien régulier. Il faut ajouter qu'il est difficile de soutenir le coût et le temps que nécessitent la restauration et l'entretien d'un bateau ancien construit en bois.

Afin de compléter cette analyse et de préciser encore le chiffre total de 323 embarcations recensées, quelques autres indicateurs révélateurs de leur degré de transformation peuvent être avancés. On sait notamment que seulement 25% des barques inventoriées naviguent encore à la voile latine. Ce faible taux doit être relativisé en gardant à l'esprit que la majorité des embarcations inventoriées ont été construites dans les années cinquante à soixante-dix, période à laquelle l'installation de moteurs in-bord était généralisée.

On sait également que 20% des bateaux recensés ont été intégralement plastifiés dans le but d'assurer leur étanchéité, ce qui laisse peu de doutes sur le mauvais état de conservation de leurs matériaux d'origine. Par ailleurs, 33% des bateaux sont partiellement plastifiés. Il s'agit en général d'une stratification du pont. Autrement dit, seuls 153 bateaux parmi les 323 recensés sont encore entièrement en bois.

Un autre critère pertinent à noter du point de vue du degré de transformation des barques est l'adjonction d'un

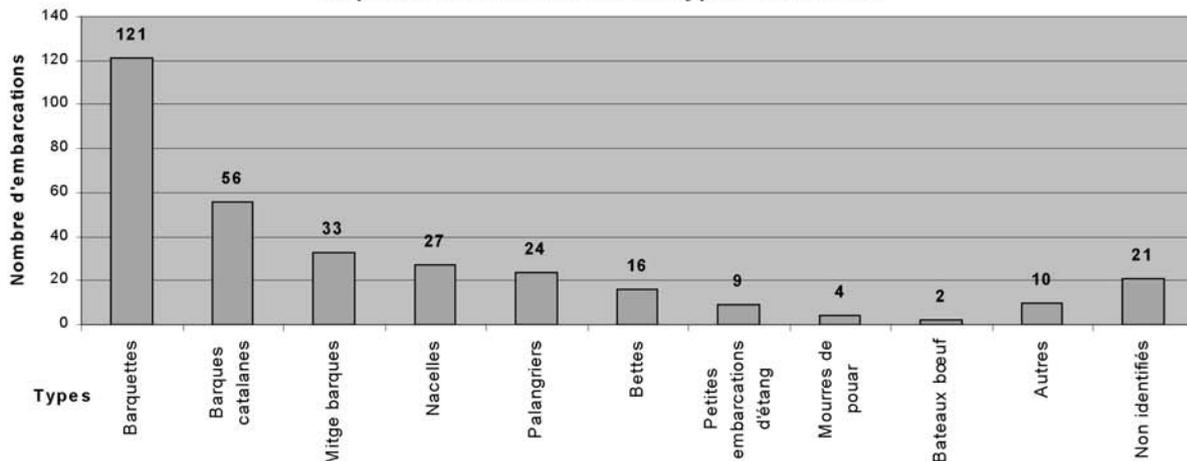
rouf ou d'une cabine. Cette évolution, qui concerne 16% des bateaux, illustre bien la question du changement d'usage des barques, qui de la pêche sont souvent passées à la plaisance. En ajoutant un rouf à l'embarcation, le nouveau propriétaire dénature son aspect d'origine et altère sa dimension patrimoniale, mais lui trouve une nouvelle utilité qui permettra d'assurer sa conservation.

La dernière des constatations générales abordées ici fait état de la représentation très inégale dans la flottille actuelle des différents types de bateaux. Le constat le plus net est aussi le plus préoccupant : certains types de barques qui ont participé activement à l'histoire maritime de la région ont quasiment disparu de nos côtes. En gardant à l'esprit le principe selon lequel chaque embarcation est une adaptation humaine qui reflète un contexte physique et culturel, chaque type de bateau a une histoire à conter, possède une valeur patrimoniale et un capital pédagogique. Il est donc pertinent d'examiner la situation du patrimoine navigant régional non seulement dans son ensemble, mais aussi en fonction des différents types identifiés.

La classification qui suit traite de ces différents types d'embarcations qui ont fait l'histoire de la pêche en Languedoc-Roussillon. Cette typologie, tout en reprenant pour partie les travaux de Jules VENCE et François BEAUDOIN cités plus haut, s'appuie directement sur les observations de terrain accumulées lors des deux campagnes d'inventaire. Elle donne des informations techniques sur le type considéré, situe brièvement le contexte historique dans lequel il s'inscrit et dresse une photographie des unités qui le représentent aujourd'hui. Cette présentation doit permettre une véritable prise de conscience des situations contrastées qui caractérisent de nos jours les différents types de bateaux. Nous commencerons ici par l'examen de l'état des embarcations traditionnellement utilisées sur les étangs, avant de nous intéresser aux voiliers de pêche en mer.

On sait que les pêcheurs du Languedoc ont longtemps vécu des produits de l'exploitation des espaces lagunaires, délaissant une mer que l'inconstance des humeurs et la piraterie qui y sévissait rendaient plus dangereuse. Les étangs littoraux étaient alors animés d'une multitude d'embarcations qui permettaient aux hommes d'y exercer leurs pêches. Ces embarcations d'étang qui subsistent aujourd'hui constituent

Représentation des différents types inventoriés



donc un témoignage vivant de l'occupation humaine des espaces lagunaires. Instrument indispensable, le bateau était utilisé pour l'exercice de la pêche, mais aussi pour la chasse et comme moyen de locomotion.

La famille des bateaux d'étang se subdivise en de nombreux types qui présentent toujours deux caractéristiques essentielles : ce sont des embarcations de petite taille capables de naviguer dans des eaux peu profondes, et pourvues d'un fond plat qui leur confère un faible tirant d'eau. Les différentes utilisations de ces embarcations conditionnent leurs dimensions et classent ces barques de lagunes en des types distincts.

Appelées *négachins* en Camargue, *négafols* sur le bassin de Thau, *bétous* dans le Narbonnais ou *cassous* en Roussillon, les plus petites des embarcations d'étang ne mesurent guère plus de trois mètres de long pour soixante-dix centimètres de large environ. Les noms *négachins* et *négafols* signifient d'ailleurs en occitan "noie chien" et "noie fou" et s'expliquent par les bords peu élevés de ces barques qui les rendent instables et dangereuses sur l'eau.



De construction simple, peu onéreuse et ne nécessitant que peu d'entretien, ces embarcations ont occupé l'espace des lagunes pendant des siècles. Manœuvrées par un homme à l'aviron ou à la partègue⁸, elles étaient utilisées à la pêche pour relever de petits filets, ou pour ramasser des coquillages à l'aide d'une arselière⁹. Ces embarcations se révélaient également idéales pour gagner discrètement les lieux de chasse aux oiseaux d'eau et pour la collecte de la sagne destinée à la construction des cabanes.

Ces embarcations à fond plat se caractérisent généralement par leur absence de gréement et de gouvernail, et sont assez similaires suivant la zone géographique où elles se trouvent. Quelques nuances justifient tout de même ces appellations différentes. Les formes des *négafols* sont plus évasées que celles des *bétous* et *cassous*, dont les bordés¹⁰ sont plus verticaux. A chaque extrémité de l'embarcation, des embryons de pont, les teumos, sont parfois aménagés. Ces teumos sont généralement plus longs sur les *bétous* et *cassous* que sur les *négafols*.

Le témoignage qui nous parvient aujourd'hui est bien faible comparé à la quantité d'embarcations de ce type qui abondaient par le passé autour des étangs. Seules neuf embarcations ont été recensées, dont cinq sont authentiques. L'importance relative des reconstitutions pour ces modèles de barques peut s'expliquer par la construction rudimentaire qui les caractérise. Pour prendre un exemple, l'association Siloë basée au Grau-du-Roi a choisi de réaliser deux répliques de *bétounes* dans le cadre d'un chantier d'insertion.

D'une manière générale, au vu de la faible valeur que l'on accorde à ces petites barques d'étang, leur disparition est passée plus ou moins inaperçue. Dans bien des cas, les anciens *cassous* et *bétous* sont réemployés aux abords des cabanes pour servir de jardinières.

Ils sont par ailleurs depuis plusieurs décennies supplantés sur l'eau par les *sapinous*, petites embarcations caractérisées par un tableau arrière apte à recevoir un moteur hors-bord de faible puissance, que l'on rencontre en nombre aux abords des cabanes d'étangs.

De dimensions supérieures, la *nacelle de l'étang de Thau* possède à l'instar des *négafols*, *bétous* et *cassous* un faible tirant d'eau lui permettant d'évoluer en eaux peu profondes. Elle se distingue de ces derniers par sa taille, pouvant mesurer jusqu'à six ou sept mètres. Pourvue d'un gréement latin, la *nacelle* est une embarcation maniable et polyvalente, emblématique des étangs du Languedoc. Non pontée, elle possède néanmoins généralement deux teumos. Le mât légèrement incliné vers l'arrière est retenu par un banc qu'il traverse dans un étambrai, et des escans¹¹ sont prévus sur les plats bords pour naviguer à la rame lorsque le vent tombe.



La *nacelle* est depuis des temps ancestraux l'outil privilégié des pêcheurs en étang, qui l'ont utilisée pour pratiquer toutes les techniques de pêche traditionnelles. Elles sont ensuite devenues, avec l'apparition de la conchyliculture, les barques de travail indissociables des éleveurs de coquillages. Certaines ont également servi d'annexes sur de plus grosses unités pratiquant la pêche en mer.

En 1990, on signalait encore la présence en Languedoc d'une centaine de *nacelles*. Lors des inventaires de 2003 et 2004, seules 27 barques de ce type ont été rencontrées. Une différence qui témoigne de leur disparition extrêmement rapide.

Aujourd'hui encore, la concentration des nacelles autour du bassin de Thau est intéressante à noter, bien que ces dernières ne soient plus utilisées pour la pêche.

C'est sur cet étang que l'on peut admirer le *Gracchus Babœuf*, sans doute la dernière *nacelle* entièrement authentique navigant à la voile latine et dont on doit la conservation à l'association Voile Latine de Sète et du bassin de Thau.

En dehors de cette exception, les quelques *nacelles* les mieux entretenues se situent aujourd'hui dans les canaux de Sète. Elles ont pour la plupart été pontées et ont perdu leur gréement. Il est important de signaler qu'en dépit de la rareté des *nacelles*, plus du tiers des barques de ce type recensées sont actuellement à l'abandon.

Parmi ces *nacelles* vétustes inventoriées, quelques unes pourraient sans doute être restaurées à moindre frais.

Autre embarcation traditionnelle des étangs, les *bettes* sont au Narbonnais et au Roussillon ce que les *nacelles* sont au Languedoc : les barques de travail polyvalentes des étangs littoraux. Leur construction rudimentaire, similaire à celle des autres bateaux d'étang, se compose d'un fond plat, la sole, et de bordés généralement constitués de deux ou trois virures solidarités par des couples simples. Ces couples, fabriqués avec les essences de bois locales, étaient découpés dans des arbres choisis pour l'inclinaison que formait leur tronc avec leurs branches. Cette inclinaison était adoptée par le charpentier pour devenir le bouchain ; l'angle de la sole avec les bordés.



Bien que légèrement plus petites que les *nacelles*, les *bettes* sont en quelque sorte leurs cousines proches, et les seules différences morphologiques notables résident dans une inclinaison plus verticale des bordés et une tonture¹² moins marquée pour les *bettes* que pour les *nacelles*.

Avec 16 embarcations inventoriées, la situation des *bettes* est sensiblement la même que celle des *nacelles*. Seulement six d'entre elles sont en bon état. Il n'existe aujourd'hui qu'une réplique de ce type de bateau.

Bien que postérieure à l'exploitation des lagunes dans l'histoire de la pêche en Languedoc-Roussillon, l'activité halieutique en mer y est tout aussi importante. Principalement impulsé au XVIII^e siècle par l'arrivée de populations de pêcheurs rompus à l'exercice de la pêche en mer, le développement de l'exploitation côtière s'est alimenté de la richesse piscicole du vaste plateau continental.

À l'instar des pratiques de pêche en étang, les techniques d'exploitation du milieu côtier se sont révélées variées et ont engendré des types de bateaux distincts. Des filets pélagiques aux chaluts et des filets fixes aux palangres, de nombreux procédés ont été employés pour la capture des poissons de mer. Le nom accordé aux différents types de bateaux faisait par ailleurs parfois appel à la technique de pêche pour laquelle ils étaient préférentiellement employés. De plus, les populations de pêcheurs venus d'Italie, de Catalogne ou d'Afrique du Nord, successivement installés sur la côte au cours de l'histoire de la région, ont représenté autant de nouveaux éléments contribuant à la variété des embarcations de pêche en mer. On distinguera ici six types de barques traditionnelles.

Embarcation marine aux dimensions modestes, la *barquette* est un modèle importé par les charpentiers italiens venus s'installer sur le littoral de Méditerranée française, notamment à Marseille, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les qualités marines et le coût réduit de ce type d'embarcation ont permis au modèle une expansion rapide, et la *barquette* est vite devenue emblématique du port de Marseille et de sa région.

De cinq à sept mètres de long, la *barquette* est pourvue d'une coque assez large et relativement symétrique avec des extrémités nettement pincées. Le mât, situé en avant du bateau, laisse place à une vaste ouverture de cale sur ces embarcations toujours pontées.

Bateau à taille humaine, armé à la pêche professionnelle ou amateur, la *barquette marseillaise* a connu un rapide succès. Ce modèle a été reproduit par la plupart des charpentiers de la région, avec des degrés de fidélité variables. Ses capacités d'adaptation face à l'arrivée du moteur à explosion et son adéquation avec les besoins de la pêche côtière aux petits métiers ont assuré jusqu'en 1970 la continuité de sa production. Il est de ce fait encore bien représenté aujourd'hui.



Avec 121 bateaux recensés, la *barquette marseillaise* est de très loin le type de bateau le plus présent dans l'inventaire mené en Languedoc-Roussillon. Cette prédominance trouve des explications dans l'histoire du type. En effet, la construction des *barquettes* s'est poursuivie assez tardivement, notamment à Sète. La plupart des embarcations inventoriées ont été construites dans les années 1950 et 1960, avec le plus souvent une propulsion au moteur dès l'origine. Constructions financièrement accessibles et aux dimensions modestes, les *barquettes* ont été et sont encore aujourd'hui utilisées essentiellement pour la plaisance et la pêche amateur.

Originnaire de Catalogne où elle était principalement utilisée pour la pêche des sardines et des anchois, la *barque catalane* est sans doute l'un des types de bateaux qui a connu le plus grand succès du point de vue de son expansion géographique dans toute la région.

L'arrivée des pêcheurs catalans en Languedoc a contribué au développement de la pêche au large, en introduisant ce type de bateau dont les qualités nautiques avérées allaient pousser les languedociens à en reproduire le modèle.



Longue et fine, aux extrémités relativement symétriques, la *barque catalane* se caractérise par des formes rentrantes et un fort bouge¹³. La grande voile latine dont elle est pourvue était manœuvrée par quatre ou cinq hommes et son gréement particulier se compose d'un mât fortement incliné vers l'avant et d'une voile aux arrondis marqués.

Dans son aire géographique d'origine, la *barque catalane* possède deux fausses quilles d'échouage rendues nécessaires par l'absence de port et la nécessité de la haler sur la plage. Les embarcations de ce type utilisées à Sète perdront ces appendices devenus inutiles.

La large distribution géographique du type a entraîné l'existence de différences perceptibles entre les barques catalanes suivant leur aire de construction. Ces nuances concernent notamment les courbures de l'étrave, de l'étambot et du pont, particulièrement marquées en catalogne.

Une soixantaine de *barques catalanes* étaient signalées en 1990¹⁴, l'inventaire a permis d'en recenser 56. Peu de disparitions semblent à déplorer ces quinze dernières années. Les quelques années qui séparent ces deux observations ont en effet vu se poursuivre le fort attachement des associations

et des particuliers à ce type de barque, qui suscite toujours les passions. Cet attachement est d'autant plus fort dans les Pyrénées-Orientales, où le modèle sert l'identité catalane.

Autrefois très répandu de Toulon à Sète, le *mourre de pouar* est un bateau de pêche de taille petite à moyenne, pouvant atteindre neuf mètres pour les plus grandes unités. L'origine de ce type est mal connue, mais l'éperon qui le caractérise rappelle la guibre¹⁵ latine qu'arboraient entre autres *mistics* et *chébecs*, types d'embarcations aujourd'hui disparus.



Cet appendice qu'il conserve le positionne dans une tradition de construction provençale, et lui vaut son appellation. *Mourre de pouar* se traduit en effet par " museau de cochon ", et proviendrait de l'analogie avec l'animal auquel les formes de l'éperon feraient ressembler.

Bateau de travail aux formes lourdes, le *mourre de pouar* se caractérise également par son mât incliné vers l'arrière et la dissymétrie que constitue son étrave élancée et son assise arrière plus large. Non pontés, les plus petits de ces bateaux pratiquaient essentiellement la pêche à la palangre, tandis que les plus volumineux ont exercé la pêche au bœuf au cours du XIX^e siècle.

Le *mourre de pouar* a été utilisé dans le port de Marseille comme bateau pilote puis, supplanté progressivement par la *barquette*, le modèle s'est raréfié. Ce bateau est tout de même devenu emblématique de la ville du Grau-du-Roi où les pêcheurs l'ont conservé et utilisé jusqu'à la moitié du XX^e siècle.

La situation des *mourres de pouar* est extrêmement pré-occupante et doit faire l'objet d'une attention particulière. Il ne reste sur nos côtes que deux *mourres de pouar* d'époque, dont l'un, au Grau du Roi, a connu d'importantes réparations et l'autre, sur la zone technique de Canet-en-Roussillon, attend les bons soins de l'association qui doit prendre en charge sa restauration.

Parmi les types de voiliers de pêche qui ont fait l'histoire maritime de la région, il en est un qui a particulièrement marqué son temps : le *bateau-bœuf du Golfe du Lion*. Ce type

de bateau résulterait d'une évolution des *tartanes* de pêche provençales, adaptées pour pratiquer la pêche au bœuf. Cette technique se pratiquait au moyen de deux embarcations similaires qui tractaient ensemble un seul et même chalut de fond.

De 1819, date à laquelle cette pratique autrefois prohibée a été autorisée, jusqu'à l'avènement des chalutiers modernes à moteur qui l'ont rendu obsolète, le *bateau-bœuf* exerçait sur le plateau continental du golfe du Lion. La flotte de *bateaux-bœufs* du port de Sète a été l'une des plus importantes de l'histoire du type avec 72 unités en 1906.



Chaque bateau, sur lequel prenaient place seize à dix-huit hommes d'équipage, tenait dans la pêche au bœuf un rôle précis. Naviguant de concert, les deux bateaux tractaient les extrémités d'un filet unique qui, à l'issue de la pêche, était remonté par l'avant sur l'une des deux embarcations. De seize mètres de long pour cinq de large, le *bateau-bœuf* est une embarcation imposante dont les formes sont très pleines sur l'avant, ce qui confère au pont un espace relativement vaste à l'endroit où le filet est remonté.

Avec deux unités recensées, dont l'une à l'état d'épave et l'autre désarmée, le type *bateau-bœuf* a quasiment disparu de la région. Ces bateaux, emblématiques du port de Sète, ont pris une part très importante dans l'économie locale et ont une histoire riche à raconter.

Arrivé sur nos côtes dans les années 1960 avec les rapatriés d'Algérie, le modèle du *palangrier* représente l'apport le plus récent en matière d'embarcation traditionnelle à voile latine.

Proche de la *barquette*, ce bateau exerçait sur les rivages sud de la Méditerranée les mêmes types de pêches côtières. Il se distingue de cette dernière par un arrière à tableau légèrement sortant, et des formes avant généralement plus tulipées.



On peut s'interroger sur l'appartenance de ce type de bateau, arrivé récemment sur nos côtes, à la tradition halieutique du Languedoc-Roussillon.

Dans la mesure où les pêcheurs ayant introduit ces bateaux ont pris une part active dans les activités de pêche et où les charpentiers, inspirés par le modèle, ont reproduit ce type de bateau, l'arrivée du *palangrier* s'inscrit dans cette histoire et y tient une place incontestable.

Au total, vingt quatre *palangriers* ont été recensés dans l'ensemble de la région. Peu représenté au sein des associations, les *palangriers* appartiennent principalement à des propriétaires privés. Seuls deux ou trois naviguent sous gréement latin. D'une manière générale, les plus anciens et les mieux entretenus peuvent être admirés dans les canaux de Sète.

Originaire de Catalogne, la *mitge barque*, *mitja barca* en catalan, est une embarcation aux dimensions modestes, au maximum huit mètres, armée à la pêche en mer.

Son nom, *mitja barca*, se traduit littéralement par demi barque. Cette appellation aurait été donnée en opposition à la *barca* (la *barque catalane*), aux dimensions supérieures.



Son pavois¹⁶ souvent très évasé et ses extrémités pincées confèrent au bateau un aspect massif. Il possède généralement sous la coque deux quilles d'échouage. Pourvue d'un gréement latin, la *mitge barque* évoluait essentiellement sur la côte rocheuse ou elle était armée aux petits métiers de pêche en mer. Certaines unités ont notamment été équipées pour pratiquer la pêche au lamparo dans les années 1960.

33 bateaux identifiés comme *mitge barques* ont été recensés. Il existe visiblement peu de documentation sur ce type de barque. Concentrées presque exclusivement dans les Pyrénées-Orientales, beaucoup de *mitge barques* non gréées à l'origine ont été pourvues d'un gréement latin par leurs propriétaires actuels. Avec un mât souvent incliné vers l'avant, ce nouveau gréement est reproduit sur le modèle de ceux des *barques catalanes*.

Le rapide panorama dressé ici fait état de neuf types distincts. Si elle permet une lisibilité accrue, cette typologie efface certainement quelques nuances au sein des différents types puisque chaque barque est un modèle quasi-unique.

Les résultats de l'étude aujourd'hui achevée ne laissent plus guère de doute sur l'état du patrimoine navigant de Méditerranée. Les embarcations traditionnelles ne sont plus que quelques centaines sur nos côtes. Rares sont celles qui ont conservé leur aspect d'origine et qui naviguent toujours sous voile latine.

Cependant, les unités visibles et recensées aujourd'hui sont pour la plupart connues et prises en considération par des passionnés à la recherche d'une certaine authenticité. Ceux-ci se font, peu à peu, plus nombreux. Grâce à cet intérêt croissant du public, et aussi, malheureusement, faute de barques, le processus de disparition des bateaux traditionnels s'est visiblement ralenti. Ce sont donc de grands chantiers qui s'ouvrent pour les années à venir, au cours desquelles l'accent devra être mis sur les actions de transmission de ce patrimoine.

Il ne fait aucun doute que le patrimoine maritime en général et les barques à voile latine en particulier sont porteurs d'identité et de rêve. On ne peut que plaider auprès des collectivités locales, et notamment des ports qui abritent encore des bateaux traditionnels, pour une prise en compte globale de l'intérêt qu'ils représentent.

Afin d'assurer leur pérennité, cette prise en compte doit se traduire par un soutien accru aux actions visant la connaissance et l'entretien de ce patrimoine. Il s'agit également de diffuser l'héritage qu'il constitue pour que le public comprenne mieux sa valeur.

D'autre part, il faut bien sûr prôner au sein du monde de la voile latine, finalement relativement intime, un maximum d'échanges et de coopération. Sur la base de relations approfondies entre ses différents protagonistes, le patrimoine maritime devrait gagner en lisibilité et les actions de transmissions se verraient facilitées.

Les embarcations traditionnelles de la région constituent un héritage culturel de première importance au sein de notre patrimoine maritime. Au delà de sa conservation, la transmission de cet héritage est sans aucun doute l'objectif prioritaire d'aujourd'hui.

Notes

1. Ce texte s'inspire de deux rapports d'étude, respectivement écrits en juin 2003 et juin 2004, pour le compte de la Direction Régionale des Affaires Culturelles du Languedoc-Roussillon et l'association Voile Latine de Sète et du bassin de Thau. Ce travail a été initié en 2003 par Sarah Valque Piriou et Frédéric Thiébaud dans le cadre d'un stage de la Maîtrise des Sciences et Techniques du Patrimoine de l'université Montpellier III, et achevé en 2004.

2. Longue pièce de bois placée en travers du mât sur un gréement latin, et destinée à soutenir la voile (équivalent de la vergue). Elle est généralement composée de deux parties dissociables : le car et la penne.

3. Surface qui permet d'atténuer la dérive du bateau.

4. Pièce maîtresse de la charpente axiale servant de base à la construction d'un bateau ; l'étrave est fixée à son extrémité avant et l'étambot à son extrémité arrière.

5. Partie mobile du gouvernail agissant sur la direction du bateau.

6. Une base de donnée riche de 25000 informations a été créée afin de compiler l'ensemble des données recueillies lors de l'inventaire. Cet outil informatique permet de traiter les résultats de l'inventaire en interrogeant les données avec autant de combinaisons que nécessaire.

7. Pour plus d'information, consulter " Pour un état des lieux des

embarcations traditionnelles de Méditerranée ; Volume 2 : Synthèse " au centre de documentation du patrimoine de la DRAC Languedoc-Roussillon.

8. Perche servant à propulser les petites embarcations d'étang.

9. Râteau pourvu d'un filet servant au ramassage des coquillages dans les étangs.

10. Le terme bordé désigne à l'origine l'ensemble des bordages formant la coque et aujourd'hui, souvent, chaque bordage lui-même.

11. Pièces de bois servant de butée pour faire usage des avirons.

12. Courbe longitudinale du bateau.

13. Courbure d'une pièce de charpente ou d'un assemblage, dont le milieu est plus haut que les extrémités. Ici courbe transversale du pont.

14. On doit cette estimation et bien d'autres aux travaux de Vincent Giovannoni, qui écrivait en 1990 : *Le patrimoine maritime en Languedoc, entre le Grau-du-Roi et le cap Leucate, topographie d'un premier état des lieux*.

15. Partie saillante de la proue de certains bateaux méditerranéens, sorte d'éperon.

16. Bordage cloué au dessus du plat-bord

Orientations bibliographiques

ALOUJES, Clovis. *Les barques catalanes*. Toulouse, Editions Loubatières, 1984.

ALOUJES, Clovis, CIVIL, A. et TRUX, D. Les barques catalanes de Collioure. *Le Chasse-Marée*, 1984, n°10, p.2-19.

AUDE. Syndicat Mixte de préfiguration du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée. *Le bétou et autres bateaux de travail des étangs*. Narbonne, [S.N.], 2002, (Les carnets du Parc, n°3).

BARRE, Joël. *La voile latine, technique, histoire, environnement*. Mémoire de Maîtrise d'Histoire des techniques dirigé par COMET M.. Université de Provence-Centre Aix, 1992.

BAVOUX, Jean-Jacques, *Les littoraux français*. Paris, Armand Colin, 1998, (U, Géographie).

BEAUDOUIN, François. *Bateaux des côtes de France*. [réédition]. Grenoble, Glénat, 1990. 1ère édition : 1975.

- BEREAU, Martine. *La pêche traditionnelle à Collioure*. Mémoire de DEA, 1981.
- BIZIEN, J-C. Pêche et aquaculture en Languedoc-Roussillon. In CHOLVY, Gérard et RIEUCAU, Jean ed. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer : des origines à la fin du XX^e siècle : 1960-1990. Tome2*. Paris, L'Harmattan, 1992.
- BLASI, Pierre. *Et voguent barquettes et pointus....* Aix-en-Provence, SARL Edisud, 1999.
- BOUZIGUES. Musée de l'étang de Thau. *Le négafol, le barquet, la nacelle*. Catalogue de l'exposition La nacelle, le barquet, le négafol : Les barques de l'étang de Thau, [S.L.], [S.N.], 1997.
- COLLIOURE. Fondation de Collioure, Château Royal, 66190 Collioure. *La barque catalane*. [S.L.], [L'Erreur des champs], 1981, (Cahiers de Collioure, n°7).
- DUBOST, Isabelle. *La charpenterie de marine sur la côte languedocienne : un métier, une tradition, un patrimoine*. Mémoire de DEA d'Anthropologie sociale et de Sociologie comparée, Universités Montpellier III et Paris V, 1988.
- FOURQUIN, N. et RIGAUD, Philippe. *De la nave au pointu : Glossaire nautique de la langue d'oc : Provence, Languedoc : des origines à nos jours*. St-Tropez, Capian-Objectif Mer, 1993.
- FRISONI, G-F. Fonctionnement écologique et évolution du milieu lagunaire en Languedoc : Les étangs palavasiens. In CHOLVY, Gérard et RIEUCAU, Jean ed. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer : des origines à la fin du XX^e siècle : 1960-1990. Tome2*. Paris, L'Harmattan, 1992.
- GARRY, Jean-François et PHILIPPE, Jean-Pierre. *Guide de la construction des bateaux en bois*. Douarnenez, Le chasse-Marée/Ar Men, 1998.
- GIOVANNONI, Vincent. *Le patrimoine maritime en Languedoc, entre le Grau-du-Roi et le cap Leucate, un état des lieux*. Montpellier, 1990.
- GIOVANNONI, Vincent. *Les pêcheurs de l'étang de Thau : Ecologie humaine et ethnologie des techniques*. Paris, L'Harmattan, 1995.
- I.A.R.E. *Les espaces lagunaires en Languedoc-Roussillon*. Montpellier, [S.N.], 1990.
- LENIAUD, Jean-Michel. La protection du patrimoine maritime. In Direction du Patrimoine ed *Le patrimoine maritime et fluvial* (Colloque international sur le patrimoine maritime et fluvial, Estuaire 92, Nantes, 1992). Paris, [S.N.], 1993, p. 298, (Actes des colloques de la Direction du Patrimoine).
- MIOSSEC, Alain, dir. *Géographie humaine des littoraux maritimes*. Paris, Sedes, 1998.
- PABOIS, Marc. Le patrimoine culturel maritime et lagunaire en France-Bilan et perspectives. *La construction des sources : Anthropologie maritime*, 1998, (Les cahiers de la DRAC PACA, n°7).
- PAJOT, Serge, dir. *Inventaire des équipements maritimes et portuaires en Languedoc-Roussillon*. Rapport réalisé par le Conservatoire Maritime et Fluvial des Pays du Narbonnais pour le Ministère de la Culture, 1998.
- PERON, Françoise. Pour une définition sociale et culturelle du patrimoine maritime et fluvial. In Direction du Patrimoine ed *Le patrimoine maritime et fluvial* (Colloque international sur le patrimoine maritime et fluvial, Estuaire 92, Nantes, 1992). Paris, [S.N.], 1993, p.215, (Actes des colloques de la Direction du Patrimoine).
- REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON. Agence Méditerranéenne de l'Environnement. *Le vent, la navigation et le patrimoine maritime : manuel pratique*. [S.L.], [S.N.], 2002.
- RENCONTRES NATIONALES DE DOUARNENEZ. Les musées de la mer : Actes des rencontres nationales de Douarnenez. [S.L.], Skol-Uhel Ar Vro, 1988. Annuaire des musées de la mer.
- RIECAU, Jean, dir. *Les gens de mer*. Paris, L'Harmattan, 1990.
- RIECAU, Jean et CHOLVY, Gérard, dir. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer : des origines à la fin du XX^e siècle : 1960-1990. Tome2*. Paris, L'Harmattan, 1992.
- THIEBAUT, Frédéric. *Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon, synthèse des saisons 2003 et 2004*. Rapport réalisé pour Direction Régionale des Affaires Culturelles du Languedoc-Roussillon, 2004.
- VALQUE PIRIOU, Sarah et THIEBAUT, Frédéric. *Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon*. Mémoire de Maîtrise des Sciences et Techniques du Patrimoine, Université Montpellier III, 2003.
- VENCE, Jules. *Construction et manœuvre des embarcations à voileur latine*. [réédition]. Marseille, Laffite Reprints, 1980. 1^{ère} édition : 1897.
- VIGNE, Bernard. Les mourores de pouar du Grau-du-roi. *Le Chasse-Marée*, 1989, n°40, p. 26-41.
- VIGNE, Bernard et DORQUES, Christian. Nacelles du Languedoc : bateaux des pêcheurs d'étangs. *Le Chasse-Marée*, 1992, n°62, p. 28-41.
- VIGNE, Bernard. Les bateaux bœuf de Sète. *Le Chasse-marée*, 1995, n°89, p. 30-43.
- VIGNE, Bernard et GIOVANNONI, Vincent. *Inventaire raisonné des navires traditionnels intéressant l'histoire halieutique de la région PACA*. [S.L.]. Rapport réalisé pour la Sous-direction de l'Inventaire Général de la Documentation et de la Protection du Patrimoine, Direction du Patrimoine, Ministère de la Culture, 1996.



HISTOIRE ANCIENNE ET MÉDIÉVALE :

Michel CHRISTOL, Christian LANDES, Les débuts du pouvoir de Constantin d'après un nouveau miliare aux limites des cités de Nîmes et de Béziers ;

Gérard CAMES, Un trésor manuscrit carolingien à la bibliothèque de la Faculté de Médecine de Montpellier ;

Pascale GARCIAS, Localisation de l'église de Saint-Hilaire de Centrayrargues à Montpellier.

DOSSIER : 12^e CENTENAIRE DE LA FONDATION DE L'ABBAYE DE GELLONE ET DE SAINT-GUILHEM-LE-DÉSERT (804-2004) :

Michel ZIMMERMANN, Guilhem de Toulouse, les premiers carolingiens et l'intégration du Midi languedocien au royaume franc ;

Alice M. COLBY HALL, L'abbaye de Gellone (Saint-Guilhem-le-Désert, Hérault), Châteauneuf-de-Gadagne (Vaucluse) et les prieurés de Saint-Didier et Saint-Marcellin (Valernes, Alpes-de-Haute-Provence) : histoire d'un échange de fiefs au XIV^e siècle ;

Jean NOUGARET, De Guillaume d'Orange à saint Guilhem de Gellone : essai sur une iconographie à définir ;

Maurice AGULHON, Peter SCHÄFER, Jean-Claude RICHARD, Un vernis du Japon planté le 2 décembre 1804 à Saint-Guilhem-le-Désert (Hérault) par le notaire Pons et ses amis en l'honneur du sacre de Napoléon 1^{er}.

HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE :

Bruno JAUDON, L'occupation du sol à Usclas-d'Hérault des années 1580 aux années 1870 ;

Didier PORCER, Les apports du notariat en généalogie sociale : trajectoires héraultaises ;

Claude ROLE, Roucher, Gossec, Simoneau ou le triomphe de la loi ;

Fabien NICOLAS, Le Patronage laïque municipal de Béziers, une œuvre de jeunesse au service du radicalisme ;

Louis SECONDY, Saint-René Taillandier et le Midi (Montpellier et la Provence) à travers ses lettres à Victor de Laprade (1849-1878) ;

Geneviève GAVIGNAUD-FONTAINE, Les vignerons du Midi et la réglementation française du marché des vins de consommation courante (VCC) 1907-1970.

SOCIÉTÉ, TECHNIQUES, ETHNOLOGIE :

Frédéric THIEBAUT, Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon.

BIBLIOGRAPHIE :

Jean NOUGARET, Archéologie médiévale, histoire de l'art. Bibliographie (2003-2005)

NOTES ET INFORMATIONS :

Jean-Pierre CARRIERE,

- Pierre Lévêque (1921-2005).

Jean SAGNES,

- Pierre Vilar (1906-2005).

André-Gérard SLAMA,

- Adieu à Pierre Sansot (1928-2005).

Jackie ESTIMBRE et Jean NOUGARET,

- André Signoles (1946-2005).

J.-Cl. RICHARD,

- Jacques Proust (1926-2005) ; Max Rouquette (1908-2005) ; Jean-Pierre Suc (1927-1960) ; Le Midi Rouge ; Catalogue des œuvres du peintre Jean-Aristide Rudel (1884-1959) ; Causses et Cévennes au Patrimoine mondial de l'Humanité ? ; Dictionnaire de l'Académie Française (9^e édition) ; Un nouvel éditeur en région : Romain Pages Éditions ; Journées de la Libération à Saint-Guilhem-le-Désert ; Éditions Universitaires et autres ; Mines de charbon et bauxites ; Recherches récentes sur le pilier du cloître de l'abbaye de Gellone représentant la *Traditio legis*.

J. de CLARIS,

- Les tableaux de la vie de Saint Guilhem et de l'Algérie.

J.-Cl. RICHARD,

- Aniane et la sculpture médiévale ; Quelques livres, catalogues, actes de colloques ou congrès récemment reçus.

Isabelle RAVA-CORDIER,

- Saint-Guilhem dans le recueil méridional d'exempla dit du frère sachel (XIII^e siècle).