

EXPOSITION CONFÉRENCES DÉBATS



LAMERPOUR
horizon

**LE LITTORAL AUDOIS
DE LA PRÉHISTOIRE AUX ANNÉES 1980**

Bordant le golfe du Lion, le rivage languedocien est un étroit cordon littoral sableux, s'étirant entre des pointements rocheux (Agde, Leucate, Collioure). Il isole de la mer proprement dite des étendues d'eaux saumâtres plus ou moins vastes. Ces lagunes appelées étangs de manière abusive, communiquent avec la mer par des ouvertures, des « passes » dénommées « graus ».



CARTE DU LITTORAL AUDEOIS EN 2017

© Agence Vincent Andrieu-Boussau, L'Empédocle, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude.
Médias : Développement, pratiques touristiques et espace environnemental.
Université de Montpellier, 2016.



L'ÉTANG DE GRISSAN
2006 (A. D. Aude, 108 Dv 1/179)



VUE AÉRIENNE DE L'EMBOUCHURE DE L'AUDE
1997 (A. D. Aude, 143 Dv 1/1)

La « loi littoral », du 3 janvier 1986, a pour but d'assurer la protection de cet espace géographique particulièrement fragile, en préservant les sites et les paysages ainsi que les équilibres biologiques et écologiques, tout en développant les activités économiques liées à la mer. Le Conservatoire du littoral, créé en 1975, acquiert et restaure des portions de rivages marins ou lacustres menacés. 19 sites sont ainsi protégés dans l'Aude.

Les lignes de rivage n'ont cessé de varier au cours des siècles. Cette évolution fait l'objet de nombreuses études qui se sont multipliées depuis qu'on assiste au recul du littoral partout en France, sous l'effet de l'érosion et de la montée des eaux marines.

UNE DES PREMIÈRES CARTES DU GOLFE DU LION

extraite du *Theatrum orbis terrarum* du géographe flamand - Abraham Ortelius, 1575
© Bibliothèque de l'Université Méditerranéenne



CALENDRIER DU PONTIFICAL DE PIERRE
DE LA JUGIE, 1350
Le mois de février, associé au signe des poissons
Bibliothèque de la Ville de Paris - Paris



De tout temps, les populations du littoral ont pratiqué la pêche. Bien que nos sources soient peu explicites avant le XVII^e siècle, il semble que les engins de pêche, fixes et mobiles, employés au Moyen Âge ne diffèrent guère de ceux de l'époque moderne.

Deux types principaux de filets sont en usage : le « boutier » (ou « traîne »), filet à déploiement horizontal et traîné depuis le rivage, convenant surtout aux fonds plats ; le ganguy tiré par un bateau, constitué d'une poche tenue écartée par deux ailes reliées à l'embarcation, surtout utilisée en pleine mer. Les habitants usent aussi d'installations fixes (« bourdigues », « maniguières », « ramades ») qu'ils placent dans les étangs ou en travers des graus. Hormis Collioure équipé pour la pêche au thon, les villages du littoral restent dans les « eaux territoriales » de leurs communautés, pratiquant peu la pêche lointaine et n'utilisant que des bateaux plats, des « bettes », de dimensions modestes (cinq à douze tonneaux). Au début du XVIII^e siècle, se pratique « la pêche aux bœufs » : deux bateaux attelés « comme deux bœufs qui labourent » naviguent de front, tirant un filet de type « ganguy ». Cette technique est interdite dès 1725 par les autorités qui lui reprochent de ractler les fonds marins et de menacer les ressources halieutiques. Cela ne se fait pas sans difficultés car les communautés voient dans ce procédé une source de profits. En septembre 1770, après de longues années de tolérance, le roi fait désarmer et détruire les 26 embarcations des pêcheurs de Gruissan, coupables d'avoir enfreint les interdictions. Par la suite, au XIX^e siècle, les pêcheurs réclament régulièrement qu'on revienne sur cette prohibition



PROCÈS-VERBAL DRESSÉ À GRUISSAN PAR LE LIEUTENANT GÉNÉRAL DE L'AMIRAUTÉ DE NARBONNE, METTANT FIN À LA PÊCHE AUX BŒUFS, 5-15 SEPTEMBRE 1770

A. 8. 46. 1. 1



Sous l'Empire, l'Etat afferme les étangs à des particuliers, provoquant le mécontentement des habitants, qui se voient contraints d'obtenir le droit de pêche, moyennant finances.

EN-TÊTE D'UN TEXTE OFFICIEL RÉVOLUTIONNAIRE (MARINE)

A. 8. 46. 1. 105

LES PRUD'HOMIES DE PÊCHEURS



A. 8. 46. 1. 100

L'administration des pêches maritimes en Méditerranée présente une singularité : l'institution des prud'homies de pêcheurs, mise en place par décret le 8 octobre 1790. Ces juridictions, héritières des corporations médiévales, obéissent aujourd'hui aux dispositions du décret du 19 novembre 1859. Dotés de pouvoirs réglementaires, de police et de justice, tirant leur légitimité de leur élection, les prud'hommes

arbitrent les conflits entre pêcheurs et peuvent juger civilement et disciplinairement les pêcheurs. Ils répartissent les droits d'usage entre les pêcheurs (ressources et zones marines, marché, main d'œuvre). À ces pouvoirs réglementaires, s'ajoute un pouvoir d'assistance et de solidarité envers les anciens membres de la communauté. Constituées par l'ensemble des patrons-pêcheurs exerçant dans un contexte artisanal, les

prud'homies n'existent que sur le littoral méditerranéen. Entre Menton et Saint-Cyprien, on en dénombre actuellement 33. Dans l'Aude, on en compte trois : la Prud'homie de Gruissan, la plus ancienne, fondée en 1791 ; la Prud'homie de Leucate créée en 1818 ; la Prud'homie de Port-la-Nouvelle-Bages, née il y a peu de la fusion de la Prud'homie de Bages créée en 1848 et de la Prud'homie de Port-la-Nouvelle créée en 1878.



LA TRAÎNE À LA NOUVELLE, VERS 1915
A. D. Aude, 1910-1915

On ne manque pas de sources pour nous renseigner sur les différents types de pêche pratiqués à partir du XIX^e siècle. Les rapports des préfets d'Empire sont particulièrement précis et témoignent de l'intérêt porté à cette ressource économique locale par les autorités, soucieuses tout à la fois de la préservation du poisson et des revenus des populations. L'enquête lancée en 1938 par le Groupe Audois d'Etudes Folkloriques recoupe ces informations et fait état des mêmes préoccupations environnementales.

La pêche au large est pratiquée avec un bateau de 20 à 30 tonneaux traînant un filet, monté par six à huit hommes d'équipage. Elle ne peut se faire que par temps calme. Il existe deux types de pêche au sardinal (nom du filet) : le sardinal « entre-deux-eaux » autorisé toute l'année, le sardinal « de fond » qui n'est permis que du 25 mars à septembre. La pêche de traîne ne se pratique que sur les plages. On se sert d'un filet à poche qu'un bateau de 2 à 5 tonneaux (monté de 4 à 5 hommes) va jeter en mer et qu'on tire depuis la terre.



LA TRAÎNE, VERS 1930
A. D. Aude, 1910-1915

Dans les étangs à Fleury, Bages et Leucate, on pratique la pêche au « gangui », filet qui permet notamment de prendre les anguilles. À Leucate, Gruissan et Bages, on utilise des filets, appelés « bastudes », pour prendre principalement des maquereaux au bord de la mer et dans les étangs. Quant à la pêche aux « pantanes », elle se pratique à Leucate et à Gruissan : ce sont des « parcs en forme de croix avec des pieux plantés dans la vase, de distance en distance, autour desquels on tend différentes sortes de filets qui forment des chambres pour conduire le poisson dans une manche d'où il ne peut sortir ». Les embarcations doivent être adaptées aux spécificités du littoral languedocien, aux eaux peu profondes des espaces lagunaires et à la pleine mer. Elles sont d'un faible tonnage, ce qui s'explique par le fait que les

hommes ne partaient pas pour de longues campagnes en mer. Sur la Méditerranée, on emploie le gréement latin, bien adapté aux fréquents changements de direction du vent et apte à tirer profit des brises côtières : un mât contre lequel repose une antenne portant une voile triangulaire. Par ailleurs, pour faire face aux violentes tempêtes, les bateaux ont des extrémités avant et arrière pointues, qui leur permettent de briser les vagues et de limiter leur impact.

Les « bétous » en Narbonnais (« négafols » sur le bassin de Thau, « cassous » en Roussillon) sont de petites embarcations à fond plat, utilisées sur les lagunes, pour relever de petits filets de pêche ou aller à la chasse aux oiseaux. Elles se caractérisent par l'absence de gréement et de gouvernail.



RETOUR DE PÊCHE À BAGES, VERS 1930
A. D. Aude, 14-1915



BATEAUX DE PÊCHE SORTANT DU PORT DE LA NOUVELLE, 1935
A. D. Aude, 1910-1915



CABANE DE PÊCHEUR ET FILETS À L'ÉTANG DE L'AYROLLE, VERS 1990
A. D. Aude, 1910-1915



ÉTANG DE GRUISSAN, VERS 1990
A. D. Aude, 1910-1915

Les « bettes » (nom spécifique au Narbonnais et au Roussillon) sont comparables aux nacelles languedociennes, bien que plus petites. Pourvues d'un gréement latin, possédant un faible tirant d'eau, elles sont l'outil privilégié des pêcheurs en étang.

Saint Pierre (de son vrai nom Simon) est pêcheur sur le lac Tibériade quand il devient l'un des disciples de Jésus de Nazareth, après l'épisode de la pêche miraculeuse. Il est le saint patron des pêcheurs et compte, au nombre de ses attributs, outre les clés, la barque, le filet de pêcheur et le poisson. Sa fête, le 29 juin, est célébrée dans tous les ports de pêche sur le littoral méditerranéen. A la fin du XIX^e siècle, les pêcheurs de Gruissan obtiennent, conformément à une ancienne coutume, l'autorisation de faire une offrande au saint dans l'église paroissiale avec leur propre musique.

Les festivités commencent la veille, le 28 juin, avec « l'aubade aux Pierre ». La fanfare, accompagnée de la population du village, débute dans

les rues, marquant des arrêts devant les habitations du maire, du curé, du premier prud'homme et de tous ceux qui se prénomment Pierre. Lors de chaque halte, la fanfare joue le « cantique à saint Pierre », écrit par le prêtre de la paroisse entre 1898 et 1907, puis exécute un air que la personne concernée apprécie ; en remerciement celle-ci se doit d'offrir l'apéritif. Un bal populaire clôt la soirée.

Le lendemain, 29 juin, un cortège se rend de la prud'homie à l'église paroissiale pour la messe. En tête le drapeau des pêcheurs, la barque d'apparat fixée sur un bâton fourchu, le buste de saint Pierre (qui a l'apparence d'une figure de proue). Paré pour la fête, saint Pierre est porté sur un brancard fleuri par quatre jeunes

pêcheurs. Au cours de la messe, à l'offertoire, a lieu, sous la présidence de trois prud'hommes pêcheurs, « l'offrande des pêcheurs », moment clé de la cérémonie. Pêcheurs, épouses ou enfants de pêcheurs se rassemblent au fond de l'église. L'orchestre entame alors un air de scottish. A tour de rôle, chacun, prenant dans la main droite la barque d'apparat (symbolisant le travail) et dans la main gauche un grand cierge allumé (symbolisant la foi), s'avance dans la nef en rythmant sa marche sur l'air de scottish (pas chaloupé reproduisant le mouvement du bateau sur la mer). Arrivé devant le prêtre, il vénère une statuette de saint Pierre et regagne le fond de l'église où il remet les insignes à la personne suivante.



LE BUSTE DE SAINT PIERRE ENTRE DANS L'ÉGLISE

S. D. (vers 1950-1965)

© Jean-Marie A. J. Aubé 1974-1977



LA BARQUE D'APPARAT

S. D. (vers 1940-1965)

© Jean-Marie A. J. Aubé 1974-1977

LA FORMATION MUSICALE DANS L'ÉGLISE

S. D. (vers 1960-1965)

© Jean-Marie A. J. Aubé 1974-1977



L'OFFRANDE DES PÊCHEURS

S. D. (vers 1940-1965)

A. J. Aubé 1974-1977



Dans l'après-midi, après une nouvelle célébration à l'église et une procession en musique, le prêtre procède dans le port de pêche à la bénédiction des filets et des flots tandis que fleurs et bouquets sont jetés à la mer à la mémoire des disparus. Puis la statue de saint Pierre, la barque et le drapeau sont reconduits à la prud'homie.

LA PROCESSION DANS LES RUES DU VILLAGE

S. D. (vers 1950)

A. J. Aubé 1974-1977

Les marins doivent affronter les coups de vent et les tempêtes, soudaines en Méditerranée. Ils ont à prendre garde aux bancs de sable et aux remous fréquents dans les graus. Dès la plus haute Antiquité, ils demandent aux divinités leur protection. Depuis l'avènement du christianisme, ils en appellent à la miséricorde de Dieu et de ses intercesseurs, en particulier la Vierge Marie. Les pratiques apotropaïques (conjurant le mauvais sort) concernent d'abord le bateau : baptisée, portant le nom d'un saint, l'embarcation se pare de motifs qui doivent assurer sa protection (décorés peints, figures de proue).

Au plus fort du danger, les gens de mer imploront la clémence divine et promettent, s'ils sont sauvés, de témoigner leur reconnaissance. C'est le sens des ex-voto

qu'ils viennent déposer dans les sanctuaires pour remercier Dieu d'avoir exaucé leur vœu. Dans l'Aude, malgré des disparitions et des vols, on conserve un certain nombre d'ex-voto, dans la chapelle Notre-Dame des Auzils à Gruissan mais aussi à Notre-Dame de Liesse à Fleury-d'Aude ou à La Palme.

A Gruissan, en bordure d'un plateau, face à la mer, se dresse la chapelle Notre Dame des Auzils, édifée en 1635 et remaniée en 1980. On ignore depuis quelle date cet édifice accueille les prières des gens de mer. Les premiers ex-voto ne remontent pas au-delà du début du XIX^e siècle. L'événement le plus marquant fut sans aucun doute le naufrage du 10 ventôse an V qui vit périr en mer 32 pêcheurs de Gruissan.



PROCÈS-VERBAL FAISANT ÉTAT DE LA DISPARITION EN MER DE PÊCHEURS À GRISSAN, AN V
A. D. Aude, 11/190

La communauté des pêcheurs eut du mal à se remettre de ce drame. Dans l'église paroissiale de Gruissan, un tableau commémore l'événement. Depuis cette date, chaque année, le lundi de Pâques, les habitants de Gruissan vont en pèlerinage prier Notre-Dame des Auzils pour les marins morts en mer.



NOTRE-DAME DES AUZILS, VERS 1970
A. D. Aude, 31/181



LA CHAPELLE ET LES EX-VOTO, VERS 1970
A. D. Aude, 21/120



PROMENADE À NOTRE-DAME DES AUZILS, VERS 1905
A. D. Aude, 108/018



LES EX-VOTO À NOTRE-DAME DES AUZILS, VERS 1970
© Jean Robin - A. D. Aude, 18/119

La chapelle a une autre particularité : le chemin qui y conduit est jalonné de 27 cénotaphes érigés par les familles pour rappeler le souvenir de leur parent péri en mer. Bien qu'on qualifie ce lieu de « cimetière marin », il n'a jamais abrité de sépultures.



MONUMENT AUX VICTIMES DU NAUFRAGE DE 1797
A. D. Aude, 3/Pha 17419



MONUMENT À LA MÉMOIRE D'AUGUSTE GIMIÉ, 2017
A. D. Aude, 3/Pha 17024

Dès le Moyen Âge et jusqu'à une époque récente, le Languedoc méditerranéen est ravagé par de nombreuses épidémies. La Méditerranée, principale voie d'échanges entre l'Occident et l'Orient, constitue une porte d'entrée pour les maladies venues du Levant. Par ailleurs, les étangs et les zones marécageuses dont est constitué le littoral audois participent à la propagation des maladies en créant un environnement insalubre. La peste noire de 1348 est introduite en Europe par un navire génois abordant à Marseille. En 1720, un navire marchand en provenance du Levant est à l'origine de la peste qui décime Marseille et ses environs. L'épidémie est contenue. Les mesures sanitaires prises aux XVII^e et XVIII^e siècles montrent toute leur efficacité.

En 1622, Marseille, secondée par Toulon, se voit attribuer le rôle de coordinateur de la politique sanitaire. Tous les bateaux venant du Levant, de Barbarie et du Midi doivent s'y arrêter pour vérification avant de se rendre dans d'autres villes de la province. Dans les ports et mouillages sont établis soit de véritables bureaux de santé, soit de simples préposés. Ces institutions ont pour objectif d'assurer la quarantaine d'observation pour les bâtiments, équipages, passagers et marchandises en provenance de pays contaminés. Des intendants de santé sont nommés dans les bureaux de santé pour contrôler les bâtiments, examiner les patentes délivrées par les autorités du port de provenance et visées à chaque escale. Il en existe un à La Nouvelle, installé de façon permanente depuis 1732.



ÉLEVATION ET PLAN DU BÂTIMENT DESTINÉ À L'ADMINISTRATION DE LA SANTÉ PUBLIQUE AU PORT DE LA NOUVELLE, AVRIL 1834
A.D. 446. 574

Les patentes de santé prouvent que le navire qui arrive au port n'a pas appareillé dans un port contaminé et qu'il n'y pas eu de mort « suspecte » durant le voyage.



CERTIFICAT DE SANTÉ DELIVRÉ PAR LE BUREAU DU PORT DE SETE À RAYMOND CARRAVID DE NARBONNE, 16 NOVEMBRE 1721
Noter la présence de la représentation de saint Roch, dont la protection est invoquée en cas d'épidémie de peste.
A.D. 446. 1139

Au XIX^e siècle, la peste laisse la place au choléra-morbus et à la fièvre jaune, mais la surveillance exercée par le service de la santé publique sur la côte continue d'être rigoureusement exercée. Après 1877, avec la révolution pastoriennne et la découverte des microbes, la prophylaxie des maladies épidémiques fait de rapides progrès et il devient possible de substituer aux quarantaines des dispositions nouvelles, moins contraignantes.



ARRÊTÉ DU PRÉFET DE L'AUDE RÉGLEMENTANT LES COMMUNICATIONS AVEC L'ESPAGNE, RAVAGÉE PAR UNE ÉPIDÉMIE DE FIÈVRE JAUNE, 25 SEPTEMBRE 1884
A.D. 446. 1172

Après la signature en 1258 du traité de Corbeil, le Languedoc devient une zone frontière entre l'Aragon et la France. La forteresse de Leucate s'impose comme le verrou du littoral, sur le principal point de passage, la route côtière. A diverses reprises au XV^e siècle, des troupes armées s'affrontent autour de Salses et de Leucate. Au cours des guerres de religion, le duc de Joyeuse, à la tête des catholiques Ligueurs, fait appel aux Espagnols pour lutter contre le duc de Montmorency, rallié au futur Henri IV. En juillet 1589, Jean Boursier, sieur de Barry, gouverneur de Leucate, est arrêté par Joyeuse et incarcéré à Narbonne. Prévenue, son épouse, Françoise de Cézély, se retranche dans la forteresse frontalière et refuse de céder au marché qui lui est proposé : la vie sauve et la liberté de son époux contre la reddition de Leucate. A partir de 1635, lors de la guerre de Trente Ans, la France et l'Espagne s'affrontent à nouveau. Le 28 août 1637, l'armée espagnole franchit la frontière. Une première colonne (2 000 fantassins, 400 chevaux) passe par le cordon littoral et le grau de Saint-Ange tandis que la seconde colonne (12 000 hommes, 1 200 cavaliers) arrive de Salses par le Malpas. Les 29 et 30 août, les assaillants assiègent la forteresse de Leucate. Une artillerie imposante est débarquée sur la plage de La Franqui et la flotte espagnole, au large, interdit tout secours par voie maritime. Le 28 septembre, l'armée française de secours (plus de 10 000 hommes et près de 1 000 cavaliers) décide un assaut général. L'armée espagnole fait retraite. En 1659, le traité des Pyrénées scelle pour longtemps la paix entre les deux royaumes et entérine l'annexion du Roussillon par la France. Désormais, la frontière franco-espagnole est repoussée sur les crêtes pyrénéennes et les dangers d'invasion s'estompent définitivement.



LE TERRITOIRE PLACÉ SOUS L'AUTORITÉ DU GOUVERNEUR DE LEUCATE, PAR TASSIN, 1634
A. B. An. 11103



PLAN DU SIEGE ET BATAILLE DE LEUCATE PAR MATTHAÛS MERIAN, 1639
A. B. An. 11103



FORT DE MATTES, DÉBUT XV^e S.
A. B. An. 11103



FORT DE LA HAUTE FRANQUI, 2004
A. B. An. 11103

Les côtes du golfe de Lion doivent également être protégées contre d'éventuelles attaques venues de la mer. Les populations du littoral redoutent les incursions des « Barbaresques », « pirates » ou « corsaires », selon la terminologie adoptée, installés dans les ports du Maghreb (Alger, Tunis, Tlemcen...). En 1583, l'écrivain Bénigne Poissonot fait état d'attaques subies par les pêcheurs de Gruissan de la part d'« escumeurs turcs ».

A la fin du XVII^e siècle, la mise en défense des côtes devient un impératif face à la menace britannique. En 1743, est mis en place un réseau cohérent de fortifications et de vigies. Sur le littoral audois, trois signaux sont ainsi édifiés à la Vieille Nouvelle, à Montoliou sur le massif de La Clape au terroir de Narbonne et au Cap-Saint-Pierre, sur l'actuelle commune de Fleury d'Aude. Une redoute est construite au lieu-dit Les Mattes près de Leucate, et la batterie du Grau de La Nouvelle interdit l'accès de la Robine de Narbonne. Le système est complété en 1759 tandis que débute la guerre de Sept Ans. On édifie alors une nouvelle redoute à La Franqui et on renforce les signaux existants.

Le système de fortifications côtières est desservi par la milice provinciale, instituée de façon pérenne dès 1688. Ce sont les communautés littorales qui doivent fournir ces miliciens garde-côtes. Elles doivent également satisfaire au « service de mer », le recrutement des matelots pour les navires du roi, ce qui n'est pas sans susciter parfois de vives oppositions.



CARTE DE LA CAPITAINERIE GARDE-CÔTES DE NARBONNE ET D'UNE PARTIE DE CELLE D'AUDE, VERS 1690.
CARTE DE L'ATLAS DES CÔTES DE FRANCE RÉALISÉ PAR CHRISTOPHE TASSIN EN 1634
Reprise et modifiée par Nicolas de Fer en tenant compte des Capitaineries garde-côtes instituées par le règlement de 1676
A. B. An. 11103

Sous la Révolution et l'Empire, la côte reste un enjeu stratégique. Pour assurer la sécurité du territoire national, l'inscription maritime impose aux « gens de mer » de servir sur les vaisseaux de la République. A Gruissan, comme à La Nouvelle, on dresse des rôles de marins et une partie de la Garde nationale, récemment créée, est affectée à la garde du littoral. On procède aussi à l'inventaire des fortifications en recensant précisément les canons, mortiers, fusils, poudre... stockés dans les magasins. Désormais, les communes maritimes (Gruissan, Leucate, La Nouvelle) sont exemptées de la surveillance côtière et se bornent à fournir les équipages de la flotte.

ARRÊTÉ DE CHAUDRON-ROUSSAU,
REPRÉSENTANT LE PEUPLE NARBONNAIS,
INTIMANT AUX MUNICIPALITÉS DE L'AUDE
L'ENVOI AU PORT DE LA MONTAGNE (TOULON)
DES CITOYENS RÉQUISITIONNÉS POUR SERVIR
SUR LES VAISSEAUX DE LA RÉPUBLIQUE,
LE 4 PRAIRIAL AN II



LE TORPILLEUR « L'ECLAIR » À QUAI AU
PORT DE LA NOUVELLE, VERS 1914-1918

Dès 1803, avec la reprise de la guerre avec l'Angleterre, la défense des côtes, océanes et méditerranéennes, devient à nouveau une préoccupation des autorités civiles et militaires. Dans l'Aude, la protection du littoral est normalement assurée par la 76^e compagnie des canoniers garde-côtes, dont les effectifs sont regroupés sur deux sites stratégiques équipés de batteries : le Cap Leucate avec les forts de la falaise qui contrôlent la rade de La Franqui et l'embouchure du grau de La Nouvelle.

Jusqu'en 1815, la crainte d'une attaque ou d'un débarquement anglais sur le littoral reste permanente. A partir de 1806, après la mise en place du Blocus continental, vaisseaux de ligne et bateaux corsaires anglais et espagnols fréquentent régulièrement les côtes languedociennes.

Les pêcheurs du littoral audois sont alors sommés par les autorités maritimes de ne pas trop s'éloigner au large et de n'avoir, sous peine d'être accusés d'espionnage et d'être fusillés, aucun contact avec les vaisseaux ennemis. En 1813, le port de La Nouvelle subit une attaque en règle. Dans la nuit du 9 au 10 novembre, une frégate anglaise mouillée au large et met à l'eau plusieurs canots qui pénètrent dans le chenal. Débarqués, les marins anglais tuent une sentinelle et s'emparent du fort dont la garnison se sauve vers le village. Après avoir détruit les canons, ils incendient le fortin, brisent la lanterne du phare puis pillent le village dont les habitants se réfugient à Sigean.

Quand les renforts arrivent enfin de Narbonne, les ennemis ont réembarqué et leur navire a disparu.

En 1815, avec la paix revenue, toutes les batteries existantes sont désarmées. En 1841, un plan de refonte des batteries côtières est mis à l'ordre du jour. Toutefois, l'apparition, sous le Second Empire, des frégates cuirassées à vapeur entraîne l'arrêt du programme. C'est désormais le port de Toulon qui, en Méditerranée, concentre toutes les attentions. Le littoral languedocien ne présente plus guère d'intérêt stratégique à la fin du XIX^e siècle. Le fort des Mattes de Leucate est vendu aux enchères par l'administration en 1895. Acheté par un particulier, il est démolí en 1910 pour construire une jetée. Ce n'est qu'en 1914, avec le début du premier conflit mondial, que les garde-côtes reprennent du service et que leur surveillance s'exerce à nouveau avec beaucoup de vigilance sur le trafic portuaire et les plages. Port-la-Nouvelle abrite alors de nombreux bateaux militaires (frégates, cuirassés, torpilleurs) qui viennent se ravitailler et travaillent à des opérations de déminage.

Zone occupée, ZONE INTERDITE



BLOCKHAUS DE SAINT-PIERRE-LA-MER, 1949
A. T. Août 1974 307



BLOCKHAUS DE SAINT-PIERRE-LA-MER, 1976
A. T. Août 1974 308

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le littoral audois est une côte plutôt sauvage et peu aménagée. Dès la fin des années 30, un plan de défense passive est mis en œuvre par la préfecture de l'Aude, en prévision d'un conflit. Par la présence de son port et de nombreuses usines et dépôts d'hydrocarbures, La Nouvelle est considérée comme une cible potentielle où la surveillance doit être accrue.

En réponse au débarquement des Alliés en Afrique du nord, les Allemands envahissent la zone sud le 11 novembre 1942. La surveillance du littoral audois s'intègre au plan allemand de défense des côtes méditerranéennes françaises, le *Mittleerkristenfront*. L'occupant sécurise la côte afin de faire face à un débarquement allié. La main-d'œuvre de l'organisation Todt, incorporant des jeunes des communes occupées, construit des blockhaus (à Port-la-Nouvelle, à Saint-Pierre-la-Mer) et d'autres éléments de défense tout le long du littoral. Cette fortification de la côte est dénommée « Mur de la Méditerranée » (*Südwall*). Tous les bâtiments présents sur les plages (notamment les chalets en bois de Saint-Pierre et Gruissan) sont détruits, la plupart dès la fin novembre 1942.



FICHE D'EVACUATION VIERGE, 1944
A. T. Août 1974 309

Avec l'entrée en guerre et davantage encore lors de l'Occupation directe, les populations civiles subissent pénuries et restrictions alimentaires. Le port de La Nouvelle est totalement paralysé par les réquisitions. Dès novembre 1942, un certain nombre d'habitants jugés non indispensables sont écartés de la zone stratégique. Le 7 janvier 1944, la zone littorale est entièrement évacuée sur ordre de la *Feldkommandantur*. Seuls les individus dont la présence est reconnue indispensable sont autorisés à rester : maires, policiers, pompiers, médecins et pharmaciens.... La zone évacuée est considérée désormais comme « zone interdite ».



RESTRICTION DE LA CIRCULATION DANS LA ZONE CÔTIÈRE, 10 JUIN 1944
A. T. Août 1974 310



DESTRUCTIONS SUR LA PLAGE DE GRUISSAN, VERS 1945
A. T. Août 1974 311



BLOCKHAUS À GRUISSAN, VERS 1945
A. T. Août 1974 312

Dès avril 1944, des installations du littoral audois sont visées par des bombardements alliés. Les troupes d'occupation quittent le département les 19 et 20 août 1944, sous le tir de l'aviation alliée. Dans leur fuite, les Allemands se livrent à des destructions, pillages et exactions. Le retour des habitants se fait progressivement au lendemain de la

Libération mais les destructions de maisons, les pillages et les mines allemandes retardent les réinstallations. Un Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M.R.U.) est mis en place en octobre 1944. La loi du 28 octobre 1946 octroie aux sinistrés une réparation financière au prorata des préjudices subis.

Jusqu'au début du XX^e siècle, l'étang de Bages est le domaine des chasseurs de gibier d'eau et des pêcheurs. Mais il séduit aussi de jeunes Narbonnais, qui consacrent leur temps libre à faire de la voile. Située à 4 kilomètres de Narbonne, la rive nord est facilement accessible. C'est là qu'en 1907, la Société nautique de Narbonne décide d'implanter un port où les activités nautiques pourront se déployer. Survivant aux deux conflits mondiaux, le port de La Nautique devient à partir des années 1970 un important centre de navigation de plaisance.



PREMIÈRE RÉGATE, 13 JUILLET 1908

A. B. Aude, 30/34 107



LE PORT EN 1908

A. B. Aude, 30/34 107

Le littoral audois, comme toute la côte languedocienne, a longtemps été considéré comme inhospitalier : ensoleillé certes mais très venté ; peu attirant en raison des lagunes et de la présence de moustiques. Toutefois, depuis le milieu du XIX^e siècle, on pratique sur cette côte les bains de mer à la saison estivale et, dans l'Aude, on dénombre cinq stations balnéaires : Saint-Pierre-la-Mer, Gruissan, La Nouvelle, La Franqui et Leucate-Plage. Celles-ci se caractérisent par la présence assez importante d'un habitat précaire de loisir (cabanes, chalets, souvent construits au départ par des pêcheurs et investis ensuite par des citadins). Ils n'ont

que très peu d'équipements hôteliers et reçoivent essentiellement des touristes de proximité.

Les vacanciers appartiennent à la bourgeoisie locale : commerçants, notables, propriétaires terriens enrichis par la viticulture. Les familles aisées fuient les villes de Narbonne ou Carcassonne au début du mois de juillet et installent leur villégiature dans les stations audoises jusqu'à la fin du mois d'août. Sur les plages proches des centres habités (comme La Nouvelle), les estivants louent des chambres chez l'habitant mais sur les autres sites, il faut créer des hébergements. Cafetiers et restaurateurs

créent des « établissements », proposant des chambres et des meublés à la location, souvent au mois. Le développement des moyens de transport (ouverture en 1858 de la ligne ferroviaire Narbonne-Perpignan, tramways départementaux de Lézignan à La Nouvelle) permet une meilleure desserte des stations.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les stations audoises, parfois sévèrement touchées par les destructions dues à l'occupation allemande, se relèvent et connaissent un réel essor, attirant les populations de l'arrière-pays (Tarn, Haute-Garonne, etc.).

SAINT-PIERRE-LA-MER, LA PLAGE DE FLEURY-D'AUDE

Dès 1829, est construit un hôtel à l'usage des bains de mer, « La Vieille Auberge ». Par la suite de nouveaux établissements sont édifiés. Saint-Pierre-la-Mer est fréquentée avant tout par la population locale qui vient passer la saison estivale dans des campements de fortune, dans des habitations rudimentaires de bois et

de paille, souvent adossées aux charrettes qui ont servi au déplacement. Des cafés, paillettes de roseaux construites sur la plage, accueillent les estivants. C'est au lendemain de la Première Guerre mondiale que s'élevèrent les premières villas qui en 1939 forment déjà une agglomération relativement importante.

En 1942, les Allemands font détruire la totalité des villas. La station balnéaire actuelle a été édifiée à partir de 1949 et s'étend sur un front de mer de plus de trois kilomètres.



LA PLAGE DE SAINT-PIERRE, VERS 1910

A. B. Aude, 30/34 27

LES CHALETS DE GRIUSSAN

Dès 1869, de nombreux Narbonnais installent des baraques en bois sur la plage de Gruissan. Ces habitations très sommaires sont généralement démontées à la fin de la saison estivale et mises à l'abri des eaux marines. L'introduction d'une architecture sur pilotis permet de pérenniser les constructions et, au début du XX^e siècle, les baraques laissent place aux chalets. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, on dénombre plus de 575 constructions dont 6 cafés-restaurants, 1 casino, six villas, et une colonie de vacances. En 1943-1944, l'armée allemande occupe la plage et fait détruire ou démonter toutes les habitations. La reconstruction des chalets n'est entreprise qu'en 1948 suivant un plan établi par un architecte-urbaniste du ministère de la Reconstruction, Raymond Coquerel.



GRIUSSAN VERS 1904
A. D. Aude, 100 04/05/17



GRIUSSAN À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE
A. D. Aude, 21/04/09/10

LA NOUVELLE, UNE PLAGE À LA MODE

La station balnéaire de La Nouvelle est née en 1824. Mais c'est surtout à la fin du XIX^e siècle que les équipements touristiques se multiplient dans la zone du fort. Le stationnement de baraques mobiles est autorisé pendant la saison des bains : des commerçants saisonniers y tiennent des cafés-restaurants, des épiceries et des bazars. En 1902, le conseil municipal approuve le projet de création d'un boulevard sur le front de mer qui atteint 500 mètres en 1959.



LA PASSERELLE ET LES CABINES SUR LA PLAGE, VERS 1910
A. D. Aude, 100 04/05/17



LA PLAGE, VERS 1930
A. D. Aude, 100 04/05/17

LA FRANQUI, LA PLAGE DE LEUCATE

La station naît en 1834, date de la construction d'un Hôtel des bains de mer, « L'Établissement », à 300 m de la mer, à la Basse Franqui. Dans les premiers temps, l'entreprise s'avère peu rentable jusqu'à son acquisition en 1857 par Pierre Frédéric Bertrand (1803-1886). C'est une entreprise familiale qui au départ fait le succès de la station : par son mariage en 1877 avec George de Monfreid, Amélie Bertrand (1850-1902) assure à la famille une confortable aisance ; son frère Emile Bertrand (1852-1927), brillant architecte, met ses compétences d'homme d'affaires et d'homme de l'art au service de la station (construction de villas et de la route d'accès). Au Barcarès de Leucate, sur un territoire encore largement cultivé en vignes, sept villas sont construites en front de mer au début du XX^e siècle, à l'initiative de Justin Bertrand (1868-1948).



LA FRANQUI EN 1901
A. D. Aude, 100 04/05/17



PUBLICITÉ POUR LA PLAGE DE LA FRANQUI, DÉBUT XX^e S.
A. D. Aude, 100 04/05/17

NARBONNE-PLAGE, LA DERNIÈRE-NÉE

La station balnéaire de Narbonne-plage, à 15 kilomètres de la ville, est la dernière station balnéaire créée avant l'aménagement du littoral par la Mission Racine. Elle naît après la Seconde Guerre mondiale, dans les années 1950, de la volonté du maire de Narbonne, Louis Madaule.



A. D. Aude, 11/03/17



LA FRANQUI - LES VILLAS ET LA PLAGE, VERS 1920
A. D. Aude, 100 04/05/17



L'ÉTABLISSEMENT JOUË À LEUCATE-BARCARÈS, VERS 1915
A. D. Aude, 100 04/05/17

À la fin de l'ère glaciaire (10 000 ans av. J.-C.), la côte est à plusieurs kilomètres au large du rivage actuel. Sous l'effet du réchauffement, les eaux submergent les terres et donnent naissance à de nombreuses îles, tel le Massif de la Clape (ou île de Lec).



CARTE DU LITTORAL AU DÉBUT DE L'ÂGE DU FER

d'après Chantal-Anne de Chazelles, sur les hypothèses de Max Guy et de Pierre Verdier.



COQUILLAGES DÉCOUVERTS DANS LA GROTTÉ DE LA CROUZADE

Palais des Archevêques, Ville de Narbonne [réserve Tmol Hunt, porteur 263]
© Catherine Lestel - Palais des Archevêques - Ville de Narbonne

La présence humaine est attestée sur le littoral depuis le Paléolithique moyen (50 000 av. J.-C.) jusqu'au Néolithique récent (2 000 av. J.-C.) comme en témoignent les découvertes archéologiques dans la grotte de La Crouzade à Gruissan (vestiges d'un des plus anciens « Homo sapiens sapiens », 30 000 av. J.-C.) et à Leucate-La Corrége (habitat néolithique, 5 000 av. J.-C.). Les occupants des lieux pratiquent la pêche et récoltent les coquillages dans les rivières et les lagunes.

L'économie agro-pastorale reste dominante durant l'Âge du Bronze (2 000 à 600 av. J.-C.). Mais dès le VII^e siècle av. J.-C., les populations du Narbonnais ont des contacts privilégiés par voie maritime avec le monde ibérique. L'habitat tend à se concentrer sur des sites de hauteur, des cités comptoirs dont l'essor est lié à celui du commerce méditerranéen. Du VI^e au III^e siècle av. J.-C. (date de sa brutale destruction), Pech Maho (commune de Sigeac), cité du peuple des Elysiques, est un *emporion*, un centre d'échanges commerciaux important.



INSCRIPTION EN ÉTRUSQUE

Lamelle de plomb soignée d'une inscription sur la face externe en étrusque, sur la face interne en grec ionien. Âge du Fer (milieu V^e s. avant J.-C.)
Musée des Corbières à Sigeac, inv. 10201, 102 020. Photo: Jean-Benoît Bérard - Musée des Corbières



INSCRIPTION EN GREC

La découverte de lamelles de plomb à Pech Maho mais aussi à Gruissan et Ensérune permet d'appréhender la nature des relations commerciales des comptoirs du littoral. L'inscription en grec ionien sur la face intérieure a été mieux préservée que l'inscription étrusque exposée à l'oxydation. Datant vraisemblablement du milieu du V^e siècle av. J.-C., l'inscription en caractères étrusques n'a pu être traduite. L'inscription grecque relate une transaction commerciale : un Grec a acheté (ou loué) à Emporion (près du village actuel de Saint-Martin d'Empuries) un *akaton* (embarcation légère) ; il en a donné la moitié en participation au rédacteur de l'acte.



ARTICLE CONSACRÉ À L'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL

Paris Match, n° 799, 1^{er} août 1964
A. 9. 406. 110 9 14

Dans les années 1960, l'Etat met en œuvre une politique d'aménagement du territoire destinée à assurer le développement économique du pays. La volonté affichée pour le Languedoc-Roussillon est de favoriser l'accueil des populations vacancières françaises et de capter le flux des touristes d'Europe du nord qui préfèrent la Costa Brava ou la Côte d'Azur, dédaignant le littoral languedocien. L'Etat volontariste se dote d'outils à la mesure de ces ambitions. Le 18 juin 1963, la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (dite Mission Racine du nom de celui qui devient son artisan principal Pierre Racine) est créée par décret. Son objectif est d'assurer dans les départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales la coordination des actions entreprises pour l'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon.

Le mode d'action choisi est novateur. La Mission interministérielle regroupe l'ensemble des pouvoirs des ministères concernés. Relevant directement du Premier ministre, elle dispose d'une liberté très grande, notamment dans l'utilisation des moyens financiers très importants dont elle bénéficie (près de 400 millions de francs entre 1964 et 1980). Trois objectifs lui ont été assignés : créer huit stations nouvelles ; diversifier l'activité économique d'une région jusque-là essentiellement viticole ; équilibrer la balance des comptes dans le secteur touristique. L'aménagement des stations nouvelles, l'équipement et la vente des terrains aux constructeurs sont concédés par l'Etat et les communes concernées aux départements qui ont eux-mêmes délégué leur responsabilité à des sociétés d'économie mixte.

Deux idées fondamentales sous-tendent l'action de la Mission. Il faut offrir un cadre de vacances de qualité, accessible à tous. Il faut intégrer la protection de l'environnement dans la planification de l'aménagement littoral et préserver les espaces naturels.

Les artisans de cet ambitieux projet sont huit architectes de renom. Ils ont en charge les six unités touristiques dont la création a été décidée : Jean Balladur pour La Grande-Motte-Carnon ; Raymond Gleize et Edouard Harteney pour Gruissan ; Jean Le Couteur pour Le Cap d'Agde ; Georges Candilis pour Port-Leucate et Port-Barcarès ; Pierre Lafitte et Henri Castella pour l'aménagement de l'embouchure de l'Aude ; Elie Mauret pour les études générales.

En 1964 les unités de la Grande-Motte et Leucate-Barcarès sont considérées comme prioritaires ; les travaux débutent en 1967 et 1968. Quelques modifications sont apportées aux plans initiaux. Le projet de l'unité de l'embouchure de l'Aude ne voit pas le jour et Henri Castella seconde alors Jean Balladur à la Grande-Motte.



LE PROJET DE L'EMBOUCHURE DE L'AUDE AVEC SES VILLAGES-TUMULUS DISSEMINÉS DE PART ET D'AUTRE DE L'ÉPINE DORSALE CONSTITUÉE PAR LE CENTRE URBAIN, 1964-1965

A. 9. 406. 110 10 18



AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DU LITTORAL LANGUEDOC-ROUSSILLON
PLAN D'URBANISME D'INTERET REGIONAL, 1967

Carte de l'Union Départementale de l'Aude à gauche. A. 9. 406. 110 11 02



L'ÉQUIPE DES ARCHITECTES

Paris Match, n° 799, 1^{er} août 1964
A. 9. 406. 100 10 14



GEORGES CANDILIS AU CENTRE, ENTOURÉ À GAUCHE DE JEAN BALLADUR ET À DROITE DE JEAN LE COUTEUR

Paris Match, n° 799, 1^{er} août 1964
A. 9. 406. 100 10 14



LE GÉNÉRAL DE GAULLE À LEUCATE-LA CORRÈGE, ENTOURÉ À GAUCHE DE MARCEL DUFAY, PRÉFET DE L'AUDE ET À DROITE DE MAURICE OUYVARD, SOUS-PRÉFET DE NARBONNE, 24 OCTOBRE 1967

A. 9. 406. 100 10 20 10 18



LE GÉNÉRAL DE GAULLE AVEC LES OUVRIERS SUR LE PONT DE LEUCATE-LA CORRÈGE, 24 OCTOBRE 1967

A. 9. 406. 100 10 20 10 18

GRUISSAN LA MULTIPLE

Deux grands architectes, Raymond Gleize (Grand prix de Rome en 1946) et Edouard Hartane, se voient confier l'aménagement de la station de Gruissan. Leur premier projet (« les immeubles-étoiles »), jugé trop monumental, est refusé par la Mission interministérielle.



LE PROJET DES « IMMEUBLES-ÉTOILES » DE GRUISSAN QUI FUT ABANDONNÉ
Planp. Minist. n° 799, 11 août 1964
A. S. Aude 1718/114

La nouvelle station construite autour d'un port doit s'insérer entre le vieux village et la plage des chalets en s'ouvrant sur la mer. La configuration des lieux n'est pas simple et nécessite le creusement de l'étang de Grazel et le reprofilage de l'étang de Mateille. Les travaux de dragage débutent en 1968. Les Gruissanais ne peuvent plus emprunter le chemin appelé la « piste » menant aux chalets à travers le vaste espace marécageux régulièrement recouvert par les entrées maritimes. Une route est alors ouverte sur la digue qui fait la jonction entre les deux secteurs.



LE SITE (LE VIEUX VILLAGE ET LA PLAGE DES CHALETS) AVANT LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT
Photographie René Frenoux, 1971/114

Le paysage apparaît complètement transformé. Pour les touristes accueillis dès 1976, l'arrivée par la mer est spectaculaire. Le cheminement à travers les bassins et la disposition des bâtiments doivent accrocher et surprendre le regard ; la monotonie et l'effet « mur de béton » sont évités par la variété des hauteurs et des volumes des bâtiments, par l'harmonie des couleurs. L'aspect le plus remarquable est donné par les voûtains de béton inspirés des toits si particuliers d'El Oued Souf en Algérie. Qu'elle ait été utilisée pour des raisons économiques ou esthétiques, cette technique de coffrage de béton en berceau, qui tire sa matière première de l'usine Lafarge de Port-la-Nouvelle, donne à la station son identité, son cachet typiquement méditerranéen. La première résidence du port – celle dite des Hublots – est inaugurée en 1976.



PORT-GRUISSAN, 1991
A. S. Aude 1016/322

PORT-LEUCATE LA MÉDITERRANÉENNE

Par ses caractéristiques naturelles, le site rend difficile la création urbanistique. Un tido marécageux et sablonneux empêche l'accostage de bateaux de plaisance. Deux éléments « urbains » à vocation balnéaire préexistent : la petite station de La Franqui et celle de Leucate-plage fondée dans les années 1950, se développant anarchiquement sur les contreforts de la falaise. Georges Candilis, disciple de Le Corbusier, se voit confier l'aménagement. Assisté de Michel Duplay, il conçoit une station à la forte identité marine, logée entre mer et étangs. Les orientations données à la station sont le sport nautique et le développement de la navigation de plaisance.



LE SITE, VERS 1960
A. S. Aude 1174/114



LE CHANTIER, VERS 1966
A. S. Aude 1174/117

Inauguré en 1969, le port peut recevoir jusqu'à 3 000 bateaux. L'influence de Le Corbusier et les origines grecques de l'architecte se traduisent par une urbanisation de qualité à dimension humaine. Petits immeubles avec toits-terrasses et maisons individuelles sont reliés entre eux par des espaces verts, des pistes cyclables, des digues ; le piéton est roi, les axes routiers sont rejetés en périphérie.



LE PROJET, 1969
A. S. Aude 1171/114



LA STATION EN CONSTRUCTION
A. S. Aude 1174/117

Georges Candilis conçoit le village de vacances des Carrats comme un lieu d'expérimentation architecturale à dimension sociale. La forme cubique des bungalows a longtemps surpris et a pu desservir le message de Candilis mais ses toits-terrasses, ses patios, les nombreux lieux publics (placettes, aires de jeux) ont laissé dans la mémoire des vacanciers le souvenir d'un lieu idéal où tout était fait pour tendre vers un bonheur individuel et collectif.



LE VILLAGE DE VACANCES DES CARRATS
A. S. Aude 1171/113



NARBONNE ET SON SYSTÈME PORTUAIRE DANS L'ANTIQUITÉ

Carte d'Antoine Bouchard, 1914

Fondée en 118 av. J.-C., Narbonne devient rapidement un carrefour commercial prospère, situé au croisement d'une voie fluviale (*Atax*, l'Aude), de la voie domitienne et de la voie d'Aquitaine. L'extrême mobilité des milieux lagunaires, les divagations du lit fluvial au cours des siècles ne permettent pas de connaître précisément le tracé du littoral antique et les historiens s'interrogent encore sur l'emplacement du port de la *Colonia Narbo Martius*.

Les fouilles archéologiques ont conduit à identifier trois zones portuaires. Port-la-Nautique a une existence très courte, de 30 avant notre ère à 70, et se caractérise par la concentration des activités commerciales et artisanales sur le lieu. Aménagé dans une zone marécageuse grâce à des apports de matériaux, Le Castérou/Mandirac prend, semble-t-il, le relais de Port-la-Nautique à la fin du I^{er} siècle et son rôle de port d'embouchure perdure jusqu'au V^e siècle. Sur l'île Saint-Martin, à Gruissan, des structures mises au jour en 2011 laissent penser que ce site a également joué le rôle d'avant-port, voire même de capitainerie, gérant et contrôlant l'ensemble des trafics commerciaux, durant toute l'époque romaine, jusqu'au milieu du V^e siècle. Quant à l'île Sainte-Lucie qui possède des débarcadères antiques importants, il semble que leur usage se limitait à l'exploitation des carrières de calcaire coquillier et qu'elle ne joua pas le rôle d'avant-port.

À partir des avant-ports, des bateaux à fond plat assurent le lien avec la ville de Narbonne où un port fluvial s'est développé. C'est en tout cas l'hypothèse la plus vraisemblable, confirmée par la découverte récente d'entrepôts au bord du canal de la Robine, au quai d'Alsace à Narbonne.

Les navires qui entrent au port de Narbonne nous sont connus par des bas-reliefs et des épaves découvertes dans les lagunes environnantes : la *corbita*, gros navire de commerce à voile carrée ; l'*actuaria*, navire de cabotage à propulsion mixte (rames et voiles).



Reposant sur l'existence de riches armateurs, les « naviculaires » narbonnais, le trafic maritime connaît son apogée au II^e siècle : exportation des vins de Gaule et des blés de Languedoc, céramiques sigillées de La Graufesenque, métaux de la Montagne Noire et des Corbières.

AMPHORE TYPE PASCUAL I

Photo : Musée archéologique de Narbonne, 2014. © Direction Générale France-Bretagne, 2014 & 2015



LA CORBITA



L'ACTUARIA EN COURS DE CHARGEMENT

Bas-reliefs en calcaire trouvés et réassemblés dans les remparts de Narbonne, I^{er}-II^e siècles après J.-C. Photo des Archéologues de la Ville de Narbonne © M. J. G. G. G.

L'effondrement de l'Empire romain à la fin du V^e siècle, le contrôle de la Méditerranée par les Arabes aux VII^e et VIII^e siècles provoquent le repli de l'activité maritime jusqu'au XI^e siècle.



LE PORT DE NARBONNE AU MOYEN ÂGE

© IAN BROWN/ARND BRONKHORST

Au XII^e siècle, l'emprise sarrasine se desserre et Narbonne redevient un pôle économique important, établissant des relations commerciales solides avec les cités maritimes italiennes (Pise, Gênes) et la Catalogne (Tortosa).



1 PIÈCE MANUSCRITE SUR PARCHESMIN, RÉDIGÉE EN LATIN ET SCÉAL EN PLOMB DE LA VILLE DE PISE

Promesse de paix, amitié et de commerce faite à la Conventione de Pise par P. Gualtier, ambassadeur d'Ermenegondo, vicomte de Narbonne, d'Aymeric, son neveu, et des consuls de Narbonne, le 11 mars 1174.
Archives communales de Narbonne, Ms 19

Jacme Olivier est l'un des derniers représentants du grand commerce international narbonnais. Au nombre de ses activités, le commerce maritime occupe une place importante : il organise et prépare les expéditions mais n'y participe pas, bornant ses déplacements à Narbonne et ses environs. Au moins une fois par an, les marchands narbonnais se regroupent pour affréter un bâtiment désigné sous le nom de la « nau de Narbonne ». Ils font apporter la cargaison (balles de drap et miel) au port de Leucate, à La Franqui, où le bateau est stationné. Puis la nef gagne Aigues-Mortes ou Marseille où l'on complète le chargement. Arrivé en Orient (Alexandrie, Beyrouth, Damas, Rhodes, etc.), le navire est chargé, au retour, d'épices (poivre, gingembre principalement), de coton, de garance, de cannelle, d'aloès et de « sucre de Babylonie ».

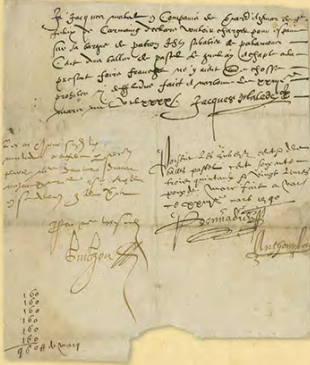


LIVRE DE COMPTE D'UN MARCHAND NARBONNAIS JACME OLIVIER (1281-1391)

© IAN BROWN/ARND BRONKHORST



Grâce à son activité drapière florissante, Narbonne élargit ses relations commerciales en Méditerranée et investit le bassin oriental au XIV^e siècle. L'essentiel du trafic se fait avec Marseille (et de là vers les ports italiens et même africains) et avec la Catalogne. Des inondations catastrophiques, l'épidémie de peste de 1348, le raid du Prince Noir en 1355 freinent un moment l'expansion de la ville qui connaît un redressement spectaculaire à la fin du XIV^e siècle. La décision du roi de France en 1400 de mettre fin au monopole commercial du port d'Aigues-Mortes fait naître des espoirs. Mais à partir de 1420, la situation se détériore : la draperie s'effondre, mettant fin au système économique qui reposait jusque-là sur l'exportation des draps. À la fin du XV^e siècle, la vie reprend peu à peu dans le port : pour faire face à la pénurie de blé dont souffre leur pays, les marchands catalans viennent s'approvisionner à Narbonne.

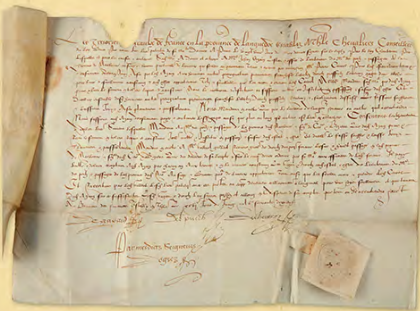


Au XVI^e siècle, le renouveau du trafic maritime est dû en grande partie aux exportations de bois, de fer et de pastel. En dépit des troubles occasionnés dans la région par les guerres de religion, Narbonne connaît un grand essor économique, obtenant même du roi de France Henri III la création de deux foires franches de dix jours chacune, à l'existence éphémère (1587-1590). La ville assure entre ces deux dates la moitié des échanges maritimes languedociens, dominant les ports voisins d'Agde, Marseillan, Mèze ou Sérignan.

DECLARATION DE CHARGEMENT DE PASTEL ACOUIS EN FRANCHISE A LA FOIRE DE CARÈME DE NARBONNE, 23 MARS 1590
A. D. Aude, 71 C. 33

Par l'ordonnance du 10 mars 1544, le roi de France intègre les rivages de la mer dans le domaine royal. Se mettent alors en place de nouvelles juridictions dépendant des parlements, les amirautés dont le ressort et le siège ont souvent été modifiés. Au XVIII^e siècle, on dénombre en Languedoc quatre amirautés : Aigues-Mortes, Sète, Agde et Narbonne. L'ordonnance de la Marine de 1681 organise ces juridictions et définit leurs compétences (affrètements, prises de mer, épaves, pêche, guet de la mer, piraterie, matières civiles et criminelles, etc.). Elles sont supprimées en 1792. Il existe par ailleurs depuis 1549 des maîtres des ports, ponts et passages. En Languedoc, on en dénombre trois : à Toulouse, Villeneuve-lès-Avignon et Narbonne. Dépendant de la Cour des Aides, la Maîtrise des ports de Narbonne a pour mission essentielle la perception des traites (impôts royaux sur la circulation des marchandises).

NOMINATION DE JEAN AZAM À L'OFFICE DE LIEUTENANT DE MAÎTRE DES PORTS ET PASSAGES DE LA PROVINCE DE NARBONNE, 1579
A. D. Aude, 71 C. 40/2



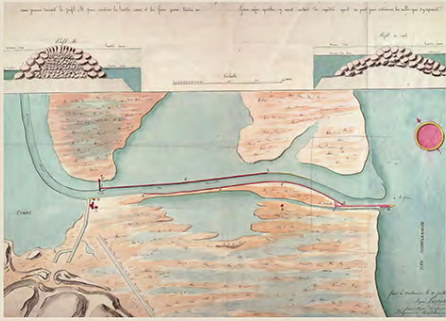
Jouissant du droit de répartir et de lever les impôts dus au roi dans la province, les Etats de Languedoc s'investissent peu à peu dans « l'aménagement du territoire » et en 1778 obtiennent du roi la maîtrise des ouvrages portuaires civils. Bien que souffrant de graves handicaps (progression des alluvionnements, risques de fermeture des graus), le port de Narbonne atteint son apogée au XVII^e siècle ; le blé constitue l'essentiel des expéditions.

DECLARATION DE CHARGEMENT DE 150 QUINTAUX DE COLOMBINE ET DE 300 QUINTAUX DE GROS SON, FAIT AU PORT DE NARBONNE SUR LA TARTANE « LA VIERGE DE MISERICORDIE » POUR LE COMPTE DE VIARD ET FILS, NEGOCIANTS A NARBONNE, 12 SEPTEMBRE 1780
A. D. Aude, 71 C. 33



L'inauguration en 1681 du Canal des Deux-Mers, l'aménagement du port de Sète ont des effets destructeurs sur le commerce narbonnais, d'autant que les travaux de raccordement de la Robine (ancien lit de l'Aude) au Canal du Midi n'interviennent qu'en 1787, trop tard pour que la ville en tire profit et sauve son port.

L'aménagement du chenal du grau de La Nouvelle au XVIII^e siècle constitue le véritable acte de naissance du port. Un phare y est établi en 1794. Toutefois, en 1803, Claude Ignace Brugière de Barante, préfet de l'Aude, ne le considère pas comme « un établissement bien intéressant ». Les conditions créées par les guerres de la Révolution et de l'Empire ne sont d'ailleurs pas favorables à l'expansion du port.



LE PLUS ANCIEN PLAN CONNU DE LA NOUVELLE, 1723
(copie de 1837)
A. D. Aude, 111/118

En dépit d'installations peu satisfaisantes (étroitesse du chenal, tirant d'eau insuffisant, etc.), le trafic du port progresse : importation de vins, d'oranges, de soufre (venu de Sicile) ; exportation de vin et spiritueux, de blé, de sel, de soufre (raffiné).

Des établissements industriels se créent : chantiers navals, raffineries de soufre. En 1853 est ouverte la première ligne régulière de vapeurs avec Marseille. Les travaux réalisés à la fin du XIX^e siècle (prolongement des jetées, préfiguration de la darse du commerce) apportent des améliorations appréciables.



LE PORT DE LA NOUVELLE AU MILIEU DU XIX^e SIÈCLE
par Louis Garneray (1783-1857)
A. D. Aude, 111/112

C'est à partir de 1830, avec la conquête de l'Algérie, que le port de La Nouvelle connaît un réel développement. En 1834, il se situe au trentième rang des ports français (550 navires entrés et sortis pour une jauge de 25 000 tonneaux). En 1844, la commune de La Nouvelle est créée à partir de la commune de Sigean, auquel on adjoint l'île de La Nadière et l'île Sainte-Lucie



DÉBARQUEMENT DU SOUFRE, DÉBUT XX^e SIÈCLE
A. D. Aude, 111/200 et 111/201



DOCUMENT DE PRÉSENTATION DE PORT-LA-NOUVELLE
établi par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne, 1951
A. D. Aude, 318/154

La Première Guerre mondiale réduit considérablement les échanges commerciaux mais la reprise est rapide avec la création en 1929 du premier stockage de carburants par la Société des Pétroles du Languedoc. En 1939, les hydrocarbures constituent l'essentiel du trafic maritime. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, après l'occupation allemande, le port doit être reconstruit. La progression rapide des entrées de produits pétroliers facilite la croissance

du port : de 91 133 tonnes en 1950, on passe à 283 724 tonnes en 1959, pour atteindre le million de tonnes en 1966 et frôler les trois millions en 1993. Pour obtenir ces chiffres, des aménagements ont été nécessaires : mise en service de la darse pétrolière en 1966, nouveaux dépôts de stockages pétroliers, silo de stockage de céréales. L'implantation en 1971 de la cimenterie Lafarge contribue à la croissance industrielle du site.

Aujourd'hui Port-La-Nouvelle (appellation officialisée en 1953) est le troisième port français de Méditerranée. Un ambitieux projet d'extension, financé par la Région Occitanie, le Département de l'Aude et le Grand-Narbonne, devrait lui permettre d'affronter l'avenir dans de bonnes conditions.

Les ressources tirées des étangs sont loin d'être négligeables comme en témoignent les conflits qui naissent, au Moyen Age comme sous l'Ancien Régime, entre seigneurs laïcs, seigneurs ecclésiastiques et communautés pour la possession des droits sur les étangs et les territoires qui les environnent.

Dans le Narbonnais qui fonde sa richesse sur la fabrication et le commerce des draps, la plupart des contentieux portent sur les droits de dépaissance : les zones lacustres sont en effet un lieu privilégié pour faire paître le bétail.

La pêche et la chasse au gibier d'eau font l'objet de compromis entre seigneurs et communautés d'habitants qui défendent âprement leurs droits d'usage.



PLAN MATÉRIALISANT L'ACCORD INTERVENU ENTRE LES CONSULS DE NARBONNE ET LE SEIGNEUR DE VISSAN RÉGLANT UN CONFLIT DE PÂTURAGE, 1548
A. H. Saligny, 17-18

Au contraire des étangs de l'intérieur (Montady par exemple), ceux du littoral ne font pas l'objet d'assèchements importants. Il est possible qu'on pratique plutôt une mise en culture discontinue : drainage permettant d'obtenir une terre fertilisée puis remise en eau pour profiter des ressources halieutiques.



MÉMOIRE PRÉCONISANT DES TRAVAUX À PRÉVOIR SUR LE LIT DE LA BERRE POUR L'ASSÈCHEMENT DE LA PLAINE DU LAC, PRÈS DE SIGEAN, 27 MARS 1676
A. J. Bérat, 17-18



SARCOCORNIA FRUTICOSA
Sarcocornia fruticosa (L.) Griseb.

À partir du XVII^e siècle, la culture de la salicorne se développe sur le littoral. Cette plante palustre, poussant naturellement dans les milieux salés, est très recherchée car elle contient de la soude, élément indispensable à la fabrication du verre et du savon. Les plantes sont coupées au mois d'août et séchées sur des ais, avant d'être incinérées dans une fosse creusée à même le sol. La soude s'en écoute à l'état liquide avant de se solidifier en un pain noirâtre qui se vend à bon prix. Durant les guerres napoléoniennes, l'importation de soude depuis l'Espagne n'est plus possible ; la production de salicorne est alors fortement encouragée sur le littoral par le préfet de l'Aude. L'essor des soudes artificielles dans la seconde décennie du XIX^e siècle conduit à une chute des prix et la culture de la salicorne est peu à peu abandonnée.



CARTE GÉOMÉTRIQUE DE TOUTE LA CÔTE, DEPUIS GRISSAN JUSQU'AU ROUSSILLON, PAR H. GRANDVOINET FILS AÎNÉ, 1768
A. G. Bérat, 17-18



Le sel, décrié longtemps indispensable pour la conservation des aliments, constitue une matière première nécessaire à la vie. Le littoral audois réunit des conditions particulièrement favorables à sa production : forte salinité des eaux de la Méditerranée, évaporation intense grâce à l'action combinée du vent (plus de 300 jours par an) et du soleil (plus de 2 000 heures par an), étangs peu profonds en communication régulière avec la mer.

ÉPITAPHE GRAVÉE SUR MARBRE BLANC 80 X 50 CM

Placé sur le territoire de la commune de Narbonne en 1861.
C'est l'ancien territoire de Narbonne, aujourd'hui de Narbonne.

Sur cette plaque en marbre, du début du 1^{er} siècle de notre ère, est gravée l'épithaphe de deux affranchis, dont l'un, Lucius Salomius Hilarius, est marchand de sel ou plus vraisemblablement producteur de sel (*salinator*).



ÉTAT DU SEL VENDU ET DÉBITÉ AU GRENIER À SEL ÉTABLI PAR LE ROI À PEYRIAC-DE-MER DURANT LE SECOND TRIMESTRE 1597

à la Bibliothèque de Narbonne

Attestée dès l'Antiquité, l'exploitation du sel s'intensifie au Moyen Âge. Les propriétaires des salines, seigneurs laïcs et ecclésiastiques, n'en attendent pas de profit substantiel, seulement une quantité suffisante pour leur consommation courante. Après la modification du cours de l'Aude au XIV^e siècle, les salines exploitées sont toutes situées au sud de Narbonne : Mandirac, Gruissan, Sigean et Peyriac-de-Mer. Dès lors, ce sont des négociants narbonnais fortunés, tels Jacme Lac, qui investissent dans cette activité. La gabelle, impôt sur le sel créé en 1315 par le roi de France, est introduite en Languedoc en 1369. Dans le même temps est institué un monopole royal sur la vente du sel.

Au XVI^e siècle, les salins de Narbonne-Peyriac-Sigean approvisionnent la moitié des greniers languedociens. L'augmentation de la production ne va pas sans susciter des fraudes et, pour mettre fin au faux-saunage, Henri IV ordonne en 1596 de noyer tous les salins du Languedoc, à l'exception de ceux de Mandirac, Peyriac-de-Mer, Sigean et Peccais (Aigues-Mortes).

La Révolution française supprime la gabelle et laisse s'implanter librement les salins, provoquant la création de nombreux sites sur le littoral. En 1840-1841, les inondations du Rhône ravagent les salins de Peccais, provoquant une hausse des prix qui bénéficie aux exploitations épargnées. De nouvelles salines sont créées mais on assiste alors à une concentration financière et à une centralisation de la distribution. C'est ainsi qu'en 1868 naît La Compagnie des Salins du Midi, qui, après plusieurs absorptions ou fusions, devient en 1968 La Compagnie des Salins du Midi et des Salines de l'Est.



LES SALINS DE PEYRIAC-DE-MER, 1891

Séjour réalisé par Auguste Joseph Decourès
Né à Peyriac-de-Mer, mort à Narbonne le 11 Août 1917

Après la Seconde Guerre mondiale, les salins du littoral audois, appartenant à la Compagnie des Salins du Midi, cessent progressivement leur activité. Leur exploitation est considérée comme de moins en moins rentable : difficultés d'accès aux sites par le rail ou la route, faible superficie de ces salins. En 2010, tous les salins languedociens ont été fermés, au profit du site d'Aigues-Mortes.

Dans l'Aude, deux salins ont récemment repris leur activité à La Palme et à Gruissan (Île Saint-Martin).

Les techniques mises en œuvre pour récolter le sel n'ont que peu évolué au cours des siècles, tout au moins jusqu'au XX^e siècle. La teneur en sel de l'eau de la Méditerranée est de 29 g par litre. Pour que le sel cristallise et puisse être récolté, ce taux doit atteindre 260 g par litre et l'eau doit être évaporée à 90 %. Le travail du saunier consiste donc, d'avril à août, à faire circuler l'eau de mer de bassin en bassin (« partènements » ou « chauffoirs »), afin d'augmenter sa concentration en sel. La liaison entre les différents bassins est assurée par des canaux (*agulhas*). Grâce à l'évaporation sous l'action combinée du soleil et du vent, l'eau ressort de chaque bassin avec un taux de chlorure de sodium supérieur, jusqu'à ce qu'il totalise 260 g. Les saumures saturées sont alors introduites dans une autre section des salines, les « aires » ou « tables » salantes (« cristallisoirs ») sur lesquelles s'effectuent les dépôts de sel.

L'OPÉRATION DE BATTAGE



À Grasse, vers 1920
A.2. Juin 1920-21



À La Bouffie, vers 1920
A.2. Juin 1920-21

La récolte s'effectue entre septembre et octobre. Avant la mécanisation, elle comportait deux étapes :

- le battage qui consiste à enlever le sel avec une pelle spéciale, le pellegrain (pelle rectangulaire en bois au long manche et au bec biseau protégé par une feuille de cuivre), et à le mettre en monticule pyramidal, appelé gerbe ;
- le levage qui consiste à remplir de sel des wagonnets (avant 1930, on utilisait des corbeilles en châtaignier ou *banasfas*), à l'apporter jusqu'à la trémie d'une « sauterelle » qui le déverse de manière à former des « camelles ».



L'OPÉRATION DE LEVAGE À GRISSAN, VERS 1920

L'OPÉRATION DE LEVAGE À LA PALME, VERS 1950



Le battage était entrepris dès le premier lundi de juillet et était assuré par des femmes, des enfants et des hommes d'un certain âge tandis que le levage, commencé une dizaine de jours après le battage, était réalisé par des ouvriers spécialisés. Depuis les années 1960, la récolte est mécanisée.