

Archives départementales de l'Aude

LA MER POUR HORIZON

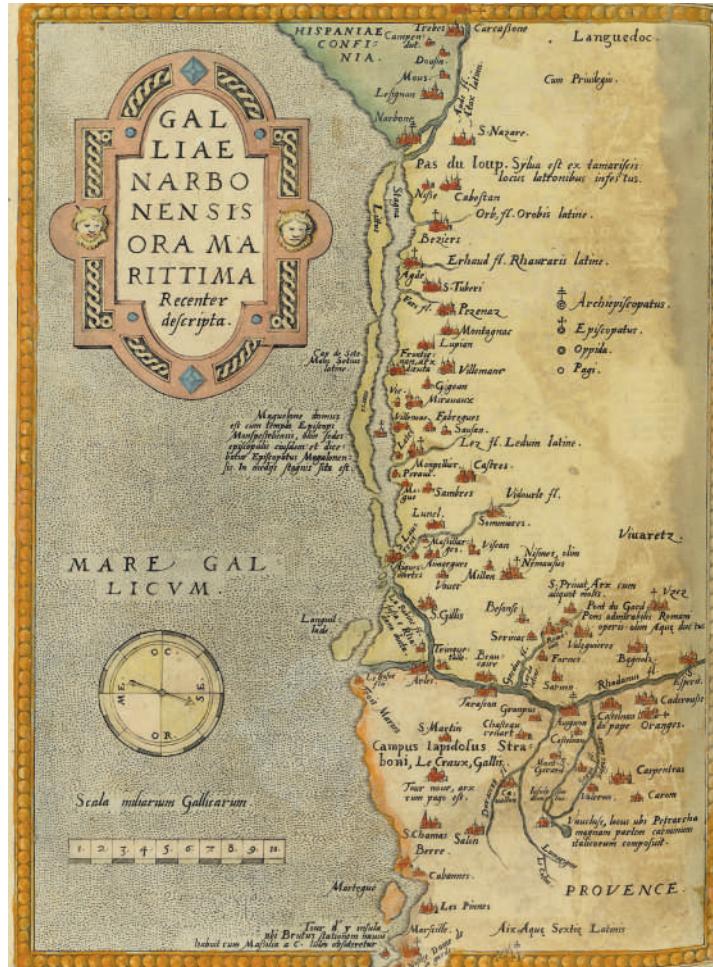
Le littoral audois de la Préhistoire aux années 1980

Commissaires de l'exposition

Joëlle Barbier, chargée d'études documentaires
Yannis Bautrait, assistant de conservation du patrimoine
Jean Blanc, attaché de conservation du patrimoine
Christa Boucon, assistant de conservation du patrimoine
Anne-Claude Breleau, assistant de conservation du patrimoine
Sylvie Caucanas, conservateur général du patrimoine
Stéphanie Dumay, assistant de conservation du patrimoine
Marie-Béatrice Jeanjean, attachée territoriale
Véronique Marcaillou, adjoint administratif
Mélodie Miranda, assistant de conservation du patrimoine
Claude-Marie Robion, chargé d'études documentaires

**Carcassonne
2017**

Avant-propos



Une des premières cartes du golfe du Lion, 1575
© Médiathèque de Montpellier Méditerranée Métropole

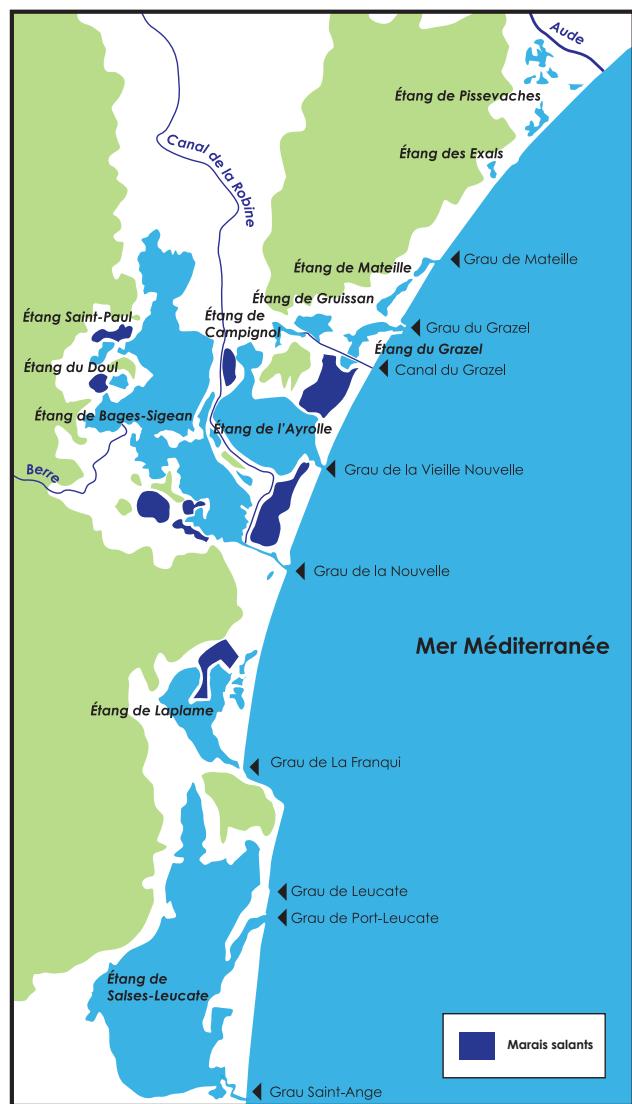
Lorsqu'on évoque la mer, les images se bousculent, diverses et contradictoires : une étendue indomptable et effrayante, une invitation à découvrir de nouveaux mondes, la promesse de ressources nourricières, un paysage pittoresque source d'émerveillement, une ode aux vacances et aux plaisirs des plages, un écosystème menacé.

Notre rapport à la mer a varié au cours des siècles. L'histoire du littoral audois témoigne des enjeux multiples (économiques, politiques, environnementaux) dont ce territoire a été l'objet depuis la Préhistoire jusqu'aux périodes les plus récentes. On peut ainsi juger de l'impact grandissant des activités humaines sur ce milieu fragile et sensible.

Au moment où s'élabore le Plan Littoral 21, qui doit construire l'avenir maritime de la région en conciliant dynamisme économique et préservation de l'environnement, il est plus que jamais nécessaire de se tourner vers le passé pour comprendre l'existant et éclairer nos politiques publiques. C'est à ce voyage dans le temps que nous invitent les Archives départementales. Ne boudons pas notre plaisir.

André Viola
Président du Conseil départemental de l'Aude

En 1570, Abraham Ortelius (1527-1598), savant et géographe flamand, publie la première édition de son ouvrage *Theatrum orbis terrarum* (Théâtre du monde). Ce livre, comprenant dans l'édition de 1575 (reproduite ici) 70 cartes commentées, est considéré comme le premier véritable atlas au sens moderne du terme. Il s'agit d'un in-folio, édité à Anvers. On notera le peu d'importance occupé par le littoral « audois », aux confins de l'Espagne : aucune figuration des étangs notamment, Narbonne est la seule ville du littoral, sur le delta de l'Aude.



Carte du littoral audois en 2017

(d'après Vincent Andreu-Boussut, *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude. Modèles d'aménagement, pratiques touristiques et enjeux environnementaux*. Université de Marne-la-Vallée, 2004)

Introduction

L'ouverture sur la mer Méditerranée n'est pas sans incidence sur l'histoire du département de l'Aude. De l'Antiquité à nos jours, la vie de la partie orientale du territoire est profondément marquée par sa vocation maritime. Et ses habitants entretiennent avec la mer des relations de nature contradictoire : attraction pour les horizons lointains porteurs d'échanges culturels et commerciaux prometteurs ; répulsion et crainte nées des dangers encourus, qu'il s'agisse des risques de naufrages, des incursions de pirates ou de l'insalubrité du littoral. Quant à l'attitude de l'homme face à la zone côtière, elle est complexe, tantôt respectant la nature et les ressources qu'elle lui offre (sel, salicorne, gibier et poisson), tantôt soumettant l'environnement à sa loi (aménagement d'espaces portuaires ou balnéaires, lutte contre les inondations).

L'exposition présentée aujourd'hui par les Archives départementales n'a pas l'ambition de traiter du sujet dans son intégralité, sur une période aussi longue que celle que nous envisageons, de la Préhistoire aux années 1980. Nous voulons simplement, par quelques coups de projecteurs sur des moments clés, sur des activités spécifiques, évoquer toute la complexité de ces mondes côtiers, tournés vers l'outre-mer mais vivant en symbiose avec les territoires continentaux.

Le littoral, une entité géographique fragile

Le mot littoral (du latin *litus*, *litoris*, désignant le bord de mer), a longtemps été supplanté par le mot rive, rivage, dérivé du mot latin moins savant, *ripa*. C'est ce terme que retient la grande ordonnance de la Marine du 31 juillet 1681 (titre VII, article 1) : « sera réputé bord et rivage de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes, et jusqu'où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves ». Cet article a longtemps constitué la base de la notion du domaine public maritime, jusqu'aux lois plus récentes du 28 novembre 1963 et du 3 janvier 1986.

Ce dernier texte communément appelé « loi littoral », donne une définition très large du littoral et en fait une « entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur », au même titre que d'autres unités géographiques déjà reconnues : la « montagne », la « ville » ou la « campagne ». Sont concernées par la loi les communes littorales dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ; elles sont au nombre de 1211 à l'heure actuelle (dont 10 dans l'Aude)¹. La loi introduit en outre la notion d'espaces rétro-littoraux, mais sans en définir véritablement les contours. La

¹ Liste des communes classées en « loi littoral » dans l'Aude : Bages, Fitou, Fleury, Gruissan, La Palme, Leucate, Narbonne, Peyriac-de-Mer, Port-la-Nouvelle, Sigean.

politique d'intérêt général promue par la « loi littoral », impliquant une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales, est ambitieuse. Elle a pour objet : la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ; la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages, du patrimoine ; la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ; le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme. Exigeante et novatrice dans ses approches spatiales, cette loi s'est révélée efficace sur la côte méditerranéenne², où, à la fin des années 1980, les processus d'urbanisation et les atteintes environnementales sont intenses.

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ou Conservatoire du littoral est un établissement public créé en 1975, qui a pour objectif l'achat de portions de rivages marins ou lacustres menacés par l'urbanisation ou dégradés, pour en faire des sites restaurés, aménagés, accueillants dans le respect des équilibres naturels. En juin 2015, le Conservatoire du littoral protégeait plus de 2 000 kilomètres de côtes, soit 13 % des côtes françaises ; le pourcentage du linéaire côtier protégé en Languedoc-Roussillon est toutefois plus important (19,6 %). Les sites protégés dans l'Aude sont au nombre de 19 : l'anse des Galères, Bajole, les berges de l'étang de Peyriac, le domaine de Frescati, l'étang de La Palme, l'étang du Doull, l'île de l'Aute, l'île de Planasse, l'Oustalet, le Caramoun, le Mouret, les Auzils, les Coussoles, les marais du Narbonnais, le plateau de La Franqui, les rives de Fitou, les rives de l'Aute, Sainte-Lucie, la saline d'Estarac.

Un littoral en perpétuelle évolution

Bordant le golfe du Lion, le rivage languedocien est loin de constituer une ligne de partage nette entre la terre et la mer. S'étirant entre des pointements rocheux (Sète, Agde, Leucate et Collioure), la côte, un étroit cordon littoral sableux, isole des étendues d'eaux saumâtres plus ou moins vastes de la mer proprement dite³. Ces lagunes, appelées étangs de manière abusive, communiquent avec la mer par des ouvertures, des « passes », dénommées plus communément « graus ». Dans ces espaces peu profonds, abritant des eaux calmes, au degré de salinité variable, viennent se déposer des sédiments fins, d'origine fluviale ou marine. Ces apports d'alluvions, conjugués aux effets des éventuels courants de marée et des fleuves côtiers, modifient de manière sensible l'emplacement des graus qui n'ont pas fait l'objet d'aménagements pour fixer leur position.

Les zones lagunaires du littoral audois, depuis l'embouchure de l'Aude, sont au nombre de neuf, de très inégale importance : au nord, deux petits plans d'eau, l'étang de Pissevaches et l'étang des Exals ; puis derrière le lido qui s'étend de Narbonne-Plage à Gruissan, l'étang de Mateille, l'étang du Grazel, et plus en retrait derrière celui-ci, l'étang de Gruissan ; après l'île Saint-Martin, le vaste étang de Bages-Sigean

dont la partie orientale a été individualisée par le creusement du canal de la Robine et la création d'une ligne de chemin de fer, constituant ainsi l'étang de l'Ayrolle ; poursuivant par le lido de La Nouvelle, on découvre l'étang de La Palme et après le cap de Leucate, le vaste étang de Salses-Leucate. L'étang de Bages-Sigean s'ouvre sur la mer par le dernier grau entièrement naturel des rivages languedociens, le grau de la Vieille Nouvelle, et par la passe sur laquelle s'est construit Port-la-Nouvelle, le grau de la Nouvelle.

Autre composante essentielle du paysage, les massifs calcaires des Corbières maritimes à l'ouest ou de la Clape, bien que ne dépassant guère 200 à 300 mètres d'altitude, contrastent fortement avec les zones de plaine et les lagunes.

Les lignes de rivage n'ont cessé de varier au cours des temps. Depuis longtemps, ces changements font l'objet d'études géographiques et géologiques. Mais ces travaux se sont récemment multipliés pour deux raisons principales. Le recul du littoral, auquel on assiste aujourd'hui, partout en France, sous l'effet de l'érosion et de la montée des eaux marines, fait naître des craintes qui conduisent les chercheurs à se tourner vers le passé pour mieux analyser le phénomène. La commission de l'environnement littoral de l'Union internationale de géographie a ainsi proposé de dresser l'atlas des changements de rivage en Méditerranée occidentale au cours des 2 000 dernières années⁴. Cette préoccupation contemporaine a rencontré un contexte favorable : les progrès en matière de recherche paléo-environnementale, et notamment en géo-archéologie, ont permis des avancées considérables dans notre compréhension de ces variations. Mais l'archéologie n'est pas la seule discipline mise à contribution pour l'étude de l'évolution historique du littoral : les sources cartographiques anciennes permettent, pour les trois derniers siècles, de dresser une paléogéographie relativement précise des espaces littoraux⁵.

La variation du niveau de la mer au cours des temps a grandement influé sur la construction du littoral et sa physionomie. A la fin de l'ère glaciaire, 10 000 ans avant notre ère, alors que le trait de côte est alors à plusieurs kilomètres au large du rivage actuel, le réchauffement des températures provoque une remontée rapide des eaux, submergeant les terres et donnant naissance de ce fait à de nombreuses îles, comme par exemple l'île del Lec (La Clape). En 5 000 avant J.-C., la configuration actuelle du système cordon littoral-lagune semble en place⁶ mais elle n'est pas sans connaître par la suite des évolutions importantes, dues à deux facteurs essentiels⁷ : les fluctuations du niveau marin, relativement faibles depuis l'époque romaine ; les mécanismes locaux qui conduisent à un colmatage progressif des lagunes (dépôts sédimentaires des fleuves côtiers, tels l'Aude et la Berre ; variations du niveau des étangs ; rôle des vents).

Mais on ne saurait évoquer les évolutions du littoral audois sans faire une place importante à un acteur qui a joué et joue encore un rôle déterminant dans le façonnage du rivage : l'Homme. C'est, dans une large mesure, le sujet de notre exposition.

⁴ M. Ambert, P. Ambert et M. Lugano, « Le littoral des départements de l'Aude et de l'Hérault », dans *Archéologie en Languedoc*, 17, 1993, p. 126.

⁵ J. Caverio, « Paléogéographie des étangs narbonnais d'après les sources cartographiques anciennes », dans *Géocarrefour*, vol. 85-1, 2010, p. 29-40.

⁶ Vincent Andreu-Boussut, *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude. Modèles d'aménagement, pratiques touristiques et enjeux environnementaux*. Université de Marne-la-Vallée, 2004, p. 33.

⁷ Eric Dellong, « Deux aspects du proche territoire de Narbonne antique à la croisée de l'histoire, de l'archéologie et de la géographie », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale*. Montagnac, 2012, p. 229.

L'OUVERTURE SUR LE MONDE MÉDITERRANÉEN



Carte du littoral au début de l'Age du Fer
(d'après Claire-Anne de Chazelles, sur les hypothèses de Max Guy et de Pierre Verdeil)

Premières occupations humaines

Comment reconstituer l'histoire et la vie des hommes sur le littoral dans les temps préhistoriques ? Seules les découvertes archéologiques peuvent apporter des éléments de réponses et nos connaissances sont tributaires des sites mis au jour, de leur préservation et des techniques d'analyse dont les chantiers et leur mobilier ont pu bénéficier. Aussi, serait-il présomptueux de prétendre dans ces quelques pages retracer des millénaires d'occupation humaine ; tout au plus veut-on illustrer, au travers de quelques exemples, l'intérêt constant que manifestèrent les hommes pour ce territoire.

Au Paléolithique, la grotte de La Cruzade (Gruissan)

Sur le littoral audois, la présence humaine est attestée au Paléolithique moyen comme en témoignent les découvertes archéologiques faites au

début du XX^e siècle dans la grotte de La Cruzade, à Gruissan⁸. Située dans une corniche de calcaire dominant la vallée de la Goutine, au sein du massif de la Clape, cette grotte fut l'objet de fouilles réalisées par Théodore Rousseau dès 1874, puis, de manière plus systématique par Théophile Hélène de 1912 à 1914, en 1917-1918 et de 1930 à 1932. La stratigraphie du lieu bien préservée a permis d'établir une chronologie fiable du matériel archéologique découvert, attestant d'une fréquentation humaine discontinue et d'intensité variable, depuis le Paléolithique moyen jusqu'au Néolithique récent (50 000 à 2 000 avant J.-C.). A l'occupation moustérienne caractérisée par des racloirs en silex et des vestiges humains (néandertaliens), succède une occupation aurignacienne, dont il reste des outils en silex, une pointe de sagaie en os dont la base fendue facilitait l'emmanchement, une plaquette de grès brisée sur laquelle est gravée une figure animale incomplète (peut-être le membre postérieur d'un mammouth).

⁸ Philippe Hélène, « La stratigraphie de la grotte de La Cruzade (commune de Gruissan, Aude) », dans *Bulletin de la Commission archéologique de Narbonne*, 1926-1927, t. XVII, p. 49-101.

H de Lumley, *Le Paléolithique inférieur et moyen du Midi méditerranéen dans son cadre géologique*, tome II, V^e supplément à *Gallia Préhistoire*, CNRS édit., 1971.

Dominique Sacchi, « Les collections Hélène du Musée de Narbonne : le Paléolithique supérieur et l'Épipaléolithique », dans *Cahiers Ligures de Préhistoire et d'Archéologie*, I.I.E.L., Bordighera, n° 25-26, 1976-1977, p. 19-108.

Dominique Sacchi, avec la collaboration de J. Granier, M. Maurel et P. Vilette, *Catalogue de la collection Théodore Rousseau. Fouilles de la Cruzade*. Musée des Beaux-arts de Carcassonne, 1982.

Dominique Sacchi, *Le Paléolithique supérieur du Languedoc occidental et du Roussillon*, XXI^e supplément à *Gallia Préhistoire*, Paris, C.N.R.S. édit., 1986.

D. Gambier et Dominique Sacchi, « Sur quelques restes humains leptolithiques de la grotte de La Cruzade, Aude », dans *L'Anthropologie*, t. 95, 1991, n°1, p. 155-180.

Dominique Henry-Gambier et Dominique Sacchi, « La Cruzade V-VI (Aude, France) : un des plus anciens fossiles d'anatomie moderne en Europe occidentale », dans *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, t. 20, 2008, 1-2, p. 79-104.

Dominique Sacchi, « Théophile et Philippe Hélène », dans *Le muséum de Toulouse et l'invention de la Préhistoire*. Muséum de Toulouse, 2010, p. 74-76.

Dominique Sacchi, « La grotte de la Cruzade et les premiers habitants de la Clape », dans *Le massif de la Clape, un site classé, Carnet du Parc naturel de la Narbonnaise en Méditerranée*, n° 19, 2017, p. 23-24.

L'analyse anthropologique des vestiges humains (frontal et maxillaire) mis au jour et leur datation par la méthode du C14 par SMA (spectrométrie de masse couplée à un accélérateur) conduisent à penser qu'ils appartiennent à *Homo sapiens sapiens* et qu'il s'agit d'un des plus anciens spécimens d'Homme moderne d'Europe (autour de 30 000 avant J.-C.).

Au niveau magadalénien (15 000 à 10 000 avant J.-C.), ont été trouvées des têtes de harpons à un rang ou deux rangs de barbelures⁹ pour la chasse. La découverte de vertèbres de salmonidés laisse penser que ces hommes, chasseurs cueilleurs, pouvaient pratiquer la pêche, tout au moins dans les rivières. Rien ne prouve toutefois qu'ils la pratiquèrent en milieu marin. En revanche, la récolte de coquillages, parfois transformés en objets de parure, est attestée dans les dépôts magdaléniens et aziliens de La Cruzade.



Coquillages découverts dans la grotte de La Cruzade
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (réserve Tinal Haut, portoir 263)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne

⁹ Dominique Sacchi, « Aperçu sur les civilisations du Paléolithique supérieur dans le Bassin de l'Aude et en Roussillon », dans *Bulletin de la société d'Etudes Scientifiques de l'Aude*, t. LXXVI, 1976, p. 93.

Des sites néolithiques à proximité des zones lagunaires

La «révolution» néolithique, pour reprendre les termes de Jean Guilaine¹⁰, substitue à l'économie de chasse et de cueillette le recours à l'agriculture et à l'élevage. Cette mutation, lente et progressive, se manifeste dans le bassin méditerranéen et on retrouve sur le littoral audois de nombreux sites de cette période. Plusieurs grottes¹¹ (grotte de Bringairet dans le massif de La Clape, grotte des Fées à Leucate, etc.) montrent la présence de poteries se rattachant soit à la phase ancienne (cardial), soit à la phase récente (épicaldial) du Néolithique primitif (6 000 à 4 500 avant J.-C.)¹².

Si ces habitats dans les grottes peuvent laisser penser que l'économie agricole est encore embryonnaire et le nomadisme toujours pratiqué, le gisement néolithique de Leucate-Corrège¹³ (environ 5 000 ans avant J.-C.) témoigne de ce que pouvait être un site côtier, bien implanté sur une terrasse fluviale, jouissant des ressources complémentaires des espaces terrestres, maritimes et lagunaires (élevage des ovicapridés, pêche, chasse). Révélé lors de l'aménagement touristique du littoral en 1972-1973, un important matériel archéologique fut ramassé dans l'étang de Leucate, « dans les déblais rejetés sur l'île artificielle du Pont de la Corrège ». L'étude des outils, trouvés en grand nombre, donne à penser que certains d'entre eux avaient un usage spéci-

fique, en rapport avec la proximité de la mer et de l'étang. Les galets encochés peuvent être interprétés comme des poids de filets. Certaines pointes en os pourraient être des éléments de piques ou foënes pour la pêche des poissons de sable mais on ne saurait l'affirmer avec certitude. L'analyse de l'ichtyofaune (315 os et fragments osseux de poissons, pour l'essentiel des sparidés) donne des informations sur l'activité halieutique des occupants du lieu : pêche à l'aide de lignes, se déroulant vraisemblablement au printemps ou en été, fournissant des poissons de fonds sablonneux ou rocheux de faible profondeur (4 à 20 m), pour une préparation sur place de poissons fumés ou boucanés faciles à conserver. La présence d'un rostre d'espadon évoque la possibilité de pêche en haute mer ; on ne peut toutefois exclure qu'il provienne d'un animal échoué sur le rivage. La chasse aux oiseaux côtiers était certainement couramment pratiquée, comme en atteste le matériel aviaire retrouvé.

Au quatrième millénaire, des établissements plus importants apparaissent, à proximité des zones lagunaires, liés à une extension des activités agricoles mais profitant également des ressources maritimes (pêche, chasse). C'est le cas au lieu-dit « L'Îlette », sur le versant ouest de la butte calcaire du Doul, à Peyriac-de-Mer¹⁴, habitat fréquenté jusqu'au Bronze final.

¹⁰ Jean Guilaine, *De la vague à la tombe : la conquête néolithique de la Méditerranée (8000-2000 av. J.-C.)*. Paris, 2003, p. 41.

¹¹ R. Riquet, « Les crânes préhistoriques de la collection Hélène (Narbonne) », dans *Bulletin et Mémoires de la Société d'anthropologie de Paris*, XI^e série, tome 3, fascicule 4, 1962, p. 480-522.

¹² Jacques Michaud et André Cabanis dir., *Histoire de Narbonne*. Toulouse, 1981, p. 10-14.

¹³ Jean Guilaine, André Freises et Raymond Montjardin dir., *Leucate-Corrège, habitat noyé du Néolithique cardial (préface de P. Racine)*. Toulouse et Sète, Centre d'Anthropologie des Sociétés Rurales et Musée Paul-Valéry, 1984, 272 p., 135 fig.

¹⁴ Jacques Michaud et André Cabanis dir., *Histoire de Narbonne*. Toulouse, 1981, p. 12. Jean-Pierre Cantet, « Peyriac-de-Mer – L'Îlette », dans *ADLFI. Archéologie de la France - Informations, Languedoc-Roussillon*, <http://adlfi.revues.org/11716>.

De l'Age du Bronze à l'Age du Fer : les prémices d'échanges commerciaux par voie maritime

Vers 2 500 avant J.-C., dans une période qui voit les débuts de la métallurgie du cuivre, de l'or et du plomb, les défunts sont enterrés dans des tombes communes ménagées dans des grottes naturelles¹⁵. C'est le cas dans le Narbonnais, dans le massif de la Clape, près de Moujan ou de Fleury. Si nous avons des témoignages assez nombreux de la permanence de l'économie agro-pastorale, avec prédominance des ovicapridés sur le bœuf et le porc, nous n'avons retrouvé que peu de sites d'habitats de l'Age du Bronze. C'est pourquoi le « Roc de Conilhac » à Gruissan¹⁶, avec son fond de cabane de 3 m de diamètre et ses fosses au riche mobilier, mérite qu'on s'y intéresse. Occupé pendant une grande partie de la seconde moitié du deuxième millénaire et durant les débuts du premier, c'est l'un des rares habitats connus de la lagune de Narbonne pratiquant une économie vivrière mixte dans laquelle l'exploitation des ressources de la lagune et de la mer est intégrée.

A la fin de l'Age du Bronze (fin VIII^e-début VII^e siècle avant J.-C.), les populations établies dans le Narbonnais ont des contacts privilégiés par l'axe du Rhône avec les régions continentales, par

mer avec le monde ibérique, ainsi qu'en témoigne par exemple la découverte de poteries tournées, d'importation manifeste d'Etrurie ou de Grèce. Les échanges commerciaux, en particulier par la voie maritime, jouent désormais un rôle dans l'économie du territoire.

Dans les dernières décennies du VII^e siècle, en Languedoc, l'habitat tend à se concentrer sur des sites de hauteur, des cités comptoirs dont l'essor est lié à celui du commerce méditerranéen. Trois de ces agglomérations, d'ampleur inégale, voient le jour sur le littoral narbonnais : Pech Maho, La Moulinasse (Salles-d'Aude) et Montlaurès.

Le site de Pech Maho¹⁷, sur la commune de Sigean, est découvert en 1913. Il est l'objet d'une exploration systématique de 1948 à 1979, principalement sous la direction d'Yves Solier¹⁸, puis d'une fouille programmée¹⁹ en 2004. Fondé vers le milieu du VI^e siècle avant J.-C., cet habitat fortifié, implanté sur un plateau calcaire dominant la Berre, avoisinait une lagune, aujourd'hui largement colmatée, qui, semble-t-il, communiquait alors avec la mer. Monumentale, combinant un double fossé et deux lignes de défense successives étagées en terrasse, la fortification du site est d'une taille démesurée en comparaison des dimensions modestes de l'habitat. L'urbanisme d'une grande régularité, « avec des îlots

séparés par une voirie soigneusement entretenue », l'emploi « parfaitement maîtrisé de techniques de construction alors étrangères au milieu indigène (brique crue sur solin de pierre) » conduisent les archéologues à conclure à « des liens à la fois étroits et précoces avec le monde méditerranéen ».

Du VI^e au III^e siècle avant J.-C. (le site est brutalement détruit vers 225-250), Pech Maho est véritablement un *emporion*, un centre d'échanges commerciaux important, situé à un emplacement privilégié : à l'endroit où la plaine languedocienne se resserre, entre les premiers reliefs des Corbières et la lagune, point de passage nord-sud obligé. Des amphores gréco-italiques du III^e s. avant J.-C. ont été retrouvées en grand nombre sur le site. Héritées des modèles grecs et produites en Italie, elles attestent de l'importation du vin italien par Ampurias. Les inscriptions en ibérique sur les amphores démontrent en effet que ce commerce ne se fait pas directement mais par des intermédiaires en Catalogne.

Bien qu'il soit difficile de définir son rôle, Pech Maho a des liens économiques très forts avec les agglomérations qui l'entourent. Les principaux sites de l'Age du Fer, Mailhac et Ensérune à l'intérieur des terres, La Moulinasse et Pech Maho sur la côte, sont tous quatre situés à une vingtaine de kilomètres de Montlaurès, site occupé à la tête du delta de l'Aude du milieu du VI^e siècle au I^{er} siècle avant notre ère (avec toutefois une éclipse de plus d'un siècle couvrant la première moitié du II^e siècle et tout le III^e siècle)²⁰. Tous appartiendraient au territoire

du peuple des Elysiques, dont on sait bien peu de choses : cité par le géographe Hécatée de Milet (fin du VI^e siècle) et par l'historien Hérodote (milieu du V^e s.), le terme est repris par Avienus (IV^e siècle après J.-C.)²¹ qui localise cette peuplade là où se jette le fleuve *Atax* (l'Aude) et lui donne pour capitale *Naro* (Narbonne ?). Quant à savoir si ces agglomérations entretiennent des relations de complémentarité, on ne peut se livrer qu'à des conjectures, basées essentiellement sur leur positionnement géographique. L'hypothèse formulée par Claire-Anne de Chazelles n'en est pas moins intéressante : « Si des gisements côtiers comme Pech Maho et La Moulinasse ont forcément dû jouer le rôle de débarcadères pour les produits méditerranéens, si Ensérune a pu être un lieu de concentration des surplus agricoles en provenance de l'arrière-pays (territoires locaux contrôlés par Montlaurès, Mailhac et Ensérune elle-même), il n'est pas impensable que Montlaurès placé à la tête du delta de l'Aude ait représenté un point de rupture de charge à partir duquel les denrées exportées et importées pouvaient être acheminées par voie d'eau ou par voie terrestre ». En revanche, rien ne permet de prouver que Montlaurès, dont l'importance économique est réelle, joua un rôle politique majeur et fut la capitale du peuple élysique. Ensérune aurait pu tout aussi bien jouer ce rôle.

¹⁵ R. Riquet, « Les crânes préhistoriques de la collection Hélène (Narbonne) », *op. cit.*, p. 480-522.

¹⁶ Jacques Michaud et André Cabanis dir., *Histoire de Narbonne*. Toulouse, 1981, p. 16-18 et <http://www.ville-gruissan.fr/fouilles-archeologiques-conilhac>.

¹⁷ Eric Gailledrat, *Pech Maho, comptoir lagunaire de l'Age du fer (VI^e-III^e siècle avant notre ère)*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2012, 72 p.

¹⁸ Eric Gailledrat et Yves Solier, *L'établissement côtier de Pech-Maho (Sigean, Aude) aux VI^e-V^e s. av. J.-C. Fouilles 1959-1979*. Lattes, 2004, 467 p.

¹⁹ Eric Gailledrat, « Pech Maho (Sigean, Aude) : de l'emporion au sanctuaire », dans Delestre (X.), Marchesi (H.), dir., *Archéologie des rivages méditerranéens : 50 ans de recherche. Actes du colloque d'Arles (Bouches-du-Rhône), 28-29-30 octobre 2009*. Paris, 2010, p. 349-355.

²⁰ Claire-Anne de Chazelles, « Montlaurès et son territoire à l'Age du Fer », dans *ADLFI. Archéologie de la France - Informations, Languedoc-Roussillon*, <http://adlfi.revues.org/11806>.

²¹ Philippe Boissinot, « L'ethnicité en mode régressif, de l'Age du fer à l'Age du bronze. Quelques problèmes épistémologiques », dans Dominique Garcia dir., *L'Age du bronze en Méditerranée. Recherches récentes*. Paris, 2011, p. 178-185.

Site de Pech Maho

Des relations commerciales lointaines

Durant l'Age du Fer, le commerce méditerranéen se développe et les rivages du Narbonnais connaissent des influences culturelles très diverses, étrusques, grecques, carthagoises, comme en témoignent les nombreuses céramiques retrouvées sur le site. Mais c'est l'apport ibérique qui a sans doute été le plus important. De nombreuses inscriptions en langue ibérique témoignent de l'usage courant de cet idiome dans la basse vallée de l'Aude aux IV^e-III^e siècles avant notre ère. Cette « ibérisation » est due à la fréquence des contacts entre les populations vivant de part et d'autre des Pyrénées mais surtout au dynamisme des négociants d'Empurias, en concurrence sur le territoire avec les marchands marseillais. Le négoce ampuritaïn décline au début du II^e siècle avant J.-C., dès que Rome prend possession de l'Espagne.

La découverte de lamelles de plomb (à Pech Maho mais aussi à Gruissan et à Ensérune) permet d'appréhender la nature des relations commerciales des comptoirs du littoral. La lamelle de plomb reproduite ci-contre était enroulée de façon très serrée et se présentait comme un petit cylindre qu'on a, lors de la découverte, pris pour un plomb de pêche. Déroulée et restaurée, la tablette présente toutefois des déchirures et des lacunes. L'inscription en grec ionien se trouvant sur la face intérieure a été mieux préservée que l'inscription étrusque exposée à l'oxydation. Datant vraisemblablement du milieu du V^e siècle avant notre ère, l'inscription en caractères étrusques n'a pu être traduite : seul l'anthroponyme Venelus est identifiable, sans doute le personnage principal concerné par le message ou son auteur. L'inscription grecque, rédigée postérieurement au texte étrusque, relate une transaction commerciale : un Grec a acheté (ou loué) à Emporion²² un *akation* (embarcation légère) ; il en a donné en participation au rédacteur de l'acte la moitié, au prix de deux huitains et demi. Celui-ci lui a donné comptant la somme de deux sizains et demi, qu'il lui a fait remettre à l'endroit où les *akatia* sont amarrés ; et, sur le fleuve, il lui a remis en gage une tierce. Suivent les noms des témoins, différents pour le paiement de l'acompte et pour le soldé final. Ce document exceptionnel confirme le rayonnement économique et culturel d'Emporion sur le littoral narbonnais et nous donne un aperçu des pratiques commerciales conformes aux usages des cités grecques (dation d'arrhes, intervention de témoins validant les engagements successifs et l'accord final).

Lamelle de plomb incisée d'une inscription sur la face externe en étrusque, sur la face interne en grec ionien²³

Age du Fer (milieu V^e s. avant J.-C.)
Découverte dans un dépotoir du début du V^e siècle, lors d'un sondage effectué en 1950 sur l'étroite terrasse entre l'enceinte principale et le rempart intérieur
11,5 cm de longueur ; 5 cm de largeur
Musée des Corbières à Sigean, inv. 86.01.195



Inscription en grec



Inscription en étrusque

© Philippe Benoist, Images Bleu Sud

²² Ancienne cité de Catalogne, fondée par des Grecs comme colonie phocéenne ; ses ruines se trouvent aux abords du village de Sant Martí d'Empúries, commune de L'Escalà.

²³ Michel Lejeune, Jean Pouilloux et Yves Solier, « Etrusque et ionien archaïques sur un plomb de Pech Maho (Aude), dans *Revue archéologique de Narbonnaise*, t. 21, 1988, p. 19-59. María José Pena, « Quelques réflexions sur les plombs inscrits d'Emporion et de Pech Maho. Pech Maho était-il un comptoir du sel ? », dans *Revue des études anciennes*, tome 116, n° 1, 2014, p. 3-21.

Ont été découverts, en assez grand nombre, à Pech Maho, des pierres et des stèles²⁴, décorées de motifs schématiques mais aussi de représentations de navires. Elles ont été le plus souvent trouvées en réemploi dans des ouvrages des IV^e-III^e siècles avant notre ère. Si on ignore de fait les raisons qui ont présidé à la réalisation de ces gravures, elles témoignent en tout cas de l'importance de l'activité maritime sur le site.

Pierre de construction avec graffiti (dessin d'un navire)

Age du Fer
21,7 cm de hauteur ; 32,5 cm de largeur ; 12 cm d'épaisseur
Musée des Corbières à Sigean, inv. D 2004.03.20



Graffiti représentant un bateau, inscription sur pierre taillée
© Philippe Benoist, Images Bleu Sud



Hameçons en bronze

Age du Fer
Trouvés en 1969 dans la fouille 50 au niveau supérieur
Musée des Corbières à Sigean, inv. D 86.01.198.1.2.3.4.5 et 6

Lest en pierre pour la pêche

Age du Fer
13,7 cm de longueur ; 9,3 cm de largeur ; 1,7 cm d'épaisseur
Musée des Corbières à Sigean, inv. D 2009.03.02



Coquillages

Age du Fer
Musée des Corbières à Sigean, inv. 2009.02.62

²⁴ Eric Gailledrat, *Pech Maho, comptoir lagunaire de l'Age du fer (VI^e-III^e siècle avant notre ère)*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2012, p. 27-28.



Narbonne et son système portuaire dans l'Antiquité
(Carte Archives départementales de l'Aude)

Narbonne et son système portuaire dans l'Antiquité

Comme en attestent les auteurs anciens et les données archéologiques, Narbonne est fondée en 118 avant J.-C., sur un plateau alluvial, sur la rive gauche de l'Aude, à quatre kilomètres de l'oppidum de Montlaurès. Située sur la voie domitienne, un axe stratégique, politique et commercial nouvellement aménagé, cette colonie romaine (*Narbo Martius*) a un double objectif : asseoir l'autorité de Rome sur un territoire nouvellement conquis et protéger la route vers l'Espagne ; faire de ce site un carrefour commercial prospère. En 45 avant J.-C., César installe une nouvelle colonie, composée de vétérans démobilisés de la X^e légion, qui prend le nom de *Colonia Julia Narbo Martius*. La ville connaît un rapide essor et, à partir du règne d'Auguste qui, en 27 avant J.-C., réorganise l'administration des provinces, elle joue un rôle prééminent sur toute la province qui s'étend des Alpes à la Garonne et aux Pyrénées.

Ville commerçante, au croisement d'une voie fluviale, de la voie domitienne et de la voie d'Aquitaine, Narbonne est considérée par Strabon (*Géographie*, livre IV, 1, 12), à la fin du I^{er} siècle avant J.-C., comme le port le plus important de la Gaule : elle est située, nous dit-il, en arrière de l'embouchure de l'*Atax* (le fleuve Aude) et de l'étang *Narbonitis* (*Géographie*, livre IV, 1, 6). En 77, Pline l'Ancien, dans le chapitre qu'il consacre à la Narbonnaise (*Histoire naturelle*, livre III), mentionne le fleuve *Atax* (Aude), descendant des Pyrénées et traversant le lac *Rubrensis* ; il signale que la ville de

Narbo Martius est éloignée de la mer de 12 000 pas (soit environ 18 kilomètres).

Dans quelle mesure le littoral antique dif-fère-t-il du littoral actuel ? Quelle est la configuration du vaste lac décrit à l'époque romaine ? Il semble qu'alors le massif de la Clape n'est plus une île mais on mesure mal l'importance des atterrissements. Comme Julien Caverio²⁵, on ne peut que constater, à l'examen des cartes anciennes, l'extrême mobilité des milieux lagunaires et se livrer à des conjectures : « si l'exacte topographie antique des lagunes reste difficile à tracer, elle se situe nécessairement quelque part entre un trop vaste *Rubresus* et la configuration actuelle ». Quant au tracé de l'Aude, il a été longtemps admis que le fleuve se jetait dans le lac *Rubresus* par deux bras principaux, l'un au nord de la Clape, l'autre plus au sud fluctuant suivant les périodes entre Montfort et Gruissan, la pointe du delta étant située tantôt vers Cuxac, tantôt vers Moussoulens²⁶. Mais les divagations du lit fluvial, les travaux réalisés au cours des siècles pour contenir les inondations ou assurer la fertilité des terres rendent difficile, voire impossible, l'identification des différents tracés suivis par le fleuve.

Les ports antiques de Narbonne

Où était le port de la cité romaine ? En dépit des travaux récents conduits conjointement par les historiens, les archéologues et les géomorphologues, on s'interroge encore sur l'emplacement de ce port.

²⁵ Corinne Sanchez, Marie-Pierre Jézégou dir., *Les ports antiques de Narbonne*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2014, p. 11.

²⁶ *Ibidem*, p. 19.

Depuis le XIX^e siècle, les historiens cherchent à le situer et à évaluer l'impact qu'ont pu avoir l'évolution de la ligne de rivage et la divagation du lit de l'Aude sur l'activité commerciale de la ville. Au début du XX^e siècle, Henri Rouzard remet en question la théorie professée jusqu'alors par les historiens tels que H. Reboul en 1837 ou Paul Tournal en 1859 : l'existence d'un port urbain, dans la ville même, entre le pont des marchands et le Croutz d'Ensabourro. Il avance l'idée d'un système portuaire, composé de trois avant-ports (l'île de Cauquène/Sainte-Lucie ; Port-la-Nautique et le plus important au pied du roc de Conilhac), tandis que seuls les entrepôts seraient en ville²⁷. En 1955, Max Guy reprend cette hypothèse qu'adopte également Michel Gayraud en 1981. Pour ce dernier, Port-la-Nautique serait le véritable port de la ville à partir d'Auguste ou de Tibère jusqu'au III^e siècle de notre ère, même si des débarcadères de taille plus modestes restent encore en activité. Également publiée en 1981, l'analyse d'Yves Solier est tout autre : le système portuaire narbonnais se mettrait en place au I^{er} siècle avant J.-C., avec un port fluvial urbain et l'avant-port de Port-la-Nautique (abandonné dès la fin du I^{er} siècle de notre ère au profit « des avant-ports maritimes de Mateille »).

Comme on le voit, les conclusions divergent. Compilant l'ensemble des données archéologiques et paléo-environnementales disponibles au sein d'un SIG (système d'information

géographique) et les complétant par des prospections subaquatiques, un projet collectif de recherche (PCR)²⁸, mis en place en 2005, a entrepris de retrouver la topographie antique du Narbonnais et du port de la *Colonia Narbo Martius*.

Dans ce cadre, trois sites ont fait l'objet de fouilles archéologiques : deux sites au bord des étangs de Bages/Sigean (Port-la-Nautique et Le Castélou/Mandirac)²⁹; un site à Gruissan, sur l'île Saint-Martin³⁰. Ces sites ont tous trois été des zones portuaires.

Port-la-Nautique, à 4 kilomètres au sud de Narbonne, a eu une existence très courte, de 30 av. J.-C. à 70, et se caractérise par la concentration des activités commerciales et artisanales sur le lieu. Les nombreuses amphores découvertes et l'abondant mobilier céramique témoignent de l'existence de zones de transbordement. Les vestiges d'une construction en grand appareil donnent à penser que cet ouvrage fut un quai muni d'un édifice ayant pu servir de phare ou d'amer. La découverte en 2 000 d'une épave antique, conforme dans sa technique d'assemblage aux épaves localisées entre Ampurias et Narbonne, confirme l'importance du trafic commercial avec la Catalogne³¹.

Aménagé dans une zone marécageuse à grand renfort d'apports de matériaux, Le Castélou prend, semble-t-il, le relais de Port-la-Nautique à

la fin du I^{er} siècle de notre ère et son rôle de port d'embouchure perdure jusqu'au V^e siècle.

Les fouilles archéologiques entreprises depuis 2011 sur l'île Saint-Martin à Gruissan³² ont révélé des structures (bâtiment en grand appareil pouvant servir de point de repère aux navires s'engageant dans la lagune et accueillir des opérations commerciales, citernes d'eau pouvant assurer l'approvisionnement des bateaux) qui laissent penser que ce site a également joué le rôle d'avant-port, voire de capitainerie, gérant et contrôlant l'ensemble des trafics commerciaux. L'établissement est occupé 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 devait se limiter à l'exploitation des carrières de calcaire coquillier³³ et qu'elle ne joua pas le rôle d'avant-port.

A partir de ces avant-ports, des bateaux à fond plat assuraient le lien avec la ville de Narbonne où un port fluvial s'était 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 Narbonne³⁴.

Les navires

Les navires qui entrent au port de Narbonne nous sont connus par des représentations sur des bas-reliefs et par des épaves découvertes dans les lagunes environnantes. Ils appartiennent à deux types : l'*actuaria*, bateau mixte à la rame et à la voile, utilisé surtout pour le cabotage ; la *corbita*, vaisseau de charge aux flancs rebondis, poupe et proue recourbées et relevées jusqu'à la même hauteur, usité pour le trafic de haute mer.

Bien que le littoral languedocien soit relativement pauvre en épaves antiques si on le compare à la Provence, les travaux d'aménagement touristique réalisés dans les années 1970-1975 ont mis au jour des restes de navires, souvent très endommagés par les dragues, mais qui ont livré un abondant mobilier archéologique. C'est ainsi qu'on a découvert des épaves de navires marchands naufragés à Gruissan (Mateille et Grand Bassin) ainsi qu'à Port-la-Nouvelle, lieu-dit Les Estagnols.

²⁷ Corinne Sanchez et alii, « Narbonne, la ville et ses ports », dans Pasqualini (M.), *Fréjus romaine, la ville et son territoire. Agglomérations de Narbonnaise, des Alpes-Maritimes et de Cisalpine à travers la recherche archéologique*. Antibes, 2011, p. 220 et suiv.

²⁸ Julien Caverio et alii, « Un projet collectif de recherche sur les ports antiques de Narbonne : approche paléogéographique et prospections subaquatiques », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale*. Montagnac, 2012, p. 205-224.

²⁹ Corinne Sanchez et alii, « Recherches récentes sur les contextes portuaires de Narbonne (Aude) : les fouilles de Port-la-Nautique et du Grand-Castélou », dans *Actes du congrès d'Arles*, 2-5 juin 2011. Marseille, 2011, p. 171-201.

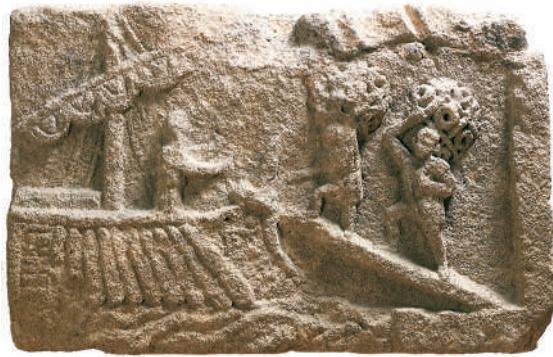
³⁰ Corinne Sanchez, Marie-Pierre Jézégou dir., *Les ports antiques de Narbonne*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2014, p. 43-47.

³¹ Corinne Sanchez et alii, « Narbonne, la ville et ses ports », *op. cit.*, p. 222-223.

³² Corinne Sanchez et alii, « Un établissement littoral antique, l'île Saint-Martin à Gruissan (Aude) », dans *Revue Archéologique de Narbonnaise*, tome 33, 2000, p. 309-349.

³³ Corinne Sanchez, Marie-Pierre Jézégou dir., *Les ports antiques de Narbonne*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2014, p. 29.

³⁴ *Ibidem*, p. 30.



Deux portefaix transportent des poteries contenues dans des filets en empruntant une passerelle posée sur l'avant du navire, amarré trois-quarts avant. A bord, un personnage tourné vers la droite, se tient debout les bras levés, semblant réceptionner les marchandises. La voile principale est repliée sur la vergue du grand mât maintenu par de solides haubans. Douze rames disposées sur un seul rang sont visibles sur le bas-relief.

L'*actuaria* en cours de chargement, bas-relief³⁵ en calcaire utilisé en réemploi dans les remparts de Narbonne³⁶, I^{er}-II^e siècles après J.-C.
(Palais des Archevêques, Ville de Narbonne)
© Editions Gaud



Le bateau a un seul mât à voile carrée, figurée gonflée par le vent. On distingue sur la voile les bandes de renfort ainsi que les cargues permettant de remonter les voiles. Les anneaux de cargue sont visibles à l'intersection des bandes de renfort. La proue est ornée d'un col de cygne et la poupe d'une figure humaine, tête voilée de profil (une divinité protectrice ?). On distingue les anneaux de cargue et la rame-gouvernail.

La *corbita*, bas-relief³⁷ en calcaire utilisé en réemploi dans les remparts de Narbonne³⁸, I^{er}-II^e siècles après J.-C.
(Palais des Archevêques, Ville de Narbonne)
© Editions Gaud

³⁵⁻³⁷ Corinne Sanchez coord., *Projet collectif de recherche sur les ports antiques de Narbonne. Rapport 2011. Les ports antiques de Narbonne*, p. 160-161.

³⁶⁻³⁸ Yves Solier dir., *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*. Catalogue de l'exposition présentée au Musée archéologique de Narbonne (été-automne 1990). Narbonne, Ville de Narbonne, 1990, p. 85-86.



Ancre de bateau trouvée à Port-la-Nautique. I^{er} siècle après J.-C.
(Palais des Archevêques, Ville de Narbonne)
© Editions Gaud

Cette ancre en bois d'importantes dimensions (longueur : 3,57 m ; poids du jas de plomb : 200 kg), découverte en 1990, a laissé supposer que les navires hauturiers de fort tonnage pouvaient arriver jusqu'à La Nautique. Toutefois une autre interprétation est possible. Dans l'Antiquité, le gouvernail d'étambot est inconnu. Les navires sont dirigés au moyen de deux rames-gouvernail situées l'une à babord, l'autre à tribord (seule celle qui est au vent est active). Ce dispositif peut empêcher d'accoster parallèlement au quai et on constate, sur de nombreuses représentations, que les navires accostent de trois-quarts et déchargent par l'avant. Cet accostage nécessite un embossage à l'arrière, au moyen d'une ancre immergée. Il est possible que cela ait été l'usage de cette ancre, découverte à une quarantaine de mètres du quai³⁹.

³⁹ Corinne Sanchez et alii, « Narbonne, la ville et ses ports », dans Pasqualini (M.), *Fréjus romaine, la ville et son territoire*. Antibes, 2011, *op. cit.*, p. 223.

Un commerce florissant

Grâce à son système portuaire, Narbonne est un centre commercial florissant, vers lequel les marchandises convergent des différents points de la Méditerranée pour être redistribuées vers l'intérieur de la Gaule.

Au I^{er} siècle avant J.-C., les vins viennent pour l'essentiel d'Italie⁴⁰, souvent par l'entremise de la province de Tarraconaise. A partir de la fin du I^{er} siècle de notre ère et surtout du II^e siècle, le courant s'inverse et ce sont les vins gaulois que les armateurs narbonnais exportent, en même temps que des huiles de Bétique et des blés du Languedoc. Pour effectuer ces transports, des amphores sont produites en grand nombre à proximité des installations portuaires, notamment dans les fours de Port-la-Nautique (découverts en 2010) ou dans ceux de Sallèles-d'Aude. Sur le site de Port-la-Nautique, les recherches archéologiques ont mis au jour des entrepôts de dimensions importantes, abritant de grandes jarres, des *dolia*, servant au stockage et pouvant avoir une contenance de 20 hectolitres. Mais bien d'autres marchandises prenaient la mer à Narbonne : les céramiques sigillées de la Graufesenque, les métaux de la Montagne Noire et des Corbières, tandis qu'on importait des lampes à huile, des bronzes ou des matériaux de construction (marbre de Carrare).

Ce commerce maritime repose sur l'existence de riches armateurs, les « naviculaires », étudiés par Michel Gayraud⁴¹ grâce aux inscriptions parvenues jusqu'à nous. Certains sont à la tête de petites entreprises spécialisées dans le cabotage le long des côtes mais d'autres, tels les Fadii, les Valerii, les Olitii et les Aponii, ont créé d'importantes sociétés familiales qui sont en relation avec l'Italie, la Sicile, l'Espagne et l'Afrique et ont des représentants à Rome et à Ostie. Les « naviculaires » narbonnais possédaient au Portique des corporations d'Ostie un local dont l'entrée était ornée d'une mosaïque (datant de l'extrême fin du II^e siècle ou du III^e siècle).

L'apogée du trafic se situe, semble-t-il, au II^e siècle. Victime au III^e siècle du déplacement des voies commerciales vers Arles et l'axe rhodanien, Narbonne connaît encore une activité portuaire importante au Bas-Empire, sans toutefois retrouver le niveau qu'elle avait connu.

⁴⁰ Yves Solier dir., *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*. Catalogue de l'exposition présentée au Musée archéologique de Narbonne (été-automne 1990). Narbonne, Ville de Narbonne, 1990, p. 33.

⁴¹ Michel Gayraud, *Narbonne antique, des origines à la fin du III^e siècle*. Paris, Université Paris IV, thèse de doctorat d'Etat, 1977, t. 2, p. 968-975.

La navigation à l'époque romaine



Elément d'ornement de bateau en bronze en forme de dauphin⁴²

Trouvé en 1974 à Mateille (Gruissan), épave A, fortement endommagée par les dragues
Vers 400-425
Pièce de bronze coulée à la cire perdue
21 cm de hauteur et 14,6 cm de largeur
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (réserve Tinal Haut)
© Jean-Marc Colombier, Ville de Narbonne

Lors de son naufrage au début du V^e siècle, le navire transportait un chargement d'amphores, des vases en sigillée et des lampes, en provenance d'Afrique. La cargaison comportait également des lingots en fer et des objets métalliques (bronzes, ustensiles, etc.). L'épave renfermait un second dauphin, brisé par la drague, comparable à celui-ci : le cétacé repose sur le museau (qui laisse apparaître les dents), la queue dressée et recourbée ; une équerre entièrement creuse sert de support. Les deux bronzes participaient vraisemblablement à l'ornementation du navire et se faisaient pendant.



Poulie en bois, élément de gréement

Trouvée à La Nautique lors de fouilles subaquatiques en 1990
Bois
I^{er} siècle après J.-C.
14 cm de longueur ; 7,5 cm de largeur ; 4,8 cm de hauteur
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (réserve Tinal Haut)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne

⁴² Yves Solier, dir., « Les épaves de Gruissan », dans *Archaeonautica*, n° 3, 1981, p. 182-187.



Ancre marine

Époque romaine (pierre) et reconstitution contemporaine (cordages et bois)
38 cm de hauteur ; 31 cm de largeur ; 8 cm de profondeur
Musée de Peyriac-de-Mer



Fond d'assiette en sigillée sud-gauloise portant un décor d'ancre

Trouvé à La Nautique lors de fouilles subaquatiques
1^{er} siècle après J.-C.
Sigillée
9,5 cm de longueur ; 8,5 cm de largeur ; 1,5 cm de hauteur
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (musée archéologique, vitrine 11 N)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne



Grand coquillage faisant fonction de corne de brume

Trouvé à Gruissan
1^{er} siècle après J.-C.
20 cm de largeur ; 10 cm de hauteur ; 12 cm de profondeur
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne, inv. 988.1.1034 (réserve Tinal Haut)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne



Col d'amphore gréco-italique avec bouchon en pouzzolane

Trouvé à Port-la-Nouvelle, épave 1
Époque romaine, le naufrage aurait eu lieu au 1^{er} siècle avant J.-C.
14,4 cm diamètre du col ; 24,5 cm de hauteur
Musée des Corbières à Sigean, registre d'inventaire n°2, n° d'ordre 222

Le bouchon porte l'estampille d'un marchand (7 cartouches carrés disposés dans le désordre) : Q. RE. N. OL. EI. RE et OL sont répétés.

Amphore type Pascual I

Époque romaine
Terre cuite
1,06 m de hauteur ; 32 cm de diamètre maximum
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (musée archéologique)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne

Les potiers de Tarraconaise, imitant les amphores italiques, produisent des amphores de ce type, qu'on trouve en abondance en Gaule narbonnaise. Les amphores portent fréquemment sur le col des estampilles qui contribuent à nous renseigner sur l'origine des vins importés.



Urne en céramique avec restes de poissons

Trouvée à La Nautique, lors de fouilles subaquatiques
1^{er} siècle après J.-C.
Céramique
17 cm de hauteur ; 14,1 cm de longueur maximum ; diamètre de l'embouchure : 10 cm ; diamètre maximum de la panse : 10,7 cm
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (musée archéologique, vitrine 10 N)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne

Monnaies émises à Narbonne à l'effigie d'Octave⁴³

Découvertes dans les galeries souterraines du I^{er} siècle avant notre ère, dépendant de l'Horreum de Narbonne, marché ou entrepôt public
40 avant J.-C.

6 pièces de bronze : 2,9 à 3 cm de diamètre maximum ; 0,3 cm à 0,4 cm d'épaisseur

Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (Horreum)

© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne



Ces monnaies (des as) portent sur l'avers et le revers l'effigie d'Octave et la représentation d'une proue de navire.

Lampe à huile de type à volutes, disque orné de tritons et d'animaux marins



Trouvée à La Nautique, lors de fouilles subaquatiques

I^{er} siècle après J.-C.

9 cm de longueur ; 3 cm de hauteur ; 7,5 cm de largeur

Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (musée archéologique, vitrine 10 N)

© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne

Cette lampe porte des traces d'usure, elle ne faisait sans doute pas partie, au moment de son rejet par-dessus bord, d'un chargement commercial mais du mobilier de l'équipage.



Corbita, I^{er}-II^e siècle ap. J.-C.
(Palais des archevêques, Ville de Narbonne, inventaire : 877.3.6)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne

⁴³ Michel Amandry, Jean-Noël Barrandon, Jean-Claude Michel Richard, « Notes de numismatique narbonnaise V. Les as d'Octave à la proue émis à Narbonne en 40 av. J.-C. », dans *Revue archéologique de Narbonnaise*, tome 19, 1986. p. 57-68.



Le port de Narbonne au Moyen Age
(Carte Archives départementales de l'Aude)

Le port de Narbonne au Moyen Age

On a peu de renseignements sur la vie maritime dans le golfe du Lion entre le V^e et le XI^e siècle. 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 eurent sans aucun doute des conséquences sur les activités de Narbonne qui n'est plus la grande place de commerce qu'elle était aux deux premiers siècles de notre ère. Même s'il semble que les Radhanites, au sein de l'importante communauté juive narbonnaise, aient maintenu un négoce lointain avec l'Orient⁴⁴, l'activité maritime a tendance à se réduire et à se replier sur les ports les plus proches, et ce jusqu'au XI^e siècle.

Renouveau économique

À l'aube du XI^e siècle, les cités maritimes italiennes (Amalfi, Venise, Pise, Gênes) « font sortir les pays d'Occident de leur longue léthargie commerciale »⁴⁵. L'emprise sarrasine se desserre, surtout à partir de la fin du XI^e siècle avec les premières croisades en Orient, l'installation des Normands en Italie du sud et en Sicile et le début de la Reconquista en Espagne.

Narbonne, au carrefour des voies dominiennes et d'Aquitaine, redevient un pôle économique important en relation à l'ouest avec le

Toulousain et au-delà, le Bordelais, au sud avec la Catalogne et à l'est avec le Languedoc oriental et la Provence. Son complexe portuaire, constitué d'un port fluvial et d'avant-ports sur les étangs, voit son activité reprendre. Le port fluvial s'étend du faubourg de Coyran-Belvèze en amont à celui de Villeneuve en aval ; le principal débarcadère se situe en aval du Pont-Vieux, sur les berges du faubourg Villeneuve, là où s'élève entre 1342 et 1345 le troisième pont de la ville dénommé *las naus* (les barques). L'Aude, navigable depuis Limoux, débouche à l'est de la langue de l'Ardillon dans l'étang de Campagnol-Ayrolle, non loin du roc de Conilhac. Au début du XIV^e siècle, à la suite de plusieurs graves inondations, elle se déverse à nouveau dans l'étang de Bages-Sigean. Les navires de mer franchissent le cordon littoral par les graus de Grazel, de Vieille-Nouvelle ou de la Nouvelle ; les marchandises sont alors vraisemblablement transbordées sur des barges ou des radeaux qui peuvent remonter le cours du fleuve⁴⁶.

Dans les premières décennies du XII^e siècle, les mentions de plus en plus nombreuses de relations maritimes avec les villes de Gênes et de Pise témoignent de la reprise en Languedoc (à Montpellier comme à Narbonne) d'un trafic maritime élargi⁴⁷.

⁴⁴ Jacqueline Caille « Narbonne, grand port méditerranéen au Moyen Age », dans Solier (Yves) dir., *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*. Narbonne, 1990, p. 43-45.

⁴⁵ Michel Balard et Christophe Picard, *La Méditerranée au Moyen Age : les hommes et la mer*. Paris, 2014, p. 55.

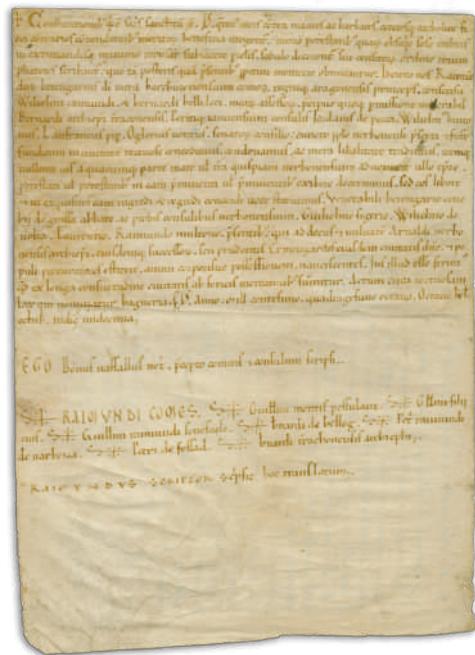
⁴⁶ Jacqueline Caille « Narbonne, grand port méditerranéen au Moyen Age », dans Solier (Yves) dir., *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*. Narbonne, 1990, p. 43-45.

⁴⁷ Gilbert Larguier, « Ports du Golfe du Lion et trafics maritimes, XI^e-XV^e siècle », dans Fabre (Ghislaine), Le Blévec (Daniel) et Menjot (Denis) dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen-Age*. Lattes, 2009, p. 66.

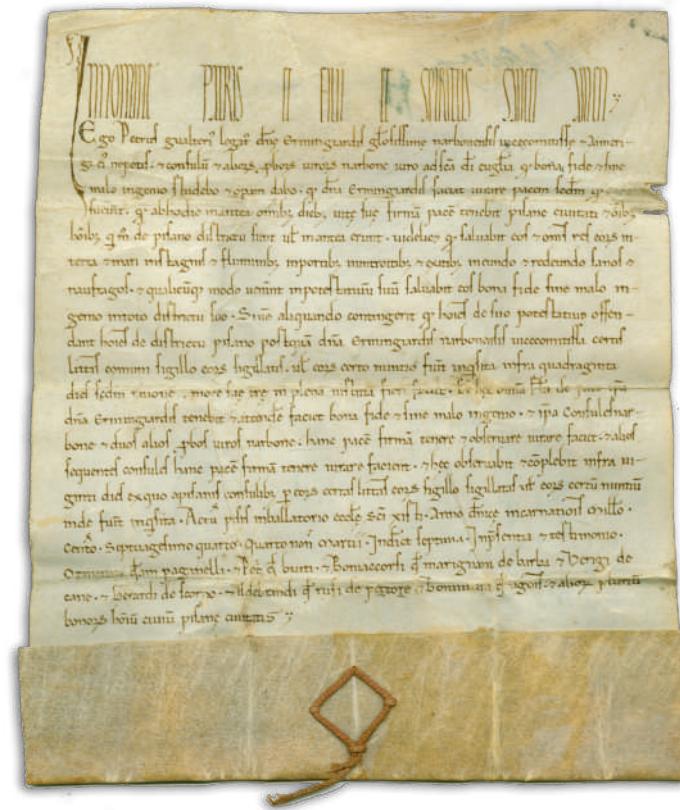
En juin 1132⁴⁸, deux consuls de Narbonne, agissant au nom de l'archevêque, du vicomte et du *populus* de la ville, signent à Gênes un accord commercial avec la république ligurienne. Les Génois se font concéder des avantages fiscaux importants sur les cargaisons des navires et obtiennent un terrain susceptible d'accueillir un comptoir commercial et deux tours⁴⁹. Ils prennent ainsi l'avantage sur Pise, qui avait noué des relations fructueuses avec Narbonne. Dans les années qui suivent, les villes de Pise et de Gênes se livrent une guerre économique sans merci, arrachant aux ports du Languedoc, par l'intimidation ou la diplomatie, des privilèges. Cette rivalité sert parfois les intérêts de Narbonne, qui par ailleurs resserre ses liens commerciaux avec la Catalogne.

Le 24 septembre 1148, Raimond Bérenger IV, comte de Barcelone, roi d'Aragon, accorde aux habitants de Narbonne des privilèges dans la ville de Tortosa⁵⁰. Cet acte, le plus ancien document original des Archives municipales de Narbonne, témoigne de la solidité des contacts par mer, désormais bien établis avec les ports catalans. Considérant qu'il convient d'accorder des bienfaits à tous ceux qui luttent contre les Maures, les barbares et autres ennemis de la foi catholique, Raimond Bérenger IV, comte de Barcelone et roi d'Aragon, concède au « peuple » de Narbonne un établissement commercial (*fundicum*) à Tortosa. Les Narbonnais n'auront pas à verser aux autorités de la ville le droit que les marchands forains (étrangers à la ville) sont tenus de payer conformément à la coutume. Ils pourront entrer dans la ville de Tortosa et en sortir librement. Sont présents Bérenger, abbé de Lagrasse, et quatre

« *probi consules narbonenses* » (sages consuls de Narbonne) : Guillaume Siger, Guillaume de Volta, un certain Laurent et Raimond Multone. Ces hommes agissent au nom de l'archevêque de Narbonne, de la vicomtesse Ermengarde et du peuple.



Privilèges accordés aux habitants de Narbonne dans la ville de Tortosa par Raimond Bérenger IV, comte de Barcelone, roi d'Aragon 24 septembre 1148 (8 des calendes d'octobre 1148) 1 pièce manuscrite sur parchemin, rédigée en latin ; 27 x 20 cm (Archives communales de Narbonne, AA 73)



Promesse de paix, d'amitié et de commerce faite à la Communauté de Pise par P. Gautier, ambassadeur d'Ermengarde, vicomtesse de Narbonne, d'Aymeric, son neveu, et des consuls de Narbonne, 4 mars 1174

1 pièce manuscrite sur parchemin, rédigée en latin ; 26 x 21 cm et sceau en plomb de la Ville de Pise ; 5 cm de diamètre (Archives communales de Narbonne, AA 199)



⁴⁸ Le document porte 1132 mais l'indiction mentionnée correspond à l'année 1131.

⁴⁹ André Dupont, *Les relations commerciales entre les cités maritimes de Languedoc et les cités méditerranéennes d'Espagne et d'Italie du X^e au XIII^e siècle*. Nîmes, 1942, p. 71-73.

⁵⁰ Archives communales de Narbonne, AA 73.

Au début du XIII^e siècle, la tutelle des métropoles marchandes italiennes s'exerce avec moins de rigueur et, dans les années 1224-1225, Narbonne renforce ses liens avec la Provence et conclut des accords avec Vintimille, Savone et Nice d'une part, Hyères, Toulon et Marseille d'autre part. Après la mainmise des Capétiens sur le Languedoc en 1229, Louis IX veut un port sur le golfe du Lion. La fondation d'Aigues-Mortes doit supplanter les autres ports du golfe du Lion et devenir, en même temps qu'une place militaire (point de départ pour la croisade), un centre commercial de premier plan vers le Levant. Cette décision confirme le déplacement du centre de gravité économique du Languedoc vers l'axe rhodanien.

Le rayonnement du port de Narbonne au début du XIV^e siècle

Au début du XIV^e siècle, Narbonne est une ville prospère, dont la population s'est considérablement accrue. Cette expansion, elle la doit à son activité drapière florissante. Même si toutes les étapes de la fabrication ne se font pas sur place, la ville en contrôle la plus grande partie ; ses artisans assurent les tâches plus techniques et plus rémunératrices de l'apprêt des draps. Pour cette importante production, il faut trouver des débouchés. Aussi Narbonne a-t-elle considérablement élargi ses relations commerciales en Méditerranée. Très présente dans la partie occidentale (ayant conclu des accords en Sicile en 1331, au Maroc en 1339), elle investit également le bassin oriental,

signant des traités commerciaux avec l'empereur de Constantinople en 1340 (puis par la suite avec son successeur) et avec le grand maître de l'Ordre des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem à Rhodes en 1356⁵¹. Toutefois l'essentiel du trafic maritime narbonnais se fait avec Marseille (et de là vers les ports italiens et même africains), et avec la Catalogne⁵². Il s'agit pour l'essentiel de cabotage le long des côtes occidentales de la Méditerranée. Entre 1327 et 1341, de nombreux navires narbonnais viennent charger au port de Marseille à destination du royaume de Naples, des Baléares ou de la Sardaigne⁵³.

Si les Narbonnais ont acquis une réputation de bons marins, ils ne disposent pas d'une flotte de haute mer (galées et nef). Comme les Montpelliérains, ils utilisent indifféremment les bateaux de Majorque, de Barcelone, de Marseille, de Gênes ou de Pise, qui collectent les cargaisons depuis Collioure jusqu'à Aigues-Mortes⁵⁴. On trouve trace cependant des chantiers de construction navale. Ainsi, en 1318-1320, à l'initiative du roi et du pape Jean XXII⁵⁵, cinq galères pour la croisade sont construites à Narbonne, au lieu-dit Capelles (aux environs de Port-de-Galères et de Vignemijean), au nord-est de l'étang de Bages. En 1340, les pièces d'un procès entre un marchand marseillais et les héritiers d'un Narbonnais font état de la construction à Narbonne d'un *linh* (petit bâtiment à un seul pont) d'un port de 1850 quintaux, soit un bateau à usage commercial assurant le cabotage côtier⁵⁶.

Mais à la suite d'inondations catastrophiques, l'Aude tend à quitter son lit et en emprunter un nouveau au nord-est de la ville, privant alors Narbonne de son artère vitale⁵⁷. La peste noire touche Narbonne à la mi-février 1348 ; l'épidémie sévit pendant cinq mois environ. Il est difficile d'évaluer l'importance des pertes humaines. Les historiens sont partagés : certains évaluent le nombre des victimes à 7 000-7 800, soit un quart de la population ; d'autres vont jusqu'à considérer que la ville a perdu les quatre cinquièmes de ses habitants⁵⁸. A cette épreuve, s'ajoute en 1355 le raid du Prince Noir qui, s'il ne prend pas la Cité, ravage le Bourg, cœur de la production textile, et les faubourgs.

Heurs et malheurs du commerce maritime narbonnais (XIV^e-XV^e siècle)

Dans la seconde moitié du XIV^e siècle, Narbonne connaît un redressement spectaculaire sur le plan démographique, économique et maritime. Les marins narbonnais se montrent toujours très actifs en Méditerranée occidentale, mais se font de plus en plus entreprenants en direction du Levant⁵⁹. La ville se lance dans une offensive contre le monopole d'Aigues-Mortes et sollicite du comte de Poitiers en 1349 le transfert du port d'Aigues-Mortes à Leucate. La requête est rejetée à la suite des protestations des habitants et marchands de la sénéchaussée de Beaucaire et il est interdit aux habitants de Narbonne de poursuivre les travaux commencés pour établir un port de mer

au grau de la ville. Ces difficultés n'empêchent pas les marchands narbonnais de conduire des expéditions maritimes d'envergure comme en témoigne le livre de compte de Jacme Olivier, heureusement parvenu jusqu'à nous⁶⁰.

Un port de mer à Leucate ?

Le 7 avril 1309, Amauri, vicomte de Narbonne, signe à Paris un traité⁶¹ par lequel il cède au roi de France, Philippe le Bel, la suzeraineté du château de Leucate, avec la haute justice, les leudes, les tonlieux et les péages perçus sur terre et sur mer ; il promet au roi la moitié par indivis de la juridiction haute et basse qu'il exerce dans la Cité et le Bourg de Narbonne. Le document contient toutefois une clause suspensive : le roi doit faire justice au vicomte des biens confisqués sur les juifs de Narbonne et régler le procès qui l'oppose aux consulats de la ville.

Grâce à cet accord, le roi de France veut construire à Leucate un port en eau profonde, apte à abriter navires marchands et navires de guerre. Moyennant 300 livres tournois, il délivre en 1313 (v. st.) les habitants de toute servitude, rendant ainsi plus attractif le castrum de Leucate⁶². Ce port risque de concurrencer celui de Narbonne et les deux consulats de la ville font cause commune contre la réalisation du paréage. Le 14 juin 1322, Charles IV le Bel annule le traité et abandonne le projet d'établir un port à Leucate.

⁵¹ Jacqueline Caille « Narbonne, grand port méditerranéen au Moyen Age », dans Solier (Yves) dir., *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*. Narbonne, 1990, p. 43-45.

⁵² Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1, p. 27 et suiv.

⁵³ Edouard Baratier, « Marseille et Narbonne au XIV^e siècle d'après les sources marseillaises », dans *Narbonne. Archéologie et histoire. Narbonne au Moyen Age. XLV^e congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon...* Montpellier, 1973, p. 85-92.

⁵⁴ Gilbert Larguier, « Ports du Golfe du Lion et trafics maritimes, XI^e-XV^e siècle », dans Fabre (Ghislaine), Le Blévec (Daniel) et Menjot (Denis) dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen-Age*. Lattes, 2009, p. 68.

⁵⁵ Jean-Pierre Sosson, « Un compte inédit de construction de galères à Narbonne (1318-1320) », dans *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, 1962, fascicule XXXIV, p. 57-318.

⁵⁶ Edouard Baratier, « Marseille et Narbonne au XIV^e siècle d'après les sources marseillaises », dans *Narbonne. Archéologie et histoire, op. cit.* p. 89.

⁵⁷ Jacques Michaud et André Cabanis dir., *Histoire de Narbonne*. Toulouse, Privat, 1981, p. 171.

⁵⁸ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1, p. 75-76.

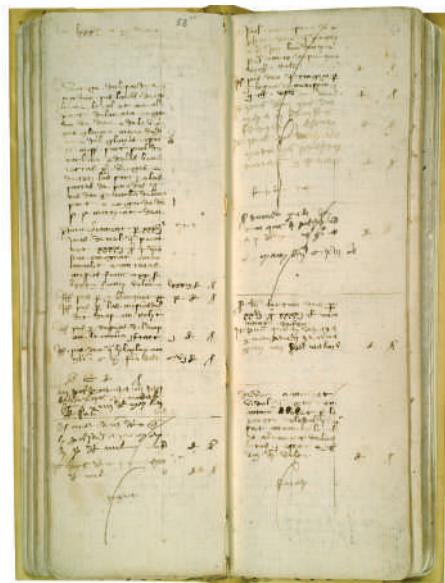
⁵⁹ *Ibidem*, vol. 1, p. 110 et suiv.

⁶⁰ Archives municipales de Narbonne, HH 1.

⁶¹ Hélène de Tarde, « Le pariage du 7 avril 1309 », dans *Narbonne. Archéologie et histoire. Narbonne au Moyen Age. XLV^e congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon...*, Montpellier, 1973, p. 77-83.

⁶² Dom Cl. Devic et Dom J. Vaissette, *Histoire générale de Languedoc...* Toulouse, Privat, 1885, t. 9, p. 313-319.

Le livre de comptes d'un marchand narbonnais Jacme Olivier (1381-1391)



Registre papier de 150 feuillets, rédigé en langue d'oc, couverture en parchemin contemporaine ; 47 x 16 x 6 cm
Archives communales de Narbonne, HH 1

Le livre de comptes de Jacme Olivier⁶³ est une source exceptionnelle pour qui veut connaître l'activité économique de Narbonne dans la seconde moitié du XIV^e siècle. Débutant en 1381, dans une période difficile pour Narbonne (« guerre du vicomte » notamment), le livre s'achève en 1391, moment difficile pour le commerce transitant par Marseille à la suite des expéditions maritimes des Angevins en Italie.

Jacme Olivier n'est pas l'un des marchands les plus fortunés de Narbonne. 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 ».

Jacqueline Caille voit dans Jacme Olivier « l'un des derniers représentants du grand commerce international » narbonnais⁶⁴.

Il semble que dans le même temps, alors que le nombre de marins décline à l'intérieur de la ville de Narbonne, se développe à Gruissan, une communauté de gens de mer qui ne bornent pas leur activité à la pêche et à l'exploitation des étangs mais, sollicités par les marchands narbonnais, n'hésitent pas à affronter la haute mer⁶⁵.

Au début du XV^e siècle, Narbonne n'est plus qu'un centre de cabotage, depuis la Catalogne jusqu'à Marseille ou Minorque. Les navires sont de contenance modeste, portant en moyenne 100 à 300 quintaux de charge. Gilbert Larguier⁶⁶ a analysé les comptes de robinage (droit perçu sur les marchandises transitant par la Robine, canal reliant Narbonne à la mer) des années 1402-1406. Le trafic est régulier : une dizaine de bateaux par mois en moyenne ; l'activité est soutenue toute l'année même si elle se ralentit quelque peu en hiver. Les patrons de Gruissan confirment leur prééminence sur les marins narbonnais. Les marchandises commercialisées sont d'une grande diversité : miel et huile en abondance, vin bien sûr, figues, raisins, anguilles, sardines, oranges, etc. Le pastel tient également une grande place, preuve du développement de la production dans la région toulousaine.

La situation du commerce maritime narbonnais est donc loin d'être mauvaise, même si les échanges commerciaux ne vont plus jusqu'au Levant. La fin du monopole d'Aigues-Mortes décidée en 1400 par le roi de France fait naître des espoirs. Narbonne entreprend même de reconstruire la digue de Moussoulens pour rétablir le cours de la Robine et la communication de Narbonne à la mer.

Mais à partir de 1420, la situation se détériore. La population de Narbonne connaît une chute continue. La draperie s'effondre, concurrencée par la production catalane. Le miel de Narbonne, produit d'exportation de grande renommée, perd de sa valeur à cause du développement de la canne à sucre en Sicile. Le trafic maritime est au plus bas de la fin des années 1430 jusque vers 1460. Pour Gilbert Larguier, ce n'est pas une simple crise conjoncturelle ; c'est une rupture majeure, la fin d'un système reposant sur la production du drap et sa commercialisation.

À partir de 1470, le commerce maritime reprend peu à peu à Narbonne. Pour faire face à la pénurie de blé dont souffre leur pays, des marchands catalans viennent s'approvisionner à Narbonne, redonnant vie au port. La remontée du droit de robinage perçu sur les marchandises témoigne de ce renouveau, toutefois bien précaire. Plus des trois quarts des bateaux arrivent à vide. Le blé constitue l'essentiel des produits d'exportation, auxquels viennent s'ajouter toutefois le bois d'œuvre, le fer, le pastel et les draps.

Après des débuts modestes, Narbonne supplante Aigues-Mortes et redevient au XVI^e siècle le premier port languedocien. La ville renoue des relations commerciales avec Marseille et la Provence, rattachée au royaume de France depuis la fin du XV^e siècle.

⁶³ Edité par Alphonse Blanc, *Le livre de comptes de Jacme Olivier, marchand narbonnais du XIV^e siècle*. Paris, Alphonse Picard et fils, 1899, 1213 p. Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1, p. 117-132.

⁶⁴ Jacques Michaud et André Cabanis dir., *Histoire de Narbonne*. Toulouse, Privat, 1981, p. 162.

⁶⁵ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1, p. 133-136.

⁶⁶ *Ibidem*, vol. 1, p. 137 et suiv.

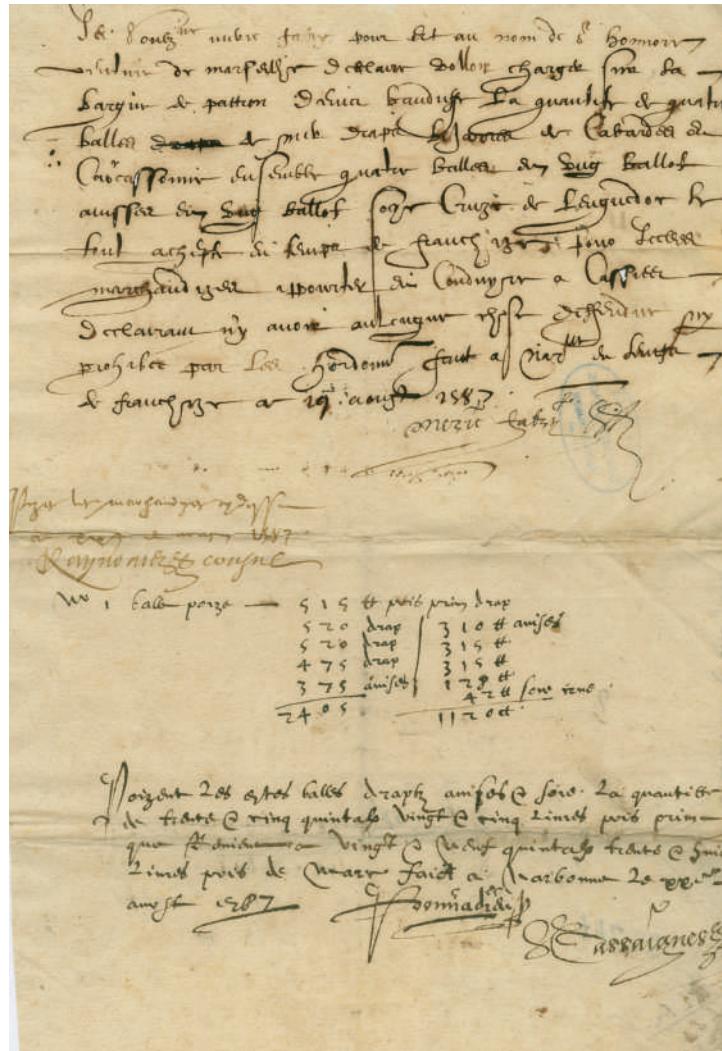
L'aventure océanique de la « Sainte-Marie et Saint-Paul » (1429-1430)⁶⁷

Construite à Narbonne, la galée « Sainte- Marie et Saint-Paul » est un navire de charge, destiné à recevoir une importante cargaison et dont le gouvernail axial doit permettre de voyager en haute mer. Jean Vidal, changeur narbonnais installé en 1425 à Montpellier, détient la plus grande part (10 parts sur 24) des capitaux de la société qui en est propriétaire. Quatre autres personnes ont participé à la mise de fond : trois Languedociens et François Ventura, représentant d'une compagnie florentine qui opère en Méditerranée occidentale. Pour éviter de voir leur navire confisqué par les Anglais alors en guerre contre la France, les quatre Montpelliérains vendent (fictivement) leurs parts au Florentin. La destination de la galée est la Flandre où on veut échanger le pastel contre les draps du pays. L'itinéraire est fixé dans le contrat d'assurance : La Nouvelle, Leucate, Collioure, Barcelone, Valence, Malaga, Cadix, L'Ecluse avant-port de Bruges. Au retour, elle doit reprendre la même route pour atteindre Pise ou un autre port : de fait, elle accoste à Gaète.

Ce voyage océanique n'eut pas de lendemain et, par la suite, la « Sainte-Marie et Saint-Paul » vogua vers le Levant. Toutefois, cette expédition témoigne des capacités d'innovation des marchands languedociens.

NÉGOCE ET NAVIGATION

⁶⁷ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1, p. 189-201.



Déclaration de chargement de draps et autres marchandises acquis en franchise à la foire d'août de Narbonne, 19-20 août 1587 (A. D. Aude, 71 C 33)

Les temps modernes

Renaissance du trafic maritime à Narbonne

Dans la première moitié du XVI^e siècle, le trafic maritime à Narbonne reprend lentement mais sûrement. Ce renouveau est dû en grande partie aux exportations de bois, de fer et de pastel. La demande en matériaux de construction est en effet importante et le pastel, contrairement à ce qu'on imagine, fait toujours l'objet d'un trafic soutenu, même avec la concurrence de l'indigo après 1560 : 7 635 quintaux de pastel quittent Narbonne par mer en 1654, principalement en direction de la péninsule ibérique⁶⁸. Quinze ans après la peste meurtrière des années 1558-1560, les revenus du droit de robinage connaissent un véritable envol.

La seconde moitié du XVI^e siècle est marquée par les guerres de religion. A partir de 1585, Narbonne, bastion catholique, s'engage activement au côté de la Ligue et devient un lieu frontière entre les deux Languedoc, celui d'Henri I^{er} de Montmorency favorable aux protestants à l'est et celui des Joyeuse à l'ouest. Pourtant, en dépit des troubles, de l'insécurité et des destructions dont souffre alors la région sur terre et sur mer, c'est la

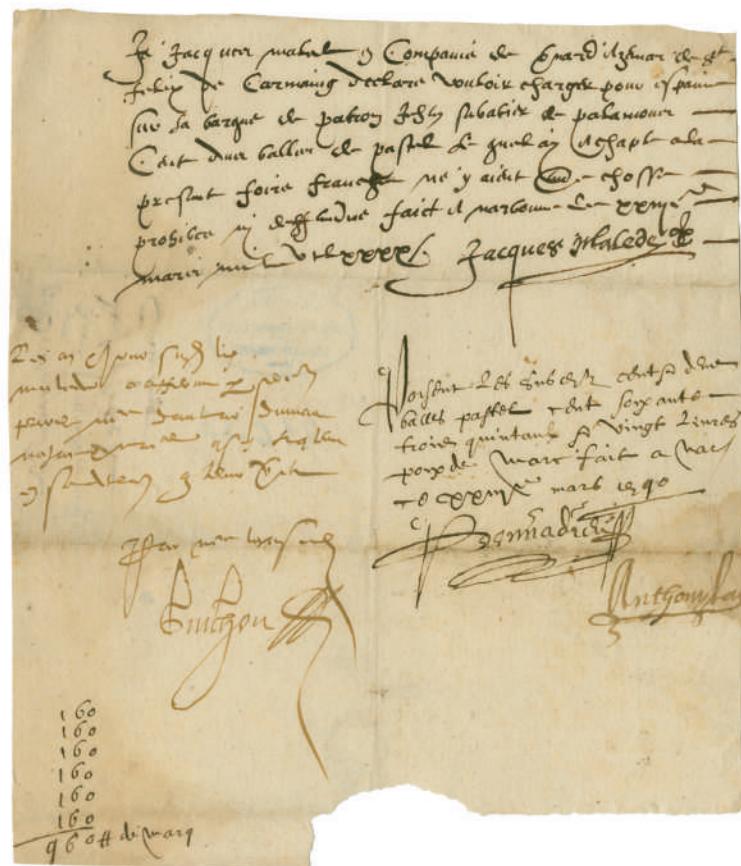
période où Narbonne connaît un grand essor économique. Les échanges commerciaux ne s'interrompent pas entre la zone tenue par les catholiques et celle aux mains des protestants. En janvier 1585, la ville de Narbonne obtient même du roi de France Henri III la création de deux foires franches de dix jours chacune, décision qui ne prend effet qu'en 1587, après l'enregistrement des lettres royales par la Chambre des Comptes de Paris⁶⁹, et qui est révoquée en 1590 avec la défaite de la Ligue.

Dans les années 1580, la vie maritime a repris sur toute la côte languedocienne. Les petits ports, occupés principalement à la pêche comme Marseillan, Mèze, Agde ou Sérignan, prennent part au trafic commercial. Mais Narbonne, dont les principaux débouchés commerciaux sont les ports de Barcelone et de Marseille, exerce une prééminence manifeste sur tous ces sites et assure, entre 1587 et 1590, la moitié des échanges maritimes languedociens. Le drap, dont la fabrication connaît un renouveau en Languedoc, tient de nouveau une place importante au sein des marchandises commercialisées. Quant au pastel, il reste un produit phare d'exportation, jusqu'au premier tiers du XVII^e siècle. Ce retour des activités maritimes s'accompagne d'une reconstitution du groupe des gens

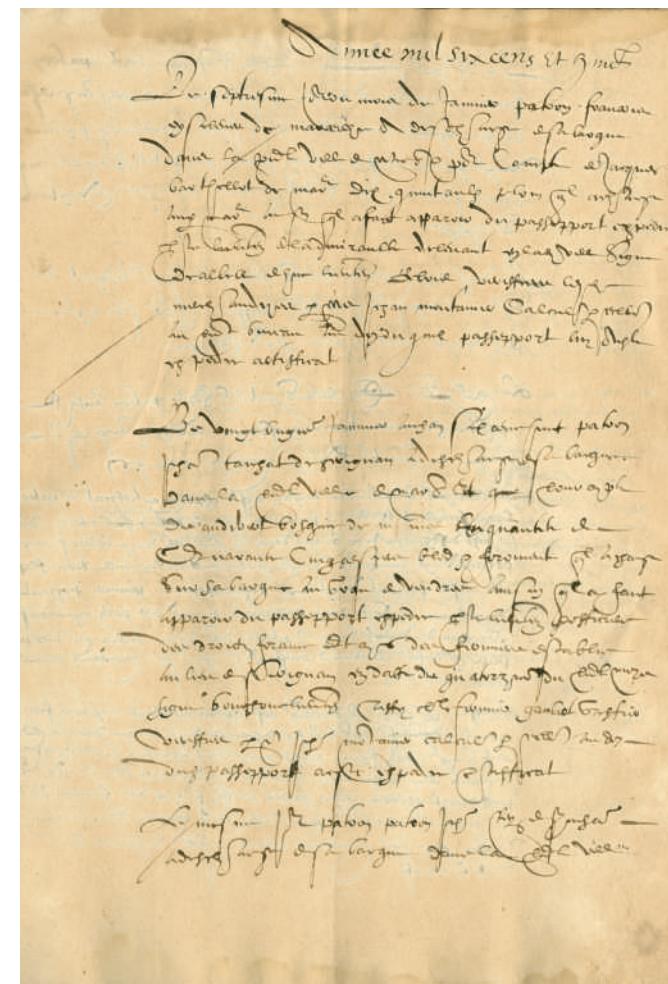
⁶⁸ Gilbert Larguier, « Narbonne et la voie méditerranéenne du pastel », dans *Annales du Midi*, n° 222, avril-juin 1998, p. 152.

⁶⁹ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 2, p. 555 et suiv.

de mer, qui s'effectue principalement par l'arrivée de patrons et de mariners d'origine provençale. Leur nombre comme d'ailleurs leur fortune restent modestes.



Déclaration de chargement de pastel acquis en franchise à la foire de carême de Narbonne, 23 mars 1590 (A. D. Aude, 71 C 33)



Enregistrement des déchargements de marchandises qui ont été apportées « par mer et canal de la rivière d'Aude » à Narbonne, 1608 (A. D. Aude, 71 C 27)

L'emprise grandissante des pouvoirs politiques

Amirauté de Narbonne et maîtrise des ports

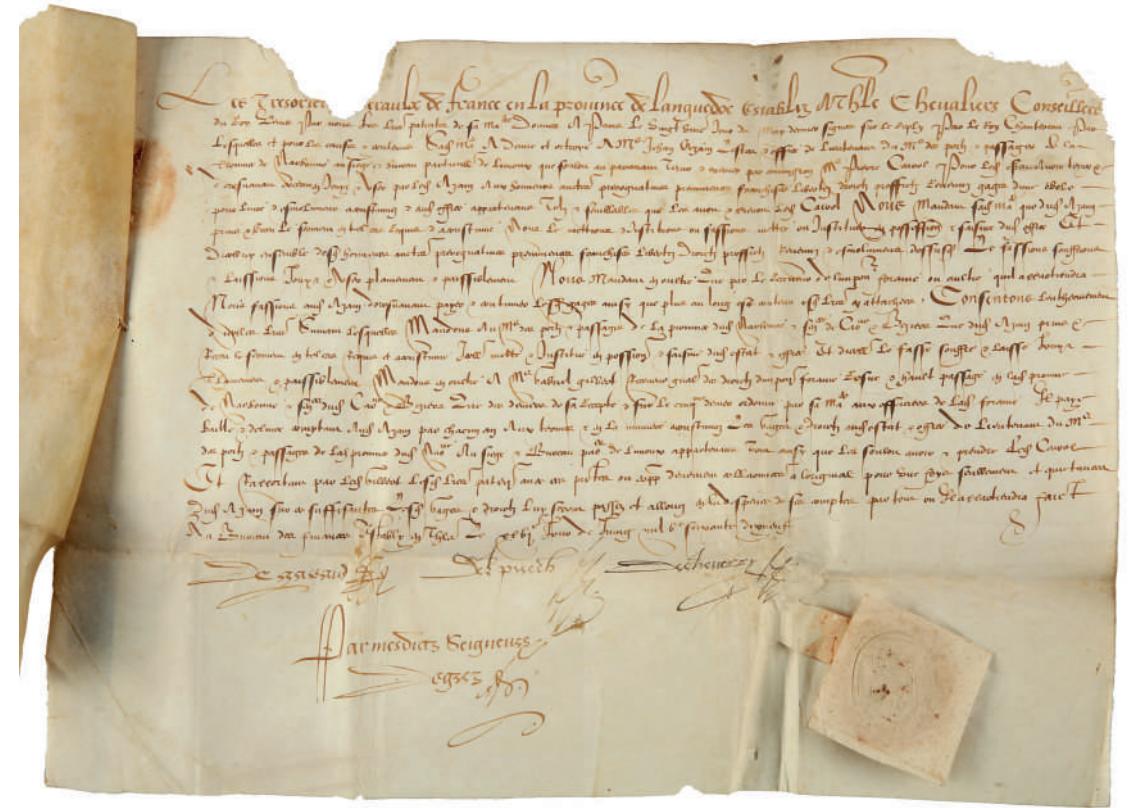
Dès le XVI^e siècle, le roi de France cherche à réduire les prérogatives seigneuriales et à instaurer son pouvoir sur le littoral, lieu d'échanges et frontière maritime⁷⁰. Par l'ordonnance du 10 mars 1544, il intègre les rivages de la mer dans le domaine royal. De là, se mettent en place des amirautés, dépendant des parlements, avec des compétences judiciaires grandissantes, mais dont les ressorts et les sièges ont été souvent modifiés. Un édit d'août 1630 crée en Languedoc quatre sièges généraux, à Narbonne, Agde, Sérignan et Frontignan, et trois sièges particuliers à Aigues-Mortes, Leucate et Vendres. Les premiers ont la faculté de siéger en appel jusqu'à 150 livres, les seconds jusqu'à 50 livres seulement. Au XVIII^e siècle, les amirautés en Languedoc sont au nombre de quatre : Aigues-Mortes, Sète, Agde et Narbonne⁷¹. Le ressort de l'amirauté de Narbonne s'étend de l'embouchure de l'Aude au grau de Saint-Laurent-de-la-Salanque, ainsi que sur le canal de la Robine, depuis le Gaillousty (Sallèles-d'Aude) jusqu'au lieu-dit Le Caragol (embouchure primitive de la Robine dans l'étang de Sigean).

L'ordonnance de la Marine de 1681 organise et régleme ces juridictions, définit leurs compétences (affrètements, prises de mer, épaves, pêche, guet de la mer, piraterie, matières civiles et criminelles, etc.). Les officiers de l'amirauté de Narbonne obtiennent,

par arrêt du Conseil du 2 mai 1642, le droit de faire les baux à ferme des droits de « robinage, leude et péage », accordés jusque-là aux consuls de la ville et d'obliger ces derniers à effectuer les réparations nécessaires au canal et au port. Ce droit leur est enlevé au XVIII^e siècle et en 1785, ils en réclament le rétablissement⁷².

Il existe par ailleurs depuis 1549 des maîtres des ports, ponts et passages. En Languedoc, on dénombre trois sièges : à Toulouse, Villeneuve-lès-Avignon et Narbonne. La Maîtrise des ports de Narbonne dispose d'un bureau général à Narbonne et de divers bureaux particuliers (Gruissan, Leucate, Sigean, La Nouvelle, Sérignan, Marseillan, Agde, etc.)⁷³. Dépendant de la Cour des Aides, elle a pour mission essentielle la perception des traites (impôts royaux sur la circulation des marchandises). Lorsque la royauté a définitivement affermé les droits forains à la fin du XVII^e siècle, la maîtrise des ports n'exerce plus guère que la juridiction contentieuse des traites. Les maîtres des ports avaient aussi à connaître des réparations et de l'entretien des voies de communication mais cette juridiction leur est enlevée en 1662 au profit des Etats de Languedoc.

Les amirautés font partie des juridictions d'exception dont la suppression est vivement désirée par les gens de mer. En 1790, la nouvelle organisation judiciaire du royaume leur enlève tout le contentieux du trafic par mer pour l'attribuer aux tribunaux de commerce nouvellement créés⁷⁴. Elles sont supprimées en 1792.



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)

⁷⁰ Joachim Darsel, « L'amirauté en Languedoc et Roussillon », dans *Le Sud-Ouest. Actes du 96^e congrès national des Sociétés Savantes de Toulouse, 1971...* Paris, tome II, 1976, p. 9-27.

⁷¹ Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », dans *Cahiers de la Méditerranée*, 83, 2011, p. 273-295.

⁷² Joachim Darsel, « L'amirauté en Languedoc et Roussillon », dans *Le Sud-Ouest. Actes du 96^e congrès national des Sociétés Savantes de Toulouse, 1971...* Paris, tome II, 1976, p. 23.

⁷³ *Ibidem*, p. 10.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 27.

Les Etats de Languedoc et « l'aménagement du territoire »

Les Etats de Languedoc, apparus au XIV^e siècle, jouissent d'un privilège important : le droit de répartir et de lever les impôts dus au roi dans la province. A partir du XVII^e siècle, cette assemblée, composée des trois ordres de la société, est amenée progressivement à s'intéresser à ce qu'on appelle aujourd'hui « l'aménagement du territoire »⁷⁵. L'initiative en matière de grands travaux appartient au roi mais, peu à peu, les Etats interviennent dans différents domaines : lutte contre les inondations, construction des routes, aménagement des ports, assainissement des étangs côtiers, etc.

Depuis le XVI^e siècle déjà, les Etats sont investis dans la construction des ponts, en concurrence avec les maîtres des ports et les trésoriers de France. Jusqu'au milieu du XVII^e siècle, l'intervention des Etats dans les espaces littoraux est exceptionnelle. Sollicités par le roi en 1632 pour financer les travaux d'aménagement d'un nouveau port à Agde, au Brescou, les Etats s'investissent dans l'opération et s'intéressent dès lors au développement du commerce maritime, incités en cela par le colbertisme et l'action mercantiliste des autorités politiques. Le roi contraint les Etats à financer les travaux de creusement du canal de jonction des mers et ceux du port de Sète. Il les associe aux aménagements des

complexes portuaires d'Agde et de Narbonne et du canal des Etangs devant relier Agde au Rhône.

Au début du règne de Louis XV, les chantiers d'aménagements portuaires se multiplient et prennent de plus en plus d'ampleur. Chargés du financement des ouvrages, les Etats réclament d'en avoir la mise en œuvre et finissent par obtenir satisfaction. Le règlement du 2 juillet 1778 leur confie la maîtrise des ouvrages portuaires civils, qui cesse dès lors de relever de la direction des fortifications. Afin de suivre les chantiers, l'assemblée provinciale met en place son propre corps d'ingénieurs des travaux publics. Aux Etats, la commission des travaux publics de la province fait chaque année le point sur les travaux réalisés l'année précédente, prend connaissance des demandes royales, ne les conteste que très rarement et propose la levée des impositions⁷⁶.

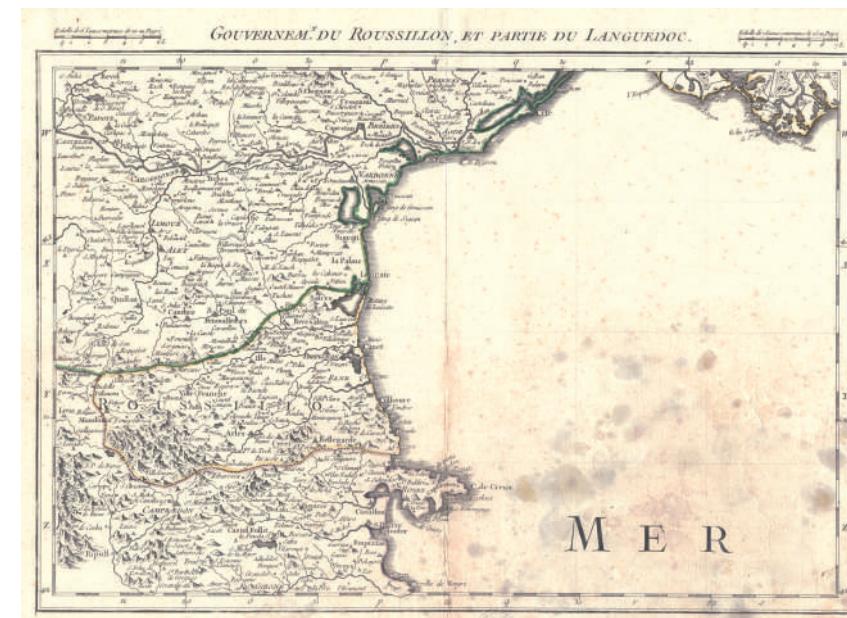
⁷⁵ Stéphane Durand, Arlette Jouanna et Elie Pélaquier, *Les Etats de Languedoc de la Fronde à la Révolution*. Genève, Librairie Droz, 1983 p. Stéphane Durand, « Les Etats de Languedoc et le littoral provincial (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Brogini (Anne) et Ghazali (Maria) dir., *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protection, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Saint-Denis, 2015, p. 194-207.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 700-701.

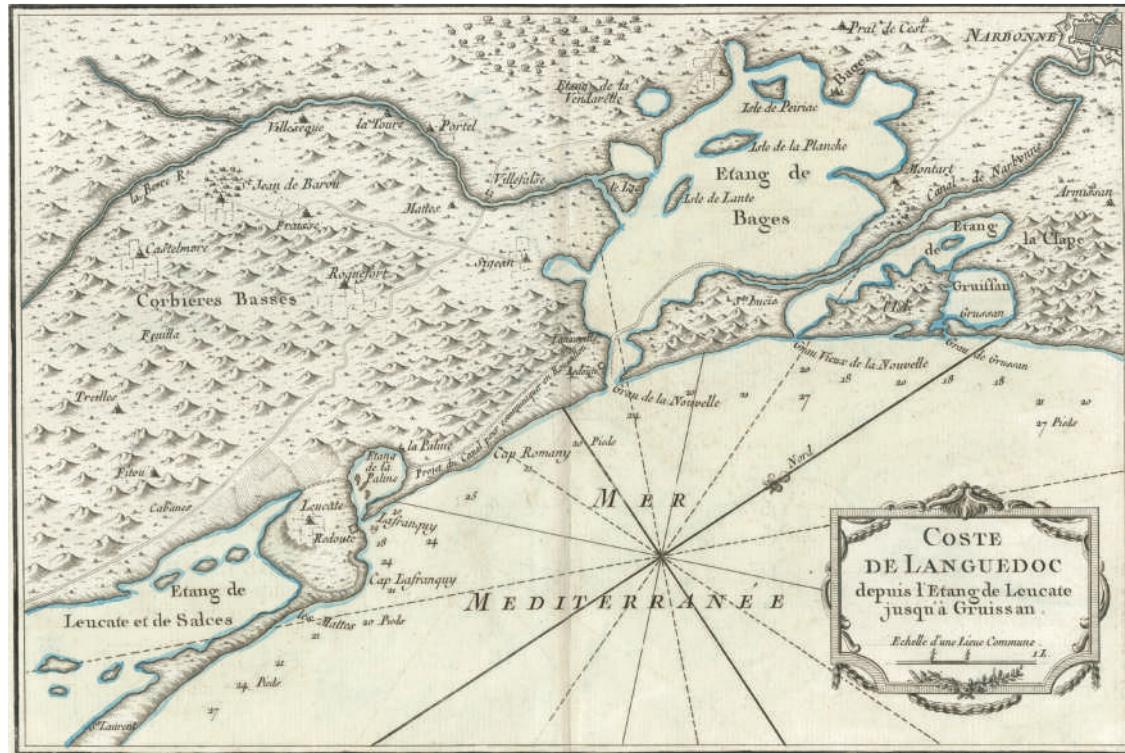
⁷⁷ Stéphane Durand, « La territorialisation de l'action des états de Languedoc (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et culture »*, n°30, 2009, p. 31-45.

La cartographie au service de l'aménagement du territoire

L'intérêt porté par les Etats de Languedoc au territoire se manifeste aussi dans la volonté qu'ils ont de mieux connaître cet espace provincial qu'ils investissent. En 1722, les Etats décident de faire dresser une carte de la province de Languedoc, en complément de *l'Histoire générale de Languedoc*, que doivent rédiger, à leur demande, les pères bénédictins dom Claude Devic et dom Joseph Vaissète⁷⁷. À partir de cette date, la cartographie de la province connaît un important développement, qu'il s'agisse de la réalisation de la carte de Cassini, représentant le territoire provincial dans son entier, au sein du royaume de France, ou de cartes donnant à voir des espaces réduits, des lieux particuliers qui doivent recevoir des aménagements. Cette entreprise est à mettre en relation avec l'administration des travaux publics confiée aux Etats.



Carte gravée par César-François Cassini de Thury extraite de l'atlas *Carte de France en XXXI gouvernements militaires et en ses provinces*, 1756 (A. D. Aude, 1 Fi 1251)



Carte de la côte du Languedoc depuis l'étang de Leucate jusqu'à Gruissan, par Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772) cartographe, s. d. (A. D. Aude, 1 Fi 1450)

Le port de Narbonne à son apogée (XVII^e siècle)

Des installations portuaires réclamant sans cesse des améliorations

Par sa situation géographique à l'intérieur des terres, la médiocrité des conditions de navigation, la progression des alluvionnements, les risques de fermeture des graus, Narbonne ne bénéficie pas de conditions favorables pour développer son activité maritime. Pourtant, celle-ci atteint son apogée au XVII^e siècle.

Le système portuaire de Narbonne est d'une grande complexité⁷⁸. Il est constitué d'un grau, à La Nouvelle, entre le cap Romani et l'île Sainte-Lucie, par lequel on pénètre loin à l'intérieur ; d'un étang (Bages-Sigean) ; de la Robine canalisée que les barques empruntent à l'Ardillon pour remonter jusqu'à la ville ; du port enfin et des quais entre le pont Sainte-Catherine et le pont-vieux. Par ailleurs, il faut compter avec le cours de l'Aude par lequel descendent les trains de bois et son embouchure, où des barques peuvent venir charger.

L'une des préoccupations majeures du temps est de veiller à ce que le grau de La Nouvelle ne se ferme pas. Au milieu du XVII^e siècle, le grau de La Nouvelle est dépourvu de tout aménagement qui le protégerait de la formation des bancs de sable ; il n'est pas à l'abri non plus des nuisances humaines. C'est ainsi qu'à la lumière des plaintes déposées devant l'Amirauté de Narbonne, on apprend que

les patrons n'hésitent pas à jeter dans le grau leur « soucre » (le lest qu'emportent les bateaux lorsqu'ils naviguent à vide et dont ils se débarassent lorsqu'ils embarquent leur cargaison)⁷⁹. On se contente de curer le grau à différentes reprises. C'est seulement en 1704 que les Etats entreprennent des travaux plus conséquents : pour faciliter l'entrée, on encaisse le grau entre deux jetées de pierres mais le passage utilisable pour les barques n'est que d'une cinquantaine de mètres. Par la suite, des travaux sont régulièrement entrepris, notamment pour canaliser le passage qui conduit à l'étang ou améliorer l'entrée du grau. Narbonne de son côté aménage son port et construit des quais en pierre de taille et maçonnés ; la ville veille en outre à l'entretien de la Robine, menacée régulièrement d'envasement, et stabilise la terminaison du canal au Caragol par l'édification de murailles dans l'étang. Les dépenses sont importantes, plus de 120 000 livres en vingt ans ; les résultats réels mais décevants. La taille des bateaux qui entrent à La Nouvelle a tendance à augmenter à la suite de l'élargissement et de l'approfondissement du grau mais elle ne dépasse guère 1 200 quintaux de charge.

Un trafic maritime en plein essor

En dépit des difficultés inhérentes à ces installations portuaires inconfortables, le trafic maritime à Narbonne connaît un réel essor, si on s'en rapporte à l'augmentation considérable des revenus du droit de robinage et de la leude : 3 120 l. en 1600 ; 12 725 l. en 1672⁸⁰. Ces chiffres nous

⁷⁸ Gilbert Languier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 2, p. 765 et suiv.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 770.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 802.

conduisent à conclure à une multiplication par quatre du trafic portuaire entre ces deux dates.

Le port exporte du bois vers Vendres et Agde, du fer en direction de la Provence, du pastel à la foire de Beaucaire. Mais c'est le blé qui constitue l'essentiel des expéditions. Plus de 100 000 setiers sont exportés dès 1620. Le négoce du drap et du pastel se maintient pendant toute la première moitié du XVII^e siècle mais les quantités ont tendance à diminuer et on assiste à la perte des marchés les uns après les autres. Quant aux importations, leur volume et leur valeur sont d'une grande médiocrité : produits alimentaires (poisson, oranges et citrons, condiments et huile), drogues et épices, savon.

Mais ce trafic florissant a des fragilités. Certes, les marchands narbonnais investissent et prennent des parts dans les barques mais les horizons commerciaux se réduisent : la navigation se fait surtout en direction de Marseille et de la Provence au détriment de l'Espagne. Et si le groupe social des gens de mer se reconstitue dans la ville de Narbonne, il est dû essentiellement à l'arrivée de Provençaux qui fournissent les bateaux et le travail.

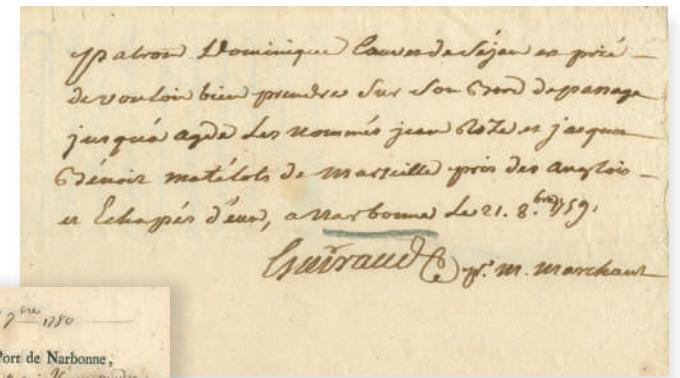
Désillusions au XVIII^e siècle

En 1680, s'ouvre pour le Narbonnais une période de crise grave et durable⁸¹, due pour l'essentiel à la conjonction de plusieurs phénomènes : l'enchaînement de mauvaises récoltes et de mor-

talités ; l'accroissement de la pression fiscale ; le recul du trafic maritime. L'inauguration au printemps 1681 du canal des Deux-Mers, l'aménagement du port de Sète (à l'initiative de Colbert qui, en 1666, a choisi d'en faire le premier port d'exportation des produits languedociens) ont des effets destructeurs sur le commerce narbonnais, d'autant que la ville ne parvient pas à s'intégrer dans le système économique qui se met en place autour de la nouvelle voie d'eau. Aucune revendication n'émane des consuls de Narbonne pour demander à Pierre-Paul Riquet de faire de la ville un débouché du canal, de préférence à Agde. Mais une fois le canal des Deux-Mers mis en eau, Narbonne demande à ce que la Robine soit raccordée au canal, offrant même de financer les travaux. Le souverain donne son aval aux travaux en 1686, les inscrivant dans un projet plus vaste : jonction de la Robine au canal des Deux-Mers et prolongement par un canal allant de La Nouvelle au Roussillon à travers les étangs⁸². Cinq écluses sont prévues sur la Robine entre l'Aude et Narbonne. Dans un premier temps, les travaux avancent vite mais en 1692, l'opération est arrêtée, faute de financements : quatre écluses ont été construites, il ne reste plus que trois quarts de lieue à faire⁸³. La guerre de succession d'Espagne (1701-1715) grève durablement les finances communales. En 1719, alors que sa situation financière s'est améliorée, Narbonne demande l'achèvement du canal de jonction de la Robine. Mais le contexte n'est plus favorable : le pouvoir royal se désintéresse du projet ; les propriétaires du canal des Deux-Mers redoutent que le fonctionnement



Congé accordé à François Chapus, patron de Narbonne pour un allège, le « Saint-Jean », pour aller de Narbonne à Canet, 1^{er} octobre 1699 (A. D. Aude, C 1374)



Autorisation de passage sur le bateau du patron Dominique Courtet de Sigean pour deux matelots de Marseille, pris par les Anglais et qui leur ont échappé, 21 octobre 1759 (A. D. Aude, C 1413)

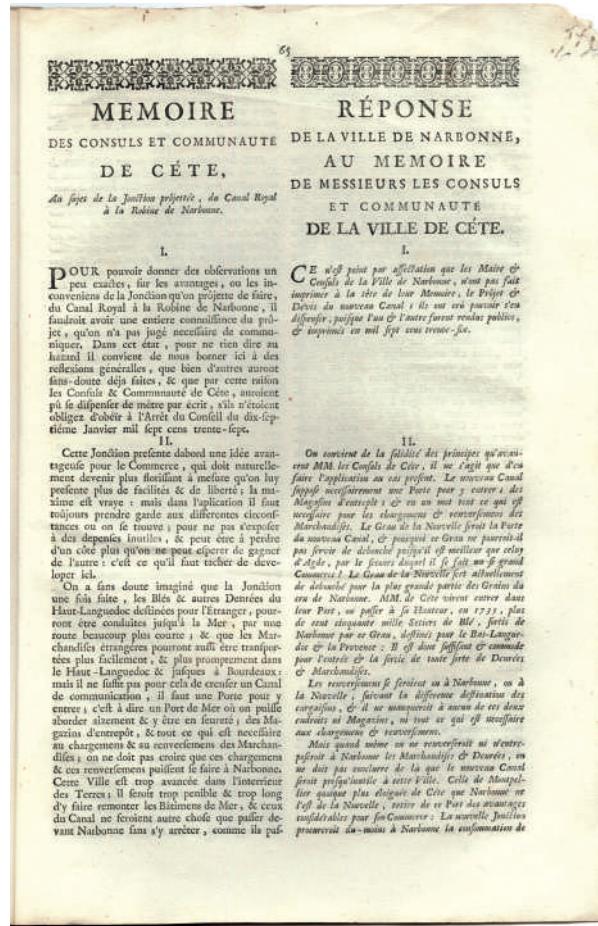


Déclaration de chargement de 150 quintaux de columbine et de 300 quintaux de gros son, fait au port de Narbonne sur la tartan « La Vierge de Miséricorde » pour le compte de Viard et fils, négociants à Narbonne, 12 septembre 1780 (A. D. Aude, 71 C 38)

⁸¹ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 3, p. 1007 et suiv.
⁸² La succession au trône d'Espagne est déjà dans les esprits et la France s'aménage un couloir d'eau militaire pour des mouvements de troupes rapides.
⁸³ Stéphane Durand, Arlette Jouanna et Elie Pélaquier, *Les Etats de Languedoc de la Fronde à la Révolution*. Genève, Librairie Droz, p. 750.

des écluses du canal de jonction ne les prive d'eau. Débute alors un long conflit mettant aux prises la ville, les Etats et la Cour. La province se divise en deux camps : le Haut-Languedoc approuve le projet tandis que le Bas-Languedoc le combat. En 1737, l'affaire semble enterrée ; elle est relancée en 1751, le marquis de Crillon, neveu de l'archevêque de Narbonne, se fait fort de mener à bien l'entreprise, avec le soutien de la ville. Les débats reprennent et s'éternisent. En 1787 enfin, les Etats dont l'influence s'est accrue en ce domaine donnent leur accord et à l'automne 1787, le canal de jonction de la Robine est navigable. Trop tard pour que la ville en tire profit et sauve son port.

A la fin du XVIII^e siècle, le déclin du port de Narbonne est avéré et la ville a perdu son rang de grande ville méditerranéenne. Agde a capté le transport du blé et le vin converge vers Sète.



Mémoires de la ville de Narbonne, des propriétaires du Canal de communication des Mers, des députés des Chambres de commerce de Toulouse et Montpellier, et des villes et communautés de Béziers, Agde, et Sète, sur la jonction du canal de la Robine au grand Canal de communication des Mers. Remis à Mgr de Bernage de Saint-Maurice, conseiller d'Etat, intendant en Languedoc, 1737 (A. D. Aude, B° 113)



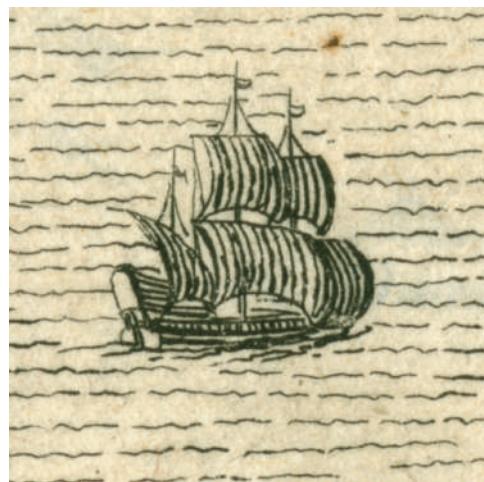
Carte établie pour les propriétaires du canal des Deux-Mers dans le procès qui les oppose à la Ville de Narbonne afin de démontrer le peu d'avantages qu'on obtiendrait en construisant le canal de jonction de la Robine, 1768 (A. D. Aude, 3 J 937)

Fabricants de draps et commerce du Levant

Le Languedoc est connu pour sa production de draps dès le Moyen Age. Depuis le milieu du XVII^e siècle, Marseille exporte des draps languedociens au Levant mais la concurrence anglaise et hollandaise est rude. Les marchands-fabricants, contraints de baisser leurs prix, altèrent la qualité pour dégager des profits⁸⁴. Pour restaurer la confiance et développer ce commerce, Colbert met en place une réglementation visant à garantir la qualité et accorde des privilèges particuliers à quelques manufactures : celle des Saptés est la première à obtenir un privilège du roi en 1666. L'arrêt du Conseil du 26 octobre 1666 en fixant les statuts est « la charte de fondation de l'activité textile carcassonnaise pour des décennies »⁸⁵. Une autre manufacture est créée en 1675 à Villeneuve-lès-Clermont mais ces entreprises connaissent des débuts difficiles. Le roi obtient, non sans mal, que les Etats de Languedoc les soutiennent financièrement et, dans les années 1690, six nouvelles manufactures royales voient le jour en Languedoc⁸⁶. La fabrication de draps à destination du Levant connaît un essor considérable, d'autant que les Etats versent une prime pour chaque pièce produite. Par un arrêt du Conseil du 29 janvier 1714, le roi fixe les lieux où doivent être fabriqués les draps pour le Levant ; par un autre arrêt en date du 16 mai 1714, il crée à Montpellier une inspection et visite générale des draps qui se fabriquent en Languedoc pour le commerce du Levant.

L'édit royal de mars 1669 établit au profit de Marseille un quasi-monopole sur le commerce du Levant et les manufactures carcassonnaises doivent obligatoirement passer par le port provençal. Les fabricants traitent directement avec les négociants du port d'expédition de leurs draps et rien ne passe dans cette direction par La Nouvelle-Constantinople est le port d'arrivée.

À partir de la guerre de Sept Ans (1756-1763), opposant la France et l'Autriche à la Grande-Bretagne et à la Prusse, la fabrication des draps languedociens pour le Levant et leur commercialisation connaissent une succession de crises pour se dégrader encore après 1784.



(A. D. Aude, N°383)

⁸⁴ Jean-Michel Minovez, « Les manufactures royales de draps fins du Midi toulousain et leurs entrepreneurs au XVIII^e siècle », dans *Annales du Midi*, t. 112, n°229, 2000, p. 21-40 et Gilbert Buti, « Des goûts et des couleurs. Draps du Languedoc pour clientèle levantine au XVIII^e siècle », dans *Rives nord-méditerranéennes*, n°29, 2008, p. 125-140.

⁸⁵ Claude Marquié, *L'industrie textile carcassonnaise au XVIII^e siècle...* Carcassonne, 1993, p. 17.

⁸⁶ Stéphane Durand, Arlette Jouanna et Elie Pélaquier, *Les Etats de Languedoc de la Fronde à la Révolution*. Genève, Librairie Droz, p. 765-774.



Planche d'échantillons de « londrins seconds » de Besaucèle Darle (Carcassonne)⁸⁷

4 germinal an XI-12 octobre 1827

Registre, 33 x 29 cm, 52 feuillets

Archives départementales de l'Aude, 3 J 961

Les « londrins seconds » (2 600 fils de chaîne ; laine Soria en chaîne et seconde Ségovie en trame) forment l'essentiel de la fabrication carcassonnaise pour le Levant. Leur nom vient de Londres, par référence aux produits anglais incontournables sur le marché levantin. Des volumes d'échantillons (comme celui-ci, très tardif) permettent aux manufactures de montrer la qualité et la variété de leurs produits aux négociants. Etablis au Levant, les régisseurs des négociants marseillais transmettent les goûts de la clientèle potentielle.

Lettre manuscrite de Louis Chénier à Pierre Vallon⁸⁸

1^{er} octobre 1746

Manuscrit, 25 x 19 cm, 7 p.

Bibliothèque municipale de Carcassonne, 11793 Ms Ch

C'est parce que son père, Louis Chénier était agent d'une maison de négoce de draps que le poète André Chénier est né à Constantinople le 30 octobre 1762. Dans cette lettre écrite à Pierre Vallon, son oncle par alliance, inspecteur des manufactures de draps, Louis Chénier, installé à Constantinople depuis 1742, donne des nouvelles de la ville.

⁸⁷ *Poètes audois dans la tourmente. André Chénier, Venance Dougados, Fabre d'Eglantine*. Carcassonne, Musée des Beaux-arts de Carcassonne, 1994, 100 p.

⁸⁸ *Ibidem*.



Portrait de Madame Louis Chénier (née Elisabeth Lomaca), mère d'André et de Marie-Joseph Chénier, en costume grec
Huile sur toile, 52 x 40 cm
Musée des Beaux-arts de Carcassonne, inv. 892.2.212
© Musée des Beaux-arts de Carcassonne

Madame Chénier debout, vêtue à la grecque et semble-t-il dans son costume de mariée, tient une mandoline napolitaine. La facture du portrait autorise le rapprochement avec d'autres toiles du musée, représentant la famille Chénier et signées Cazes fils.



Ceinture de Madame Louis Chénier
XVIII^e siècle
Satin de soie blanc, brodé de rinceaux de feuilles et de fleurs, 15 x 50 cm
Musée des Beaux-arts de Carcassonne, inv. 892.1.209
© Musée des Beaux-arts de Carcassonne

Appelé par tradition ceinture de Madame Chénier, ce long fragment de soie est rebrodé d'un motif proche de celui de la ceinture que porte Madame Chénier dans le portrait à la mandoline.

Mutations à l'âge industriel

Naissance d'un port à La Nouvelle

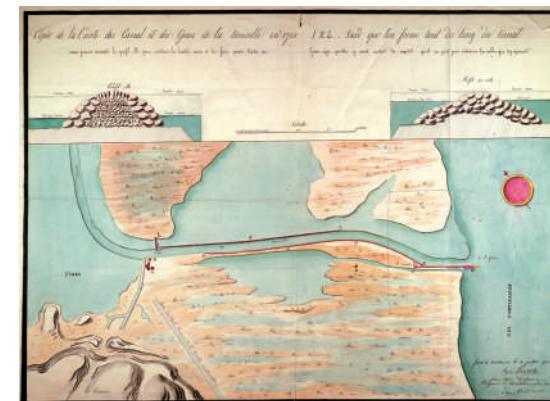
Dans l'ouvrage qu'il consacre en 1818 au département de l'Aude⁸⁹, le baron Claude Joseph Trouvé, second préfet du département, s'étonne de ne voir sur cette côte « aucun établissement maritime de quelque importance... Le seul port que possède ce département est celui de Saint-Charles⁹⁰, ou de La Nouvelle. C'est un chenal formé par deux levées, dans une longueur de 2 377 mètres 83 centimètres, et qui communique à la ville de Narbonne par le canal de la Robine... Ce chenal du grau de La Nouvelle ne date guère de plus

d'un siècle : la première pierre en fut posée en 1704, sur les plans de M. de Niquet, et à la sollicitation de M. Le Goux de La Berchère, archevêque de Narbonne »⁹¹. L'édification du môle sur le site constitue le véritable acte de naissance du port audois.

Toutefois les deux premiers préfets de l'Aude ne voient pas dans le port de La Nouvelle « un établissement bien intéressant », selon l'expression même de Claude Ignace Brugière de Barante⁹². Ce dernier, comme le baron Trouvé quelques années plus tard, considère que « l'emplacement qui présente le plus d'avantages, c'est celui de La Franqui... une anse abritée du vent du sud ». « Cette situation, extrêmement favorable à un port de commerce, le serait même pour recevoir des bâtimens de guerre, et offrirait alors un avantage qu'on ne trouve dans aucun des établissemens maritimes de la partie occidentale du Golfe de Lion »⁹³.

En dépit des réserves exprimées par les autorités du département, le port de La Nouvelle connaît au XIX^e siècle un essor important.

Certes, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le nombre d'habitations est réduit. En 1789, Antoine Clauzel, patron de Narbonne, se voit retirer la commission de courtier maritime, qui lui avait été accordée en novembre 1787, au motif qu'il n'a pas



Le plus ancien plan connu de La Nouvelle, 1723 (copie de 1837)
(A. D. Aude, 1 Fi 1050)

⁸⁹ Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, Firmin Didot, 1818, VIII-680 p.

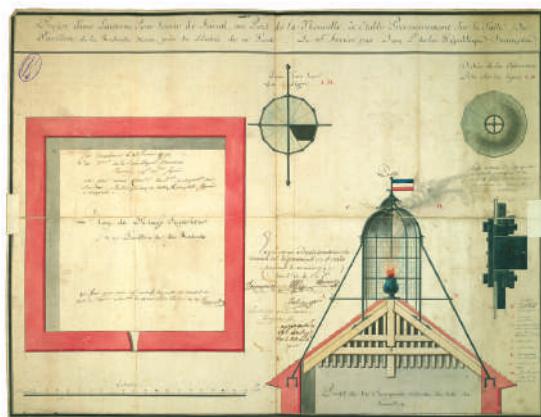
⁹⁰ Du nom du fort (ou redoute à batterie) construit au milieu du XVIII^e siècle.

⁹¹ Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, Firmin Didot, 1818,, p. 80-81.

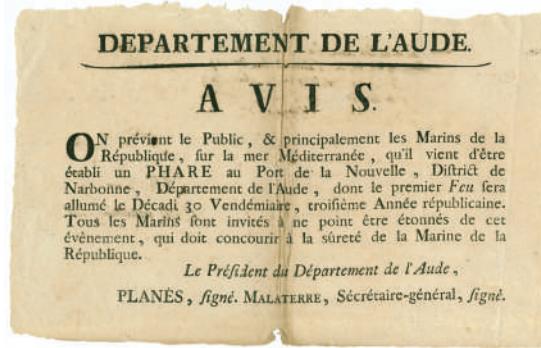
⁹² Claude Ignace Brugière de Barante, *Essai sur le département de l'Aude adressé au ministre de l'Intérieur*. Genève, an XI, p. 56.

⁹³ *Ibidem*, p. 56-57.

établi sa résidence au port de La Nouvelle. Il a pourtant avancé, pour sa défense, « ne pouvoir fixer sa résidence à la Nouvelle parce qu'il ne se fait à ce port oblique aucun commerce, qu'il n'y a aucune habitation et qu'il ne pourroit, s'il s'y établissoit, y exercer ses fonctions »⁹⁴. En 1802, il n'y a encore que trois ou quatre maisons⁹⁵. Un phare a été établi en 1794 et l'allumage du premier feu a lieu le 21 octobre de la même année (30 vendémiaire an III).



Projet d'une lanterne pour servir de fanal au port de La Nouvelle, 1793 (A. D. Aude, 1 L 1145)



Avis prévenant les marins de l'établissement d'un phare à la Nouvelle, 1794 (A. D. Aude, 1 L 1145)

À partir de 1822, l'habitat se développe le long du quai du port, facilité par les amodiations de terrains du domaine public⁹⁶. L'installation de chantiers navals témoigne du dynamisme du lieu. Mais le port nécessite de réguliers travaux d'aménagement et d'entretien : l'entrée du port et le chenal de navigation dans l'étang s'ensavent et n'ont pas la profondeur d'eau nécessaire pour le commerce. La mise en service, en 1812, du canal de Sainte-Lucie, reliant directement le port de La Nouvelle à la Robine de Narbonne, ne résout pas le problème. Au contraire, en 1825, le président du tribunal de commerce de Narbonne se plaint de ce que la Compagnie du Canal porte préjudice au port de La Nouvelle « en lâchant avec profusion par l'écluse de Mandirac les eaux bourbeuses de la rivière d'Aude et les faisant arriver à La Nouvelle »⁹⁷.

Des échanges commerciaux ralentis dans la première moitié du XIX^e siècle

Le déclenchement de la Révolution française apporte de grands bouleversements ; par son exceptionnelle durée (plus de vingt ans), l'état de guerre met à mal l'économie maritime. La suppression des Etats de Languedoc dessert les ports dont l'entretien n'est plus assuré. Mais si on constate un recul des ports français, le négoce n'en disparaît pas pour autant. Désormais ce sont surtout des embarcations de faible tonnage qui circulent le long des côtes, entretenant des relations avec la Provence, l'Italie et la Catalogne.

En 1802, si on en croit le préfet Barante⁹⁸, « il entre, chaque année, dans le port de La Nouvelle, un grand nombre de bâtimens. Presque tous ceux qui partent d'Espagne à la destination de France ou d'Italie, sont forcés de s'y arrêter, surtout quand le vent du sud-est souffle. Ceux qui sont déchargés à La Nouvelle ne s'élèvent guère au-dessus de 300. Ils portent des huiles, des fruits, des poissons salés ». Les rapports des préfets des années suivantes confirment la réduction des activités commerciales. L'institution du Blocus continental en 1806 ne fait qu'aggraver la situation. Au premier trimestre 1811, « 139 navires sont sortis du port de La Nouvelle et 45 y sont arrivés. Les premiers portent en général des blés et des vins à Marseille et à Toulon, les autres en viennent le plus souvent sur leur lest »⁹⁹. Au cours du dernier trimestre 1811, ce sont 28 navires qui sortent du port

et 63 qui y entrent, avec les mêmes destinations et les mêmes chargements¹⁰⁰. Au premier trimestre 1812, aucune amélioration : « l'état de la marine marchande n'est point très actif. Les seuls bâtimens qui existent sont tous armés au petit cabotage »¹⁰¹. Le rapport du dernier trimestre 1812 précise : « La marine marchande ne consiste dans ce moment que dans les bâtimens destinés au cabotage. Ces expéditions communales ont lieu pendant l'hiver parce que les corsaires ennemies n'osent pas se permettre l'entrée du golphe pendant cette saison de peur d'y être retenues par le vent du large, vulgairement appelé le vent marin. Les bâtimens destinés au cabotage sont du nombre de 40, au-dessous de 100 tonneaux. Ils transportent sur toute la côte, et jusqu'à Gênes, nos grains, nos légumes, nos vins ; ils rapportent en échange de l'huile, du savon, des poissons salés, des fruits secs, etc. »¹⁰². Les risques qu'engendre la guerre de course imposent des contraintes difficilement compatibles avec le négoce : « Les circonstances de la guerre nécessitent la mesure des escortes. Ce moyen salutaire garantit une denrée précieuse sans doute mais il contrarie toutes les spéculations du commerçant. Deux officiers de la Marine sont en station, l'un à La Nouvelle, l'autre à Cette [Sète] ; le premier ne permet de sortir que lorsque les bâtimens de commerce sont en nombre suffisant pour former un convoi et mériter une escorte. Il exige la remise des acquêts à caution afin que les patrons ne puissent se soustraire à la mesure prescrite de toucher à Cette. Arrivés à ce dernier port, les patrons sont obligés de se présenter à l'inscription maritime,

⁹⁴ Audience devant l'amirauté de Narbonne, 15 avril-27 mai 1789 (A. D. Aude, 71 C 39).

⁹⁵ Claude Ignace Brugière de Barante, *Essai sur le département de l'Aude adressé au ministre de l'Intérieur*. Genève, an XI, p. 188.

⁹⁶ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 88-122.

⁹⁷ *Ibidem*, p. 117.

⁹⁸ Claude Ignace Brugière de Barante, *Essai sur le département de l'Aude adressé au ministre de l'Intérieur*. Genève, an XI, p. 188.

⁹⁹ Rapport du préfet au ministre de l'Intérieur, 12 mai 1811 (A. D. Aude, 1 M 29).

¹⁰⁰ Rapport du préfet au ministre de l'Intérieur, 31 décembre 1811 (A. D. Aude, 1 M 29).

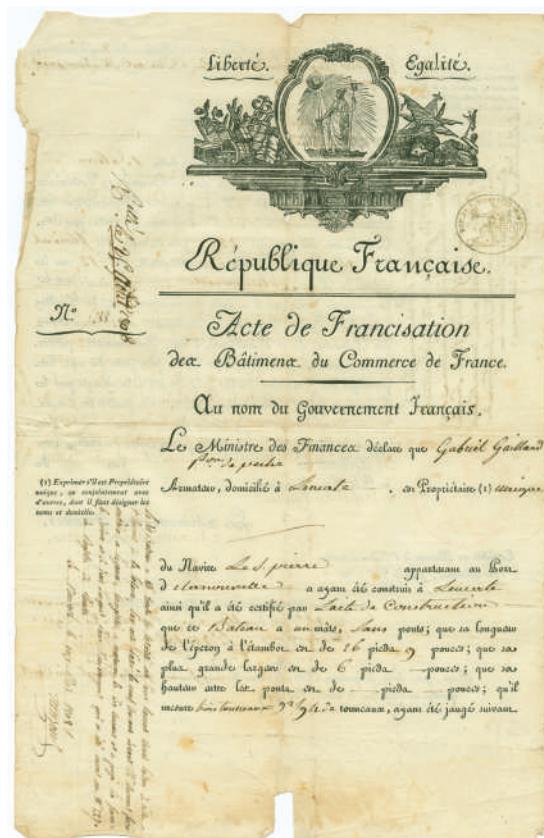
¹⁰¹ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 1^{er} trimestre 1812 (A. D. Aude, 1 M 31).

¹⁰² Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 4^{ème} trimestre 1812 (A. D. Aude, 1 M 31).

de reprendre leurs acquêts à caution et d'attendre pour le départ de Marseille et des autres villes de Provence que le convoi soit formé, que l'escorte soit prête et que les vents soient favorables. Ainsi le négociant qui expédie de Narbonne ne peut plus calculer comme autrefois l'heure et le jour de l'arrivée du bâtiment à sa destination et, comme les opérations de commerce tiennent souvent à un calcul, à des combinaisons d'un moment, il se voit obligé de les abandonner pour le moment à cause de la situation des circonstances »¹⁰³.

Le préfet se félicite toutefois en 1813 de ce que la marine marchande commence « à se restaurer par les grandes constructions qui se font dans les chantiers de Gruissan et de Sainte-Lucie »¹⁰⁴. Et effectivement, nombreux sont les chantiers de construction naval installés au XIX^e siècle sur la côte, de Leucate à Gruissan, ou en bord d'étang, comme à Mandirac.

Par ailleurs, les autorités publiques se soucient de la formation des « pilotes, matelots et autres navigateurs », régie par la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) et qui « s'acquiert à la mer »¹⁰⁵. Certes, l'objectif est avant tout de reconstituer, pour alimenter les états-majors des vaisseaux de guerre, un corps d'officiers de marine, réduit du fait des émigrations sous la Révolution française. Pour y parvenir, des écoles d'hydrographie sont créées dans les principaux ports, ouvertes aux marins de la marine marchande¹⁰⁶. Le 11 nivôse an IV (1^{er} janvier 1796), l'administration municipale du canton



Acte de francisation d'un bâtiment de commerce construit à Leucate, an X (A. D. Aude, Pw 7626)

de Sigean, constate l'échec de la nomination d'un « maître hydrographe pour encourager et propager de tous côtés la science de la navigation » à Narbonne, « dans une commune où il n'existe presque point de marins, où dès lors il ne peut répandre en aucune manière les fruits de ses utiles leçons » et en tire les conséquences : « considérant que la moitié des gens de Sigean se sont de tout temps consacrés à la marine, que d'ailleurs Sigean étant situé entre Gruissan d'un côté et Leucatte de l'autre, il y a toujours eu beaucoup de gens de mer, l'établissement d'une école d'hydrographie ne sauroit dans cette contrée être mieux placée qu'à Sigean »¹⁰⁷.



Le port de La Nouvelle au milieu du XIX^e siècle par Louis Garneray (1783-1857) (A. D. Aude, 1 Fi 172)

De grandes espérances

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, il dépasse le seuil des 1 000 mouvements de navire pour un volume de plus de 60 000 tonneaux. Mais cet essor reste freiné par l'ensablement régulier du port¹⁰⁸.

Le développement des activités du port est à l'origine, dès la Révolution, de multiples conflits entre la ville de Narbonne et la commune de Sigean qui ne supporte pas que le port de La Nouvelle, si-

tué sur son territoire, soit géré par Narbonne (exercice du contrôle sanitaire, perception des droits sur les navires et les marchandises)¹⁰⁹. Sigean obtient satisfaction en 1827 ; la juridiction commerciale et sanitaire lui est accordée. Mais la victoire est de courte durée : en juillet 1836, les habitants de La Nouvelle adressent une pétition au ministre de l'Intérieur demandant que leur village dépendant de la commune de Sigean en soit détaché¹¹⁰. Dans l'argumentation que font valoir les pétitionnaires, figure en bonne place l'intérêt économique qui en résulterait pour le port (extension du tissu urbain, développement industriel en rapport avec le com-

¹⁰³ Rapport du préfet au ministre de l'Intérieur, 1^{er} trimestre 1813 (A. D. Aude, 1 M 29).

¹⁰⁴ Rapport du préfet au ministre de l'Intérieur, 1^{er} trimestre 1813 (A. D. Aude, 1 M 29).

¹⁰⁵ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 2^{ème} trimestre 1811 (A. D. Aude, 1 M 31).

¹⁰⁶ Patrick Geistdoerfer, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI^e siècle, des gardes aux 'bordaches' », dans *Techniques et Culture*, 45, 2005. URL : <http://tc.revues.org/1467> ; DOI : 10.4000/tc.1467.

¹⁰⁷ A. D. Aude, 1 L 1092.

¹⁰⁸ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 121-122.

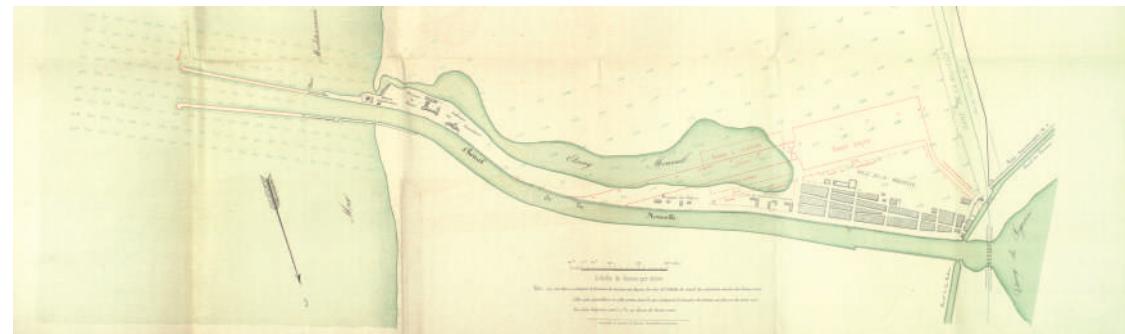
¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 131-133.

¹¹⁰ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 136-155.

merce maritime). Sur avis défavorable du Conseil général et du préfet de l'Aude, le ministre refuse en 1840 l'érection du hameau de La Nouvelle en commune. La situation se débloque en 1844. L'édit du roi Louis-Philippe en date du 21 juillet 1844 crée la commune de La Nouvelle par distraction d'un territoire de la commune de Sigean, auquel on adjoint l'île de La Nadière également distraite de la commune de Sigean et l'île Sainte-Lucie distraite de la commune de Gruissan.

À cette date, l'administration dresse un tableau aussi juste que possible de la situation du port, s'intéressant tout autant à ses débouchés économiques qu'aux inconvénients des installations¹¹¹. Le port de La Nouvelle « sert à l'exportation des produits agricoles de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de la Haute-Garonne. Le commerce d'importation y consiste principalement en céréales que l'on tire des entrepôts de Marseille et de Nice et en fruits frais, oranges et citrons des possessions espagnoles. Le cabotage s'y fait avec Port-Vendres, Agde, Cette, Marseille, Toulon et l'Algérie ». Mais des travaux s'imposent : « Le port de la Nouvelle n'est qu'un chenal de 2 400 à 2 500 mètres de long sur 75 à 85 mètres de large... Ce chenal port, beaucoup trop étroit, manque souvent d'eau à son embouchure ; d'un autre côté les vents du nord, d'est et de sud-est y soufflent avec impétuosité et occasionnent un ressac qui expose les navires à des avaries continues. Des travaux considérables sont nécessaires à son embouchure pour pouvoir y conserver un tirant d'eau de 4 à 5 mètres ; il conviendrait aussi pour la sûreté des navires de l'élargir à sa

partie supérieure, point où se font les embarquements et les débarquements : un bassin pourrait à cet effet être creusé, à peu de frais, à l'entrée de l'étang de Sigean ». « Les chantiers de construction se trouvant entre la partie du chenal qui sert de port et son embouchure, la construction et les radoubs y sont extrêmement gênés, aussi parce que le chenal est trop étroit. Lorsque on y lance un navire, on est obligé de prendre des précautions gênantes et dispendieuses pour empêcher qu'il n'aille se briser contre le quai opposé et les radoubs y sont constamment entravés par le passage des navires entrent dans la partie où se font les embarquements et les débarquements ainsi que par ceux qui en sortent... ». Conscient de la nécessité de ces travaux et profitant de la présentation à la Chambre des députés d'un projet de loi relatif à l'amélioration des ports¹¹², Hippolyte Faure demande au ministre des Travaux Publics d'attribuer les financements nécessaires au port de La Nouvelle, qu'il considère bien supérieur à cinq des ports compris dans le projet de loi. La tentative échoue, comme d'ailleurs tous les projets de travaux d'extension et d'amélioration proposés par la suite, entre 1855 et 1873.



Projet de construction de bassins pour améliorer le port de La Nouvelle, plan annexé à la délibération du conseil municipal du 14 juillet 1859 (A. D. Aude, S 702)

En dépit de ces difficultés, le trafic du port continue à progresser. En 1852, le mouvement porte sur 1795 bateaux représentant 105 616 tonneaux. Si on s'en rapporte à une statistique établie pour les années 1851-1858, les marchandises ayant transité au port se décomposent comme suit : à l'importation, 289 921 hectolitres de vins, 112 265 quintaux d'oranges, 330 567 quintaux de divers ; à l'exportation, 1 208 274 hectolitres de vins, 80 726 hectolitres de spiritueux, 1 187 733 quintaux de blé et de farine, 887 328 quintaux de sel et 899 060 quintaux de divers. Le port connaît en outre un certain développement industriel : six chantiers navals fonctionnent alors, construisant en moyenne une trentaine de navires par an, pour une jauge globale de 2 400 tonneaux ; trois raffineries de soufre, alimentées par du soufre importé de Sicile sont en service en 1867. En août 1853 est ouverte la première ligne régulière de vapeurs avec Marseille¹¹³.

Entre 1877 et 1880, les jetées nord et sud sont prolongées afin de protéger la passe de l'ensablement et garantir les fonds. En 1881, la jetée sud est pourvue d'un phare, cent mètres avant le phare actuel ; quant à la jetée nord, elle est dotée d'un feu fixe vert placé sur des montants en fer de 5,6 mètres de haut¹¹⁴. Des travaux complémentaires apportent des améliorations appréciables : en 1891, élargissement du chenal à 70 mètres sur une longueur de 150 mètres, préfigurant le creusement de la darse du commerce achevé en 1901. En 1897, le trafic atteint 59 569 tonnes se décomposant en 45 329 tonnes d'importations (charbon, soufre, vins et oranges) et 14 240 tonnes d'exportations (vins, céréales, soufre, sel, pierres, plâtre). En 1892, 390 navires sont entrés au port : 132 voiliers, 231 vapeurs et 27 relâcheurs (bateaux n'effectuant aucune opération commerciale)¹¹⁵.

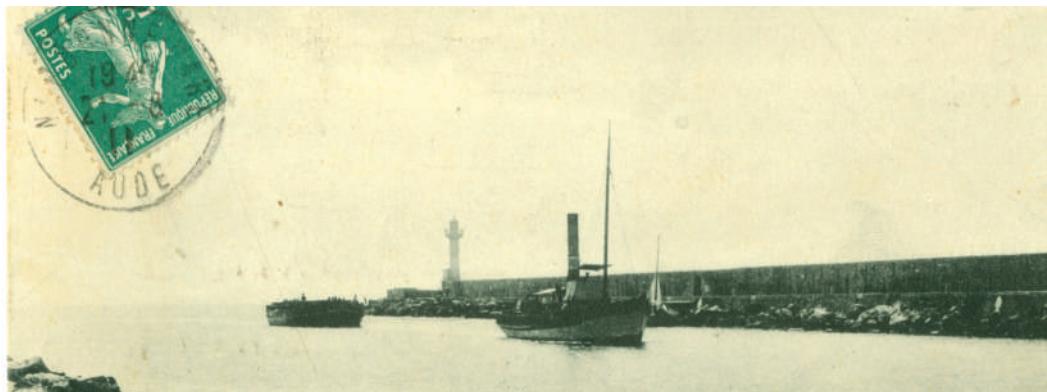
¹¹³ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 223-224

¹¹⁴ *Ibidem*, p. 281-282.

¹¹⁵ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle... histoire d'un port*. S. l. 1993, p. 23.

¹¹¹ A. D. Aude, S 702.

¹¹² Hippolyte Faure, *La loi des ports et La Nouvelle : mémoire adressé à M. le ministre des Travaux publics*. Paris, Boulé et Cie, 1845, 48 p.



Le phare et la jetée, vers 1908-1910
(A. D. Aude, 139 Dv 1/6 et 38 Dv 1/103)



Bateau de commerce à voiles, début XX^e s.
(A. D. Aude, 139 Dv 1/54)



Débarquement du soufre, début XX^e s.
(A. D. Aude, 2 Fi 6338/65 et 139 Dv 1/28)



L'entrée du Magali, 1907
(A. D. Aude, 139 Dv 1/5)



Voilier et vapeur à l'entrée du port de La Nouvelle, vers 1914
(A. D. Aude, 139 Dv 1/8)

Un port de commerce à La Franqui un projet (1858-1860) qui ne vit jamais le jour

L'anse de La Franqui, formée par un cap s'avancant au large sur une longueur de 2 000 mètres, offre un abri naturel aux voiliers quand souffle le vent marin. En 1818, le baron Trouvé, énumérant tous les projets dont le site avait fait l'objet depuis la période médiévale jusqu'à Pierre-Paul Riquet, considérait le lieu comme bien plus propice à l'établissement d'un port que le grau de La Nouvelle¹¹⁶. L'arrivée du chemin de fer, avec l'ouverture de la ligne Narbonne-Perpignan en 1858, relance le projet. Une compagnie est créée dans ce but en 1857, la Société de La Franqui. Elle



est constituée pour une large part de membres du Conseil général (dont deux banquiers Eugène Castel et Anduze-Faris), jugeant préférable d'investir dans la construction d'un nouveau port à la Franqui plutôt que de financer sans cesse des travaux d'amélioration du port de La Nouvelle. Elle prévoit la construction de deux jetées extérieures délimitant « un port de commerce d'une étendue de 65 hectares, avec 6 mètres de profondeur d'eau, précédé d'une rade de 35 hectares où les fonds pourraient aisément atteindre 10 mètres ; celle-ci serait abritée par un brise-lame de 800 mètres de longueur, enraciné au pied du cap de Leucate et orienté vers le Nord 21 degrés Est... Ce port, d'une sécurité exceptionnelle, touchera au chemin de fer du Midi, et par le prolongement du canal de la Robine à travers l'étang de La Palme, il deviendra l'embouchure du Canal du Midi, que de prochains travaux vont transformer en une véritable artère de circulation maritime »¹¹⁷.

Malgré l'intérêt porté par les autorités préfectorales et départementales à ce projet, il ne voit pas le jour, faute de financeurs.

◀ Projet pour l'implantation d'un port à La Franqui, 1860
(A. D. Aude, D°336/2)

¹¹⁶ Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, Firmin Didot, 1818, VIII-680 p.

¹¹⁷ *De la construction d'un port de commerce à la rade de la Franqui près le Cap Leucate*. Carcassonne, 1858, 64 p. et *Deuxième notice et documents officiels sur le port de La Franqui près Leucate*. Carcassonne, 1860, 86 p. (voir en particulier les p. 39-40).

Nouvelles ambitions pour Narbonne



Projet pour la création des ports de mer de Narbonne, 1889
(A. D. Aude, S 739)

Malgré l'essor de La Nouvelle, Narbonne ne désespère pas de retrouver un rôle portuaire équivalent à celui qui fut le sien par le passé. À peine le canal latéral à la Garonne achevé (mis en eau en 1856), de nouveaux projets, plus ambitieux les uns que les autres, voient le jour : tous ont pour objectif de relier Bordeaux à Narbonne par un grand canal maritime, doublant le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne et permettant à des navires de fort tonnage de passer de l'Océan Atlantique en Méditerranée et, de là, dans l'Océan Indien par l'intermédiaire du canal de Suez inauguré en 1869. Les difficultés à surmonter pour mettre en œuvre de projet (alimentation en eau, différences de niveau, financements, etc.) ne manquent pas et donnent lieu à de nombreuses propositions, étudiées et passionnément discutées par les sociétés savantes, les chambres de commerce, les élus. Les élites politiques et économiques de Narbonne s'enthousiasment, faisant valoir les avantages qu'il y aurait à privilégier la liaison Bordeaux-Narbonne (406 km), qui constitue la partie la plus étroite de l'isthme reliant l'océan et la Méditerranée. C'est dans ce contexte que le Syndicat des ports de mer de Narbonne présente en 1889 un projet créant un port de 350 hectares à Narbonne et Bages, en relation avec le port de La Nouvelle par un canal de jonction de 100 mètres de large et de 10 mètres de profondeur. « Les terres enlevées lors du creusement du canal traversant les étangs serviraient à combler ces derniers qui seraient transformés en vignobles »¹¹⁸. Ce projet ne voit jamais le jour mais le rêve de voir renaître un port à Narbonne demeure, tout au long du XIX^e siècle et encore dans la première moitié du XX^e siècle, un thème récurrent de la vie politique narbonnaise.

Déclin et renouveaux

La Première Guerre mondiale a considérablement réduit le trafic à La Nouvelle : de 24 879 tonnes en 1913, il passe en 1919 à 7 331 tonnes. Quelques travaux de modernisation sont néanmoins entrepris dès la fin du conflit : construction de la gare maritime du quai nord, installation de grues, construction d'un pont sur le chenal mettant en communication la darse et la ville, édification du phare de la jetée sud, etc...¹¹⁹



Sous-marin, vers 1914-1918
(A. D. Aude, 139 Dv 1/9)



Torpilleur, voilier et bateau de pêche, vers 1918
(A. D. Aude, 139 Dv 1/26)

Mais le port connaît un regain d'activité avec la création en 1929 du premier stockage de carburants, près de la gare, par la Société des Pétroles du Languedoc. De 2 700 m³ au départ, la capacité du dépôt est portée à 14 200 m³ en 1934 et 19 000 m³ en 1939. Les hydrocarbures deviennent dès lors l'essentiel du trafic maritime (sur les 144 345 tonnes de trafic de l'année 1938, 117 195 tonnes sont constituées de produits pétroliers). Les vapeurs remplacent peu à peu les anciens voiliers ; seules les oranges espagnoles arrivent encore sur des balancelles. Avec le trafic pétrolier, des bâtiments de plus de 120 mètres commencent à fréquenter le port. Contrairement à d'autres ports du Languedoc, aucune ligne régulière de navigation n'est créée avec l'Afrique du Nord¹²⁰.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, et surtout après l'occupation par les troupes allemandes de novembre 1942 à août 1944, le port est complètement ruiné, le phare de la jetée sud dynamité et rasé, le chenal ensablé, la passe minée¹²¹. À l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne, une association regroupant les chambres de commerce d'Albi, Carcassonne, Castres, Foix, Mazamet, Narbonne et Toulouse est créée pour relever le port et remettre les infrastructures en état. Les dragages du chenal reprennent avec la participation financière du Conseil général de l'Aude à compter de 1948¹²². Petit à petit, le trafic reprend. De 91 133 tonnes en 1950, on passe à 184 415 tonnes en 1952 pour atteindre en 1 959 283 724 tonnes. Cette croissance est liée essentiellement à la progression des entrées de produits pétroliers. En revanche, le port perd le trafic d'agrumes d'Espagne qui s'était développé juste avant le déclenchement du conflit (5 400 tonnes en 1937).

¹¹⁹ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 327-354.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 355-373.

¹²¹ *Ibidem*, p. 375-385.

¹²² *Ibidem*, p. 385-418.

¹¹⁸ Chantal Alibert, « Jusqu'à nos jours, les projets portuaires », dans Corinne Sanchez, Marie-Pierre Jézégou dir., *Les ports antiques de Narbonne*. Narbonne, 2014, p. 35-37.

Le 2 décembre 1951, la municipalité de La Nouvelle demande à prendre le nom de Port-la-Nouvelle, « considérant que La Nouvelle est un port de commerce et qu'il est bon de mettre son nom en harmonie avec son activité actuelle qui va croissant tous les jours ». La nouvelle appellation est officielle le 22 octobre 1953¹²³.



Port-la-Nouvelle, vers 1948
(A. D. Aude, 2 Fi 6080/Ph 348)

Outre le trafic pétrolier et les exportations d'engrais, le port se lance dans les années 1950-1960 dans le commerce céréalier : exportations en Afrique du Nord et en Italie. Se mettent en place également des lignes régulières vers l'Afrique du Nord. Grâce à de nouveaux aménagements du port (notamment la création de la darse pétrolière mise en service en 1966, l'installation d'un poste de déchargement d'hydrocarbures en mer en 1968, la construction d'un silo de stockage de grains en 1970 et de nouveaux dépôts de stockage pétroliers dans les années 1960) et à la croissance industrielle (cimenterie Lafarge mise en service en 1971), Port-la-Nouvelle se développe. Le trafic du port franchit le cap du million de tonnes en 1966 ; il dépasse les deux millions de tonnes en 1989 pour frôler les trois

millions en 1993. Dans les années 2000, il tourne autour de deux millions de tonnes par an, dont plus de la moitié constituée de produits pétroliers¹²⁴.



Document de présentation de Port-la-Nouvelle établi par la
Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne, 1961
(A. D. Aude, SW 984)

Aujourd'hui, Port-La Nouvelle est le troisième port français de Méditerranée, le second pour l'importation des produits pétroliers et le premier pour l'exportation des céréales. Propriété de la Région Occitanie depuis 2007, il est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude. Un ambitieux projet d'extension, financé par la Région Occitanie, le Conseil départemental de l'Aude et le Grand-Narbonne, doit lui permettre d'accueillir dans les prochaines années des navires pouvant aller jusqu'à 225 m de long, 36 m de large et 14,50 m de tirant d'eau (environ 70 à 80 000 tonnes de port en lourd). Le futur port intégrera 70 hectares de nouveaux terminaux et une zone industrielle de 80 hectares.

¹²³ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 417-418.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 419-452.

RESSOURCES DES LAGUNES

L'exploitation des étangs et la maîtrise du milieu lagunaire

Contrairement aux étangs intérieurs comme Capestang ou Montady pour citer les plus célèbres, les étangs littoraux du Narbonnais sont en fait des lagunes auxquelles on accède de la mer par des passes appelées « graus ». Ces formations sont aujourd'hui au nombre de neuf dans le département : les étangs de Pissevaches et Exals près de Fleury et de l'embouchure actuelle de l'Aude ; ceux de Mateille, Gruissan, Campagnol ; les étangs, plus grands, de l'Ayrolle, Bages-Sigean, Lapalme et Salses-Leucate derrière le cordon littoral courant de Gruissan au Barcarès. Lieux de transition entre la mer et le continent, les étangs et leurs marais périphériques sont constitués tout à la fois d'eaux salées, saumâtres et douces et habités d'espèces marines et palustres. Ils composent un paysage en mouvement qui se recrée sans cesse au gré des courants, des alluvions charriées par les cours d'eau et par le vent.

Les nombreux sites archéologiques du Paléolithique (grottes des Ramandils à La Nouvelle et de la Cruzade dans la Clape) et du début du Néolithique (grotte de Bringairat dans La Clape, grotte des Fées à Leucate, gisement de Leucate-Corrège), de même que les *oppida* préromains de Pech-Maho (Sigean), Peyriac-de-Mer et Montlaurès (Narbonne), témoignent de l'attractivité de ces zones que l'on pourrait penser inhospitalières et de leur rôle stratégique pour les échanges commerciaux. Bien que la localisation exacte du port de Narbonne antique soit encore débattue par les spécialistes, ce dernier est néanmoins situé à l'abri de l'étang de Bages-Sigean et de nombreux débarcadères ont été trouvés sur les différentes îles intérieures. Les marchandises étaient ensuite acheminées vers la ville sur des barques à fond plat par l'ancien bras de l'Aude qui alimentait l'étang. Des sondages de profondeur ont montré que le niveau de la lagune durant l'Antiquité



Plan de l'étang de Leucate sur parchemin, 1624
(A. D. Aude, C 1160)

¹²⁵ C'est à dire « lac rougeâtre ».



Carte géométrique de toute la côte, depuis Gruissan jusqu'au Roussillon,
par H. Grandvoinet fils aîné, 1768
(A. D. Aude, 1 Fi 1247)

était bien plus haut et que *Narbo Martius* se trouvait plus près du rivage : les étangs cloisonnés d'aujourd'hui auraient formé un seul plan d'eau que Pline nomme *lacus rubresus*¹²⁵. L'aménagement de Port-la-Nautique, les découvertes de zones d'habitats sur le pourtour de l'étang Bages-Sigean, sur les îles de Sainte-Lucie et de l'Aute comme au bord de l'étang de Pissevaches, indiquent que la lagune et ses ressources restent attractives durant toute la période antique. Les revenus de la terre et des ressources halieutiques sont suffisamment lucratifs pour que des *villae* luxueuses et leur *pars rustica* y prospèrent et donnent naissance aux communautés comme Bages ou Gruissan.

L'exploitation et l'aménagement des espaces lagunaires au Moyen Age

Il n'existe pas d'étude spécifique sur les étangs lagunaires au Moyen Age et il faut donc s'appuyer sur des travaux historiques réalisés sur le Narbonnais ainsi que sur les mentions portées dans les textes anciens et les cartulaires édités.

Dès le Haut Moyen Age, ces vastes étendues font l'objet de donations carolingiennes aux abbayes bénédictines nouvellement fondées puis de transactions, voire d'âpres négociations, entre seigneurs religieux et laïcs et les communautés, preuve que les ressources tirées des étangs sont loin d'être négligeables.

Des droits recherchés et convoités

Pour Jean-Loup Abbé, « l'étang n'est pas un handicap mais un atout¹²⁶ ». Durant le Haut Moyen Age, ce sont les abbayes bénédictines qui y établissent



Confirmation de privilèges par Charles le Chauve à l'abbé de Lagrasse concernant des biens à Saint-Laurent-de-la-Cabrerisse et à Saint-Martin-de-Cauquène, sur les bords de mer, 20 mai 844 (Saint-Sernin de Toulouse). Parchemin de 62 x 56 cm, transcription interlinéaire en minuscules carolines du XII^e siècle sur l'original (A. D. Aude, H 11/14)

Cet acte, cité comme un original par Elisabeth Magnou-Nortier dans son édition critique du cartulaire de Lagrasse¹²⁸, est intéressant à plusieurs titres. Tout d'abord il fait partie des plus anciens actes originaux conservés pour l'abbaye de Lagrasse, dans les fonds anciens des Archives départementales de l'Aude.

On y voit porté à la fin de l'acte le monogramme de Charles le Chauve, identique à celui de son aïeul Charlemagne. Il s'agit des

premières mentions connues de possessions dans les lieux incultes que sont Saint-Laurent-de-la-Cabrerisse dans les Corbières et Saint-Martin de Cauquène, ancien nom de l'île Sainte-Lucie. Les hommes libres qui défricheront ces lieux en seront propriétaires. Enfin, le texte original a été transcrit en minuscules carolines dans les espaces interlinéaires vers le XII^e siècle, afin de le rendre lisible et compréhensible pour les contemporains.

leur hégémonie grâce aux donations faites par Charlemagne et ses descendants. L'exemple le plus symbolique de la conquête de ces terroirs particuliers est l'abbaye de Psalmodi, en Camargue, implantée au cœur même des marais du delta du Rhône et tirant avantageusement profit du sel et des pêcheries qu'elle développe. L'abbaye d'Aniane obtient de Louis le Pieux des salines dans le Narbonnais. Les bénédictins de Lagrasse possèdent les salines de La Palme ainsi que l'île de Cauquène (Sainte-Lucie) où ils implantent une *cella*¹²⁷. Ils ont également des droits sur l'étang de Salses. L'abbaye cistercienne de Fontfroide, fondée en 1093, détient elle aussi des droits sur les terroirs de La Palme, La Nouvelle et Peyriac.

Au Moyen Age central et jusqu'au XIV^e siècle, les archevêques de Narbonne sont devenus les principaux seigneurs sur le littoral grâce aux nombreuses transactions qui ont considérablement développé leur domaine foncier. Les grands seigneurs laïcs sont aussi représentés, qu'il s'agisse du roi de Majorque à Salses, des puissants vicomtes de Narbonne comme de vassaux : les Auriac à Lapalme, les

Du Lac à Sigean, les Pérignan (ancien nom de Fleury-d'Aude), branche cadette des vicomtes pour ne citer que quelques noms portés sur les chartes.

Après l'âge d'or des grandes seigneuries féodales, une nouvelle catégorie de propriétaires apparaît. Les négociants narbonnais qui ont fait fortune y voient l'occasion de placements intéressants. Dans le même temps, les communautés situées sur les rives de ces lagunes font valoir leurs droits de pêche, de dépaissance et de chasse de gibier d'eau. Cette opiniâtreté à défendre leurs droits et à les délimiter géographiquement témoigne combien ces espaces sont lucratifs.

Seigneurs et communautés allient parfois leurs forces et leurs ressources pour mettre en valeur ces zones humides. En 1301, Aimeric de Narbonne, seigneur de Pérignan (Fleury-d'Aude), acense les nouvelles terres de son étang de Tarailhan qu'il vient de drainer. Il accorde aux habitants de la communauté de Pérignan le droit d'élire des gardes (bandiers ou messeguiers) pour veiller sur leurs biens dans l'étang. La communauté rappelle au XVIII^e siècle qu'elle est en possession de ce droit. Au tournant des XIII^e et XIV^e siècles, les seigneurs demandent aux habitants de Sigean et d'Ouveillan de prendre en charge les travaux nécessaires à l'assèchement des dépressions et, en échange, leur cèdent le droit d'exploiter les terres nouvellement conquises¹²⁹.

¹²⁷ C'est-à-dire une communauté de moines, le mot *cella* voulant dire cellule monastique (A. D. Aude, H 11/14).

¹²⁸ Elisabeth Magnou-Nortier, *Recueil des chartes de l'abbaye de la Grasse* : tome 1 : 779-1119. Paris, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1996, 344 p.

¹²⁹ Jean-Loup Abbé, « Aménager les terroirs humides aux époques médiévale et moderne : le rôle des communautés d'habitants et des seigneurs en Languedoc », dans *Retrouver les paysans. Communauté – pouvoirs – territoires, XIII^e-XX^e siècles*. Montpellier, 2017, p. 77-89.

¹²⁶ Jean-Loup Abbé, *A la conquête des étangs : l'aménagement de l'espace en Languedoc méditerranéen* (XII^e-XV^e siècle). Toulouse, 2006, p. 86. Cet ouvrage remarquable sur la gestion foncière des étangs n'est consacré qu'aux étangs intérieurs.



Plan matérialisant l'accord intervenu entre les consuls de Narbonne et le seigneur de Vinassan, réglant un conflit de pâturage, 1548 (A. M. Narbonne, 1 Fi 97)

L'exploitation des ressources

L'intérêt de ces terroirs de lagunes est multiple. Les salines en représentent le plus grand atout. Leur histoire, développée plus longuement dans la suite de l'ouvrage, a conditionné les aménagements des étangs. Le sel est, au moins depuis l'Antiquité, peut-être même dès l'époque protohistorique, une denrée recherchée. Pour l'alimentation courante, la conservation des poissons et des viandes comme usage domestique ; dans l'élevage (complément alimentaire du bétail) ou dans l'artisanat pour le traitement des peaux. Aussi, les

salines sont-elles mentionnées très tôt dans les privilèges carolingiens des abbayes proches du littoral. Les dîmes prélevées sur le sel font l'objet de plusieurs transactions : en 1048, l'archevêque et le vicomte de Narbonne, tous deux coseigneurs de la ville, cèdent ce droit aux chanoines de la cathédrale Saint-Just-et-Saint-Pasteur pour leur permettre d'assurer plus honorablement le service divin. Il faut attendre le XIV^e siècle et l'institution de la gabelle (impôt devenu fixe sous Philippe VI en 1342 et prélevé dans tout le royaume) pour que la production prenne une dimension plus vaste afin de couvrir les besoins du royaume.

Les textes conservés dans les fonds religieux (abbayes ou archevêché) comme dans les archives de la ville de Narbonne font essentiellement mention des droits de dépaissance et d'innombrables conflits sur leur délimitation dans le pourtour des étangs à partir du XIII^e s. Les zones de marécages constituent un *saltus* de choix pour faire paître le bétail et l'y abreuver. Au début du XIV^e siècle, « âge d'or » de la ville, Narbonne a une population de 30 000 habitants et sa richesse repose sur le travail et le commerce de la laine et du drap¹³⁰. Dans ce contexte, les conflits de dépaissance font rage entre les consuls de la ville et l'archevêque ou l'abbaye de Fontfroide. Dans le courant du XV^e siècle, l'élevage ovin est supplanté par les troupeaux de bovins et de chevaux. En 1437, le marchand et homme du sel narbonnais, Jaume Lac entretient 373 bovins à Saint-Martin-de-Toques ou à Saint-Pierre-la-Mer¹³¹.

La pêche et la chasse en étang sont également une ressource importante. Dans le calendrier liturgique chrétien, les jours de jeûne où l'on ne mange pas de viande sont nombreux. Le poisson et le gibier d'eau sont consommés durant ces périodes. Abbayes et chapitres ont naturellement investi ces lieux pour couvrir leur consommation. La pêche et la chasse sont donc réglementées dans les chartes de coutumes et leurs droits d'usage âprement défendues par les communautés palustres qui les ont obtenues de leur seigneur. Au XIV^e siècle, un procès oppose la communauté de Narbonne et les coseigneurs de la ville. Ainsi, Charles VII confirme en 1443 l'accord passé

entre l'archevêque, le vicomte et les consuls au sujet des droits des Narbonnais de construire des « ramates »¹³² positionnées entre des pieux pour piéger les poissons ou avec des filets nommés « bolagium »¹³³. Les mentions sur les techniques de pêche, bien que ténues, semblent indiquer une pérennité des matériaux, des outils et des barques utilisées jusqu'à la motorisation et l'utilisation de matériaux plastiques¹³⁴. Dès le XIII^e siècle, les documents attestent d'un emploi massif des engins de pêche mobiles et fixes et d'une exploitation intensive des ressources en poisson des étangs. Les poissons de mer remontant vers les cours d'eau au moment du frai sont pris par des systèmes de nasses dans des rétrécissements naturels ou bien artificiels comme des canaux. Les textes sont avares de précision sur les espèces de la lagune mais comme aujourd'hui, les dorades, mullets, anguilles et coquillages comme les clovisses devaient être recherchés et consommés.

Les aménagements hydrauliques

Au XIII^e siècle, alors que l'on tente de gagner des terres cultivables, on assèche les marais et les étangs comme on défriche les forêts. Mais il s'agit essentiellement d'étangs de plaine dont l'exemple de Montady est le plus célèbre. Ceux du littoral audois n'ont pas fait l'objet d'assèchements importants. Celui de Capestang qui reste longtemps relié à la mer ne l'est pas avant l'époque moderne car les salines rapportent aux archevêques de Narbonne des revenus conséquents. L'étang de Bages-

¹³⁰ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1.

¹³¹ *Ibidem*, vol. 1, p. 300.

¹³² Sorte de nasses en lattes d'osier ou de jonc.

¹³³ A. M. de Narbonne, DD 997.

¹³⁴ Carole Puig, « Les ressources de l'étang et de la mer, dans la partie occidentale du golfe du Lion (du XII^e au XIV^e siècle) », dans *L'homme et l'animal dans les sociétés méditerranéennes*, Perpignan, 2000, p. 93-121. L'historienne s'appuie essentiellement sur des sources roussillonnaises et héraultaises, les archives audoises étant peu prolifiques sur le sujet.

Sigean est un lieu de passage où se croisent les marchandises qui prennent la mer comme celles qui en arrivent. On y construit même en 1319, cinq galères près de La Nautique au lieu-dit « l'anse des galères » pour une croisade qui n'aboutit jamais. On peut néanmoins penser que des drainages temporaires ont été effectués sur les marais périphériques et dans des zones d'eau douce. Pour Aline Durand¹³⁵, les textes et les prospections archéologiques témoignent d'une mise en culture (avoine vraisemblablement) discontinuée sur les *palus* languedociens. Il est possible que la technique de « l'assec-évolage » (une période de drainage pour une mise en culture sur une terre fertilisée, puis une remise en eau pour profiter des ressources halieutiques) ait été pratiquée sur ces terroirs. Des baux à ferme à Lattes témoignent même d'une agriculture itinérante avec un assolement triennal où se succèdent jachère, culture de céréale et friche. Ainsi on ne se prive d'aucune ressource et les moyens mis en œuvre sont minimes.

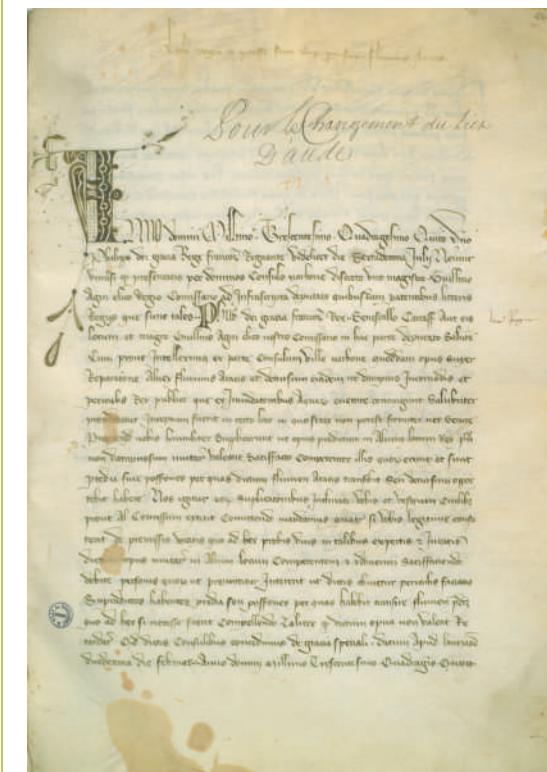
Aménager le delta de l'Aude pour éviter alluvionnement et crues est une nécessité et les textes font bien plus souvent allusion à ce type de travaux qu'à des assèchements. L'augmentation sensible des pluies et l'impact du « petit âge glaciaire » au début du XIV^e siècle conduisent l'Aude à déborder régulièrement. De grandes crues ont lieu en 1307, 1316 et 1322 et les archives consulaires de Narbonne font état de la double inquiétude des Narbonnais¹³⁶ : prévenir ces inondations et éviter que l'Aude, qui partage la ville en deux, n'alimente plus riverains et artisans et empêche le commerce entre la mer et l'intérieur des terres. En effet, ces inondations modifient profondément le

lit du fleuve qui cesse un temps d'être navigable et dont le delta se déplace vers le nord. Cette transformation du paysage modifie également la physionomie des étangs, bien qu'il reste périlleux d'en définir précisément les contours. L'étendue d'eau navigable du golfe narbonnais se cloisonne progressivement en étangs distincts. Pendant des décennies, des rencontres entre les consuls, les officiers royaux et des techniciens languedociens se succèdent afin de déterminer les travaux à entreprendre et bien évidemment la part à payer par les intéressés. En 1329, une taxe est levée sur les riverains pour financer l'enlèvement de tout ce qui entrave le cours du fleuve, la réparation des ponts et la remise en état des réseaux de drainage, dont la « Robine¹³⁷ ancienne ». Des « paissières », c'est-à-dire des barrages faits de madriers et de pierres de taille, sont édifiées à différents endroits pour stabiliser l'ancien lit. Il faut attendre 1345 pour que Philippe VI mandate un commissaire pour vérifier l'intérêt et la faisabilité des ouvrages lors d'une véritable enquête d'utilité publique. Ce n'est qu'à la fin de siècle que les grands travaux sont entrepris. Après un XIV^e siècle chaotique au cours duquel les catastrophes climatiques, l'épidémie de peste et les guerres accablent les Narbonnais, le XV^e siècle apparaît comme une accalmie.

¹³⁵ Aline Durand, *Les paysages médiévaux du Languedoc (X^e-XII^e s)*, Toulouse, 1998.

¹³⁶ Gilbert Languier, « Inondations de l'Aude : l'apport des sources fiscales », dans *Au chevet d'une catastrophe : les inondations des 12 et 13 octobre 1999 dans le Sud de la France*, actes du colloque du Laboratoire de Géographie Physique Médi-Terra / Marc Calvet dir., Perpignan, 2001, p. 115-122.

¹³⁷ Le terme « Robine » désigne un canal d'irrigation et de communication.



Procédure faite par Guillaume Agnel, commissaire du roi,

chargé de l'exécution des lettres patentes de Philippe VI qui autorisent les travaux projetés pour ramener la rivière d'Aude dans son ancien lit par Narbonne et prévenir les inondations, 16-21 juillet 1345.

(Archives municipales de Narbonne, AA 104, 4^{ème} Thalamus, f^o 108 r^o et suiv.)

Dans un des « thalamus » de Narbonne, c'est-à-dire dans un des cartulaires de la ville, est consignée l'enquête publique menée par le commissaire du roi Guillaume Agnel, faisant suite à l'autorisation royale de recréer l'ancien lit de l'Aude passant par Narbonne pour en réorienter le cours. Depuis le début du XIV^e siècle, le delta a été détourné par de très grandes inondations vers le nord, dans la zone où il se trouve encore aujourd'hui. L'acte intégral a été transcrit par l'archiviste départemental Germain Mouynès dans les annexes de l'inventaire de la série AA des Archives communales de la ville (p. 312 et suivantes).

Les travaux doivent être menés au lieu-dit *Navis de Tamariég* qu'Auguste Sabarthès situe sur le terroir de Narbonne, au lieu-dit les Veynes (actuelle commune de Coursan) et se prolonger jusqu'à l'abreuvoir de Cuxac. Les propriétaires des terrains concernés, comme les représentants des seigneurs fonciers, sont interrogés sur l'opportunité des travaux, faisant de cet acte une réelle enquête d'utilité publique.

Les grands aménagements modernes : des enjeux communaux, provinciaux et royaux

La transition entre Moyen Âge et Renaissance est marquée dans le Narbonnais par deux événements d'importance : la zone devient frontière en 1493 avec la restitution du comté de Roussillon par Charles VIII à Ferdinand II roi d'Aragon ; en 1507, la vicomté de Narbonne passe de la maison de Foix à Louis XII en échange du duché de Nemours. Le pouvoir royal, intervenant déjà dans les affaires municipales, peut exercer sa souveraineté dans cette zone stratégique. Dans le même temps, le pouvoir politique des consuls n'a cessé de croître et la ville se lance dans de coûteux aménagements.

Narbonne : deux siècles de lutte pour sauvegarder le port intérieur

Les grandes inondations sévissent à nouveau durant tout le XVI^e siècle tandis que les guerres



Portrait des consuls de Narbonne au saint Sébastien pour l'année 1603, par Charles Galleri, Huile sur toile (Palais des Archevêques, Ville de Narbonne, inv. 833-1-3.) © Musées de Narbonne, Ville de Narbonne.

de religions dévastent le Languedoc. La paissière de Sallèles se trouve emportée à plusieurs reprises et les consuls de la ville de Narbonne doivent assumer seuls les importants travaux qui grèvent les finances municipales ; les aménagements portuaires et fluviaux relèvent en effet de leur seule compétence. Les errements de l'Aude entre son ancien lit et le nouveau envoient des terrains cultivés et assèchent des zones de marécage exploitées ; il faut déplacer certaines salines. Le conseil politique se bat pour garder, en amont de Narbonne, un lit suffisamment large pour assurer le transit de bois ; il combat l'envasement de l'embouchure de l'étang de façon à permettre aux embarcations de remonter jusqu'aux quais de la ville. On n'hésite donc pas à faire appel à des spécialistes vénitiens et provençaux pour aménager ce « port incommode »¹³⁸. En 1606, l'ingénieur marseillais Tourrevielhe supervise la construction de deux grosses murailles longues de 300 à 400 m. pour fixer l'embouchure de la Robine¹³⁹. Cette artère primordiale pour la ville reste l'inquiétude première des consuls et un gouffre financier. Gilbert Larguier estime que les travaux ont coûté 120 000 l. dans les vingt premières années du XVII^e siècle. Durant le grand siècle et malgré ces travaux, les plaintes des riverains et des marins ne diminuent pas. En dépit d'une activité portuaire intense grâce à la paix des Pyrénées et la relance des échanges commerciaux avec l'Espagne, la ville de Narbonne n'a pas les moyens de ses ambitions pour rester le premier port languedocien. Le système portuaire de Narbonne n'est jamais repensé intégralement et la maîtrise des contraintes du milieu reste imparfaite.

Les grands travaux à l'initiative du roi et des Etats

Le roi et les Etats de Languedoc deviennent peu à peu les grands aménageurs du littoral. Sous Henri IV,

de grands travaux d'assèchements sont lancés pour gagner de nouvelles terres agricoles et relancer l'économie : Humphrey Bradley, hydraulicien brabançon, obtient le monopole des travaux dans tout le royaume. Au XVII^e siècle, les Etats du Languedoc s'opposent aux tentatives royales, pour des raisons personnelles : plusieurs des membres de l'assemblée sont précisément les seigneurs fonciers de ces territoires aux ressources lucratives. Aussi choisissent-ils de prendre l'initiative des travaux en tenant compte des spécificités et des intérêts locaux de la province. La Camargue et l'étang de Capestang sont les deux grandes entreprises des Etats. Cet intérêt pour les travaux publics et l'aménagement du territoire conduit même à la constitution d'un corps d'ingénieurs. Dans les archives du diocèse civil de Narbonne, un mémoire, datant de 1676, fait état des travaux à prévoir sur le lit de la Berre qui déborde régulièrement à son embouchure, rendant impropre aux cultures la plaine de la communauté du Lac, près de Sigean¹⁴⁰. Des préconisations techniques précises sont produites pour la réalisation d'un canal de drainage de ces terres rendues marécageuses.

Une agriculture spécifique en bord d'étang : la salicorne

La culture de la salicorne, plante palustre poussant naturellement dans les milieux salés, se développe sur les étangs littoraux du Languedoc à partir du XVII^e siècle. Sa production s'intensifie au début du XVIII^e siècle après la présentation de plusieurs mémoires aux Etats du Languedoc¹⁴¹ appuyant l'introduction d'une variété plus lucrative. En effet, il existe plusieurs espèces de salicorne et leur nom varie d'un texte à l'autre sans que l'on sache exactement de



Mémoire pour l'assèchement de la plaine du Lac, 27 mars 1676 (A. D. Aude, C 1201)

quel type il s'agit : soude, « salicor » ou bien sansouira en occitan, ce qui donne son nom aux sansouires des bords d'étangs où elles prolifèrent naturellement. L'utilisation des plantes palustres est ancienne et les espèces sauvages ont sûrement été ramassées dans les étangs, de même que les roseaux. Au Moyen Âge, on trouve mention d'importation de salicorne d'Espagne (celle d'Alicante a fait sa réputation) dans les comptes

¹⁴⁰ A. D. Aude, C 1201.

¹⁴¹ Michel Martinez, « Contribution à l'histoire de la fabrication de la soude végétale à partir des « salicors » dans les communautés maritimes de l'Aude et de l'Hérault au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle », dans *Les zones palustres et le littoral méditerranéen de Marseille aux Pyrénées*. Montpellier, 1983, p. 143-153.

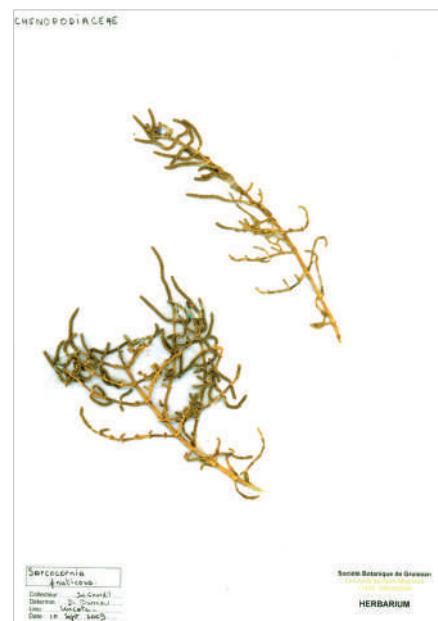
de robinage de Narbonne¹⁴². Cette plante est en effet recherchée car elle contient de la soude, élément indispensable à la fabrication du verre et du savon.

Les plantes sont coupées au mois d'août, alors que le haut de la tige a pris une belle couleur rouge, et séchées sur des ais avant d'être incinérées dans une fosse creusée à même le sol. La soude s'écoule à l'état liquide avant de se solidifier en un pain noirâtre qui se vend à bon prix sans mettre en œuvre une grande technicité. Durant les périodes de conflit avec l'Espagne, les prix de la production narbonnaise s'envolent car l'importation n'est plus possible ; les zones de culture sont alors étendues au-delà des terres infertiles des étangs. Les verreries voisines de Narbonne, Montpellier et Toulouse et Bordeaux absorbent la production narbonnaise. Les savonneries de Gignac, Pézénas et Montpellier font de même et parfois Marseille.

Cette culture fait l'objet d'une véritable spéculation. En 1743, les consuls de Salles engagent deux hommes supplémentaires pour surveiller les vendanges, ce qui décharge le garde des récoltes occupé par ailleurs à la garde des millets et de « salicors »¹⁴³. Dans ses *Mémoires sur le Languedoc*, l'intendant du Languedoc Ballainvilliers énonce que les pains de soude se vendent, en 1788, 16 à 18 livres tournois le quintal et que le diocèse de Narbonne en produit de 6 à 700 quintaux¹⁴⁴.

En 1810-1811, le baron Trouvé, préfet de l'Aude, impressionné par la hausse des prix due aux guerres napoléoniennes en Espagne, s'efforce d'intensifier la production en encourageant les plantations sur toutes les portions de plages et terres découvertes par

les eaux des étangs salés d'Ouveillan, Bages, Lapalme, Gruissan et Leucate qui ne seraient point aliénés par le gouvernement à des particuliers mais le projet n'est pas concluant. Les conditions naturelles ne sont pas toujours favorables à l'élaboration de la soude. C'est ainsi qu'en septembre 1810, un inspecteur de l'enregistrement et des domaines se plaint à son autorité de tutelle de ce que le vent marin, qui a soufflé ces derniers temps, s'est opposé à la pétrification et a ralenti la production¹⁴⁵. En 1811, on cultive la « salicor » à Sigean, Gruissan, Narbonne, Coursan, Salles et Fleury



Sarcocornia fruticosa
(Société botanique de Gruissan)

Vue du village de Bages depuis l'étang, s. d.
(A. D. Aude, 38 Dv 1/53)



Barques devant l'île de la Nadière, 1923
(A. D. Aude, 65 Dv 1/26)



Groupe d'hommes et de femmes devant une habitation de l'île de la Nadière, 1941
(A. D. Aude, 65 Dv 1/182)



et la valeur brute des produits récoltés atteint 120 000 francs¹⁴⁶.

L'essor de soudes artificielles dans la seconde décennie du XIX^e siècle conduit à une chute des prix ; en 1819, le sous-préfet de Narbonne informe le préfet que la « soude » n'est plus guère cultivée en bord de mer face à cette nouvelle concurrence¹⁴⁷.

Après les réaménagements de Port-la-Nouvelle et son développement dû à la colonisation de l'Algérie (1830), les étangs ne jouent plus leur rôle de zone de transit pour le port intérieur de Narbonne ; et ce malgré le creusement en 1812 du canal de Saint-Lucie reliant directement Port-la-Nouvelle à Narbonne par le canal de la Robine. La voie de chemin de fer isole définitivement l'étang de Bages de celui de l'Ayrolle. Des projets pharaoniques d'aménagement portuaire des étangs sont lancés mais n'aboutissent pas. Les lagunes continuent d'être fréquentées par les pêcheurs. L'île de la Nadière, située à la pointe méridionale du complexe lagunaire Bages-l'Ayrolle, est habitée jusque dans les années 1950 malgré des conditions de vie extrêmement précaires et la principale activité de la population est la pêche. Malgré de multiples tentatives pour dominer ce milieu mouvant, les hommes du littoral n'ont réussi que temporairement à l'approprier. La nature a toujours su y reprendre ses droits. Depuis 2003, le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée protège et valorise la faune et la flore exceptionnelle qui s'y développe.

¹⁴² Gilbert Languier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, 1996, vol. 1, p. 261.

¹⁴³ A. D. Aude, C 1199.

¹⁴⁴ Michel Péronnet éditeur, *Mémoires sur le Languedoc suivis du Traité sur le commerce en Languedoc de l'intendant Ballainvilliers (1788)*. Montpellier, Publications de l'Entente bibliophile, 1989.

¹⁴⁵ A. D. Aude, 7 M 724.

¹⁴⁶ Michel Martinez, « Contribution à l'histoire de la fabrication de la soude végétale à partir des «salicors» dans les communautés maritimes de l'Aude et de l'Hérault au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle », dans *Les zones palustres et le littoral méditerranéen de Marseille aux Pyrénées*. Montpellier, 1983, p. 143-153.

¹⁴⁷ A. D. Aude, 7 M 724.

Les salins de l'Antiquité à nos jours

Le sel, denrée longtemps indispensable pour la conservation des aliments, constitue une matière première nécessaire à la vie. Il est employé pour la consommation humaine courante, les industries alimentaires (charcuterie, conserverie, boulangerie, salaisons...) et à l'heure actuelle, dans bien d'autres activités telles que la tannerie, la fabrication du papier ou le déneigement¹⁴⁸. Le Languedoc a été et est encore aujourd'hui une des principales régions productrices de sel marin en France.

Le littoral audois réunit des conditions particulièrement favorables à l'exploitation du sel : forte salinité des eaux de la Méditerranée ; évaporation intense favorisée par l'action combinée du vent (plus de 300 jours par an) et du soleil (plus de 2 000 heures par an) ; série d'étangs peu profonds, la plupart du temps en communication régulière avec la mer par un régime de graus. Cette source naturelle d'énergie explique l'importante activité salinière qui a toujours régné autour de ce complexe lagunaire¹⁴⁹.

Un travail de Romains

Dans l'Aude, des chapelets d'étangs s'allongent tout le long du littoral et, depuis l'Antiquité, les hommes s'y affairaient pour transformer l'eau de mer en précieux cristaux de sel. L'exploitation du sel remonte en effet au moins à l'Antiquité comme l'atteste la découverte d'une épitaphe dite du *Salinator*, au lieu-dit « L'Estarac »¹⁵⁰.

Par ailleurs, un texte de Sidoine Apollinaire (Carmen, XXIII, 37-68) à propos de Narbonne et de ses campagnes à la fin du V^e siècle mentionne l'existence de *salinae*, sans toutefois les situer avec précision¹⁵¹.

On se doit de signaler, enfin, que les soldats de la colonie romaine de Narbonne percevaient une partie de leur solde sous forme de sel, appelé le *salarium* (terme ayant donné le mot « salaire »)¹⁵².

¹⁴⁸ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2013, 80 p.

¹⁴⁹ André Dupont, « L'exploitation du sel sur les étangs du Languedoc (IX^e-XIII^e siècles) » dans *Annales du Midi*, 1958, p. 9.

¹⁵⁰ Commune de Bages.

¹⁵¹ Pierre-Arnaud de Labriffe, « Le sel en Languedoc, plaines et littoral audois ; prémisses d'une archéologie salinière », dans Ropiot (V.), Puig (C.), Mazière (F.) dir., *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale*. Montagnac, 2012, p. 129-140.

¹⁵² Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 11.



Épitaphe gravée sur marbre blanc 80 x 50 cm

Palais des Archevêques, Ville de Narbonne, inv. 864-6-1
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne
(reproduction au Musée de Peyriac-de-Mer)

Cette plaque en marbre¹⁵³, datée du début du 1^{er} siècle de notre ère, évoque l'exploitation du sel. Elle a été découverte en 1864. Il s'agit de l'épitaphe de deux affranchis, dont l'un, Lucius Salonius Hilarius, est marchand de sel ou plus vraisemblablement producteur de sel (*salinator*).

Transcription : « *V(ivit) L(ucius) Salonius L(ucii) et) P(ublii) libertus / Buccio sibi et / (obito) L(ucio) Salonio L(ucii) et) P(ublii) l(iberto) / Hilaro salinatori* ».

Traduction : « Vivant, Lucius Salonius Buccio, affranchi de Lucius et de Publius, (a fait élever ce tombeau) pour lui-même et pour feu Lucius Salonius Hilarus, marchand de sel, affranchi de Lucius et de Publius ».

¹⁵³ Eric Dellong et alii, *Carte archéologique de la Gaule. Pré-inventaire archéologique publié sous la responsabilité de Michel Provost. Narbonne et le Narbonnais*. Paris, 2002, p. 529.

Les techniques d'exploitation : d'hier à aujourd'hui

La vicomtesse Adélaïde de Narbonne¹⁵⁴, dans son second testament daté du 29 mars 990, donne au chapitre cathédral Saint-Just et Saint-Pasteur de Narbonne des salines localisées « *in Scaldas* » (entrée du grau de la Vieille Nouvelle ?), *cum illorum salarios, coctorios, agulias et omnibus, suis officinis et areis*¹⁵⁵. Le vocabulaire utilisé, sujet à des difficultés d'interprétation, nous renseigne cependant sur la technique de l'exploitation du sel qui présente des analogies entre celle mise en œuvre au Moyen Âge et aujourd'hui.

La concentration des eaux, première étape de la préparation du sel, s'accomplit sur une première série de bassins désignés sous le nom de partènements ou chauffoirs. C'est là que sous l'action de la chaleur solaire s'opère l'évaporation. Il faut probablement voir dans ces chauffoirs, les *coctorii* cités au X^e siècle. Ces partènements sont eux-mêmes composés d'une suite de bassins, séparés par des digues, qui aboutissent dans une autre section des salines, les aires salantes dites *areae*, également citées dans notre document. Ces dernières, de plus petite superficie, constituent les « tables » sur lesquelles s'effectuent les dépôts de sel. Enfin, la liaison entre les différents bassins est assurée par des canaux encore dénommés « aiguilles » de nos jours, correspondant vraisemblablement aux *agulliae* mentionnées dans le testament¹⁵⁶.

L'or blanc du Moyen Âge

A partir de l'époque carolingienne, les mentions d'exploitation du sel se font plus nombreuses. La plus ancienne remonterait à 779 et concerne le Narbonnais¹⁵⁷. Mais c'est au IX^e, et essentiellement au X^e siècle, que se multiplient les références à des salines en Narbonnais dans les actes d'échanges, d'acquisitions ou dans les règlements de conflits s'intensifient. Les abbayes de Caunes-Minervois et de Lagrasse, plus tard de Fontfroide, achètent ou se voient dotées de salins autour de Narbonne. L'archevêque de cette ville en détient également plusieurs. On peut raisonnablement penser que ces sites, difficilement localisables du fait de toponymes disparus et dont le processus d'exploitation n'est pas détaillé, produisent du sel par évapotranspiration dans des marais salants, technique rapportée par Pline.

D'après André Dupont, jusqu'à la fin du XII^e siècle, le sel du littoral narbonnais est essentiellement voué à une consommation locale voire régionale, et par conséquent, fait l'objet d'une zone de distribution relativement restreinte. Les propriétaires des salines sont généralement des seigneurs laïcs et ecclésiastiques, particulièrement attachés à leurs privilèges « féodaux », et qui ne voient dans la possession de ces sites qu'un complément de revenus plus qu'une exploitation commerciale à part entière. Les abbayes de Lagrasse ou de Caunes-Minervois ne paraissent pas avoir joué un rôle actif dans l'exploitation du sel. Il leur importait seule-

ment de pouvoir disposer d'une quantité suffisante pour leur consommation courante et l'alimentation de leur bétail¹⁵⁸. Dans le diocèse de Narbonne, comme en attestent des actes en 1048 et 1112¹⁵⁹, les juifs sont eux aussi détenteurs de salines importantes attenantes à la *villa judaica* (probablement localisée en bordure de l'ancien étang du Cercle, aujourd'hui asséché, et qui devait prolonger l'étang de Bages et de Sigean, au nord).

Les modalités de mise en valeur des salines sont très diverses : directement par les propriétaires, par fermage avec acquittement de redevances en argent ou en nature, en acapte. En 1080, l'archevêque de Narbonne abandonne les revenus qu'il perçoit sur les salines de l'étang de Sigean à l'abbaye Saint-Paul de Narbonne¹⁶⁰.

Entre le IX^e et le XIII^e siècle, l'exploitation des salins sur le littoral languedocien n'est pas réservée à un seul groupe social : seigneurs laïcs et ecclésiastiques s'efforcent de faire valoir leurs privilèges domaniaux et d'exercer une sorte de monopole d'extraction mais l'intérêt économique de cette activité attire de nouveaux acteurs, des marchands en quête d'entreprises rentables¹⁶¹.

Jusqu'au XIII^e siècle, les salines de Narbonne s'étendent sur les étangs au sud de la ville (île Sainte-Lucie) notamment mais aussi vers le nord dans la dé-

pression à l'emplacement de l'étang du Cercle jusqu'à l'étang salin de Vinassan (asséché au XVI^e siècle)¹⁶². A la suite de violentes inondations et de la modification du cours de l'Aude au XIV^e siècle, les salines exploitées migrent du nord vers le sud ; elles sont plutôt situées en bordure de l'étang de Bages-Sigean¹⁶³ : Mandirac¹⁶⁴, premier site aménagé ; puis Gruissan, Sigean et Peyriac-de-Mer. L'Église ne prend aucune part à l'installation de nouveaux salins¹⁶⁵. Désormais, ce sont surtout des négociants fortunés venus de la ville qui investissent dans cette activité. C'est un moyen pour eux de s'introduire dans le cercle fermé des notables de Narbonne. L'un d'eux, Jaume Lac, incarne « l'homme du sel » selon l'expression de Gilbert Larguier¹⁶⁶, entre la fin du XIV^e siècle et 1453, date de son décès. Reconnu comme l'une des plus grandes fortunes de la ville, grand propriétaire terrien, il investit massivement dans ce domaine comme en témoigne le compoix de 1453¹⁶⁷, qui lui attribue quinze boutiques et la moitié d'une (huit sont alignées côte à côte dans l'« île du Consulat »). Il s'agit d'entrepôts qu'il a probablement fait construire lui-même, renfermant 12 000 quintaux de sel à cette date. Il exploite également des salines car il détient deux *obras* ainsi que la moitié d'une troisième plus grande. L'organisation rationnelle des salins de la production à la vente, la concentration de l'exploitation entre les mains de quelques-uns sont autant d'innovations qui marquent la fin du XV^e siècle.

¹⁵⁸ André Dupont, *op. cit.*, p. 19.

¹⁵⁹ André Dupont, *op. cit.*, p. 19.

¹⁶⁰ André Dupont, *op. cit.*, p. 22.

¹⁶¹ André Dupont, *op. cit.*, p. 25.

¹⁶² André Dupont, *op. cit.*, p. 12.

¹⁶³ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 11.

¹⁶⁴ Commune de Narbonne.

¹⁶⁵ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et Narbonnais (1300-1789)*. Perpignan, 1996, tome 2, p. 465.

¹⁶⁶ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et Narbonnais (1300-1789)*. Perpignan, 1996, tome 1, p. 229-241.

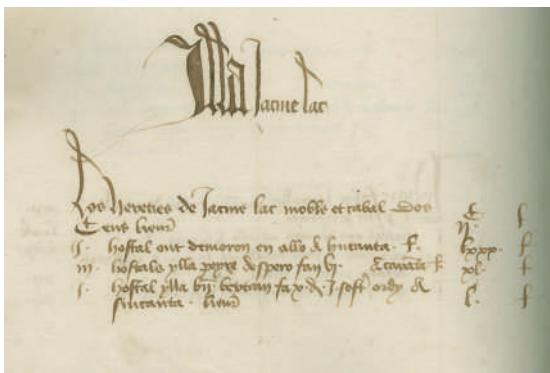
¹⁶⁷ A. M. Narbonne, CC 6061, f° 145 v° et suivantes. ¹⁶⁸ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et Narbonnais (1300-1789)*. Perpignan, 1996, tome 2, p. 467-468.

¹⁵⁴ André Dupont, « L'exploitation du sel sur les étangs du Languedoc (IX^e-XIII^e siècles) » dans *Annales du Midi*, 1958, p. 10 et suiv.

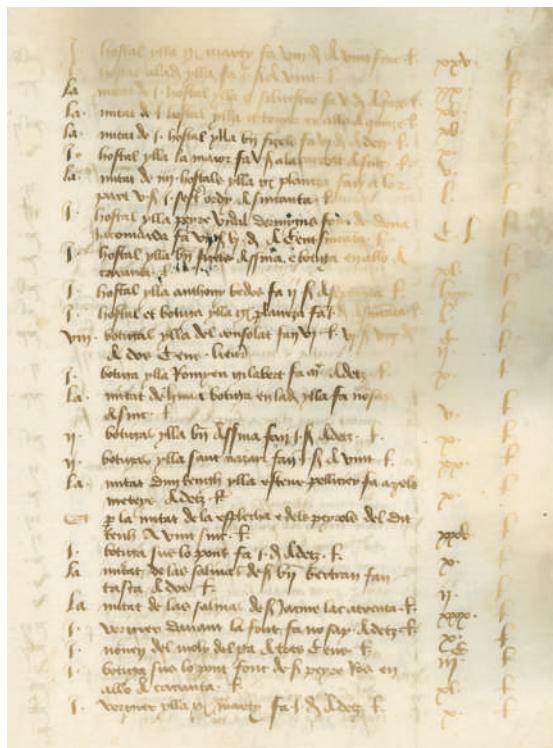
¹⁵⁵ *Histoire de Languedoc*, t. V, col. 320-324.

¹⁵⁶ André Dupont, « L'exploitation du sel sur les étangs du Languedoc (IX^e-XIII^e siècles) » dans *Annales du Midi*, 1958, p. 23.

¹⁵⁷ Pierre-Arnaud de Labriffe, « Le sel en Languedoc, plaines et littoral audois ; prémisses d'une archéologie salinière », dans Ropiot (V.) et alii, *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale*. Montagnac, 2012, p. 131-132.



Les biens des héritiers de Jaume Lac en 1453
Compoix de 1453 de la ville de Narbonne,
f°145 v° et suivantes
(A. M. de Narbonne, CC 6061)



qui va de la Méditerranée à Bayonne en passant par Toulouse : les produits, apportés à l'aller dans leurs charrettes tirées par des bœufs, sont vendus dans le Narbonnais et repartent, chargés de sel.

La production de sel change d'échelle. Le sel est convoyé jusqu'aux greniers de Narbonne fraîchement installés dans le quartier dit « de Bourg ». Ces sites de stockage font également office de comptoirs de vente. Ils sont placés sous la coupe du visiteur général des gabelles. De là, le sel est transporté à cheval ou en charrettes vers les marchés de Toulouse ou Montpellier. D'après Gilbert Larguier¹⁶⁸, les Béarnais s'imposent au XV^e siècle dans ce commerce, sur la voie commerciale

¹⁶⁸ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et Narbonnais (1300-1789)*. Perpignan, 1996, tome 2, p. 467-468.

La gabelle

La gabelle (de l'occitan *gabèla*, issu d'un mot arabe *kabala*, signifiant impôt) s'appliquait à diverses taxes (sur le vin ou le drap) mais désigne, à partir de 1316, l'impôt sur le sel. Celui-ci est progressivement étendu à tout le royaume par Philippe VI de Valois et ses successeurs ; il est introduit en Languedoc par Charles VI en 1369. Dans le même temps est institué un monopole royal sur la vente du sel. En 1383, l'impôt est prélevé par un corps spécial, les « grenetiers » ou « gabelous ». Le pays est scindé en plusieurs zones matérialisant autant de régimes fiscaux (grande ou petite gabelle, exemption, etc.). Rapidement, cette différence de tarification engendre une fraude organisée malgré les punitions encourues. En effet, les faux-sauniers pouvaient être brûlés au fer rouge, envoyés aux galères ou, pour les femmes, condamnées au fouet et au bannissement. Supprimée à la Révolution (1791), elle est remplacée par une nouvelle taxe sur le sel instaurée par Napoléon 1^{er} en 1806. Cet impôt, directement prélevé à la source sur les sites de production, était plus équitable mais a induit le rétablissement de la Ferme générale (financiers affermant le recouvrement de l'impôt). La surveillance des salins requit la présence de douaniers en charge du contrôle des volumes de sel commercialisés. L'ultime impôt sur le sel est abandonné en 1946, en même temps que la surveillance douanière exercée *in situ*¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 12

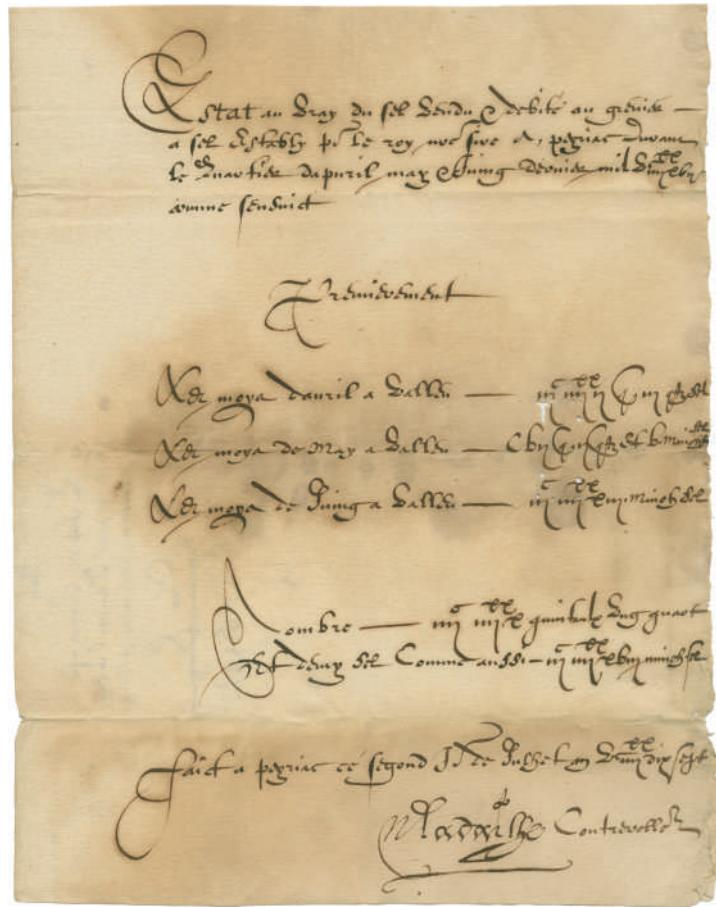
¹⁷⁰ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et Narbonnais (1300-1789)*. Perpignan, 1996, tome 2, p. 471.

¹⁷¹ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 32-33.

Henri IV ajoute son grain de sel...

Au XVI^e siècle, le sel prend une importance grandissante dans les ressources de la ville de Narbonne. Cette période se caractérise par trois traits principaux : la construction de nouvelles salines et l'augmentation de la production (qui atteint son maximum vers 1540-1550) ; le caractère aristocratique de plus en plus marqué de l'exploitation ; l'acquisition des charges liées à la fiscalité du sel par les propriétaires des salins¹⁷⁰. Au milieu du XVI^e siècle, les salins de Narbonne-Peyriac-Sigean approvisionnent la moitié des greniers languedociens.

A cette période, le faux-saunage est à son comble, engendrant une formidable économie parallèle préjudiciable au pouvoir royal. Pour y mettre un terme, Henri IV ordonne par un édit en 1596 de noyer tous les salins du Languedoc, à l'exception de ceux de Mandirac, Peyriac-de-Mer, Sigean et de Peccais (Aigues-Mortes, Gard). Toutefois, cet édit prévoit l'indemnisation des propriétaires qui n'ont donc plus le droit de produire ni de vendre du sel¹⁷¹.



Etat du sel vendu et débité au grenier à sel établi par le roi à Peyriac[de-Mer] durant le second trimestre 1597 (A. D. Aude, C 1187)

Les propriétaires « fournissant le grenier à sel de Narbonne » (dont le puissant chapitre Saint-Paul), réunis en assemblée le 31 octobre 1599, décident d'intenter un recours auprès des Trésoriers généraux de France afin de faire annuler l'interdiction de 1596, reprise dans le bail à ferme des dix-sept greniers à sel du Languedoc¹⁷². Cette demande demeure sans suite ; pourtant, les propriétaires proposent de limiter leur production de sel, de la protéger du vol et de surveiller son transport, enfin de solliciter le nouveau fermier pour qu'il détermine lui-même le choix des salins qui devraient cesser de fonctionner. Ils demandent, en outre, la permission de bâtir un entrepôt dans la ville (qui est effectivement construit au lieu-dit « Plan des Barques du Bourg »). Sur le plan administratif, ils prévoient de se réunir périodiquement, avec au moins six participants, dans l'église Saint-Paul et un notaire est chargé de tenir le registre des délibérations. Une assemblée générale annuelle doit élire deux personnes qui feront office de trésoriers bénévoles. Cet acte peut être considéré comme un document fondateur : il représente la première initiative de gestion commune des salins, assortie d'un système de péréquation financière entre tous les propriétaires. Cette démarche semble avoir porté ses fruits puisque l'exploitation des salins perdure et que cet accord collectif est validé devant notaire le 18 août 1600 et confirmé par lettres patentes puis par un arrêt du Conseil d'Etat le 30 juin 1604. Quelques années plus tard, les mêmes propriétaires de Narbonne s'associent à ceux des salins de Sigean et de Peyriac-de-Mer. La première compagnie regroupant les salins du littoral audois est née¹⁷³.

La Révolution du sel

La Révolution française provoque un changement radical dans la gestion des salins du Languedoc. Une fois la gabelle supprimée, de nombreuses exploitations s'implantent dans le département.

Tableau de production des salins de Sigean et Peyriac-de-Mer, an IV-an V (A. D. Aude, 1 L 594)

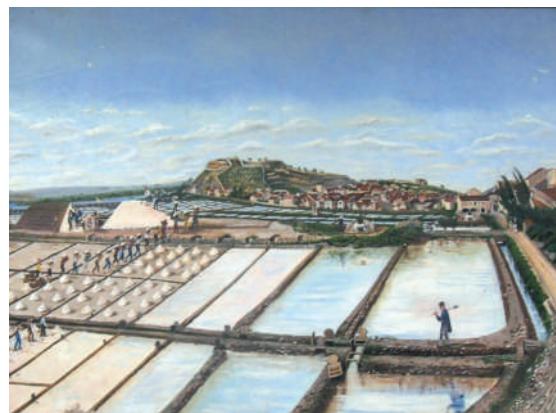
¹⁷² A. D. Aude, 2 E 118/2.

¹⁷³ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 32-33.

Sur le territoire de la commune de Sigean, pas moins de trois sites sont créés par des particuliers : en 1795, le salin de Grimaud ; en 1803, celui de Tallavignes, et sept ans plus tard, celui du Lac¹⁷⁴. Dès 1810, essentiellement en raison de l'enlèvement du canal de la Robine, le salin de Mandirac devient difficilement cultivable ; il est converti en rizière à partir de 1849. En 1811, un groupement de particuliers crée, sur les bords de l'étang de Bages-Sigean, la « Société des salins d'Estarac » qui constitue le site le plus important de l'Aude durant quelques années¹⁷⁵. En opposition avec le conseil municipal de Bages, la société périclète à partir de 1889, faute de pouvoir accroître sa surface avoisinant les 60 hectares. L'exploitation à Port-la-Nouvelle débute en 1828, année où est aménagé le premier salin sur la rive droite du canal de La Robine. En 1880, le salin de Leucate est inauguré, suivi par celui de Campignol, à Gruissan¹⁷⁶.

Le sel audois est alors prioritairement réservé à la tannerie, au fourrage, à la salaison d'anchois et à l'alimentation. En 1818, le baron Trouvé, préfet de l'Aude, vante la supériorité du sel narbonnais pour les salaisons : « Le sel qui se fait sur la côte de Narbonne est de la qualité requise pour la salaison des viandes. On sait que celui d'Espagne ou de Sicile les corrode et les fait durcir. Le sel des bords de l'Océan ou des parties septentrionales de la France, n'ayant pas le degré convenable pour la salaison, ne prévient pas toujours la putréfaction des viandes »¹⁷⁷. Outre le marché intérieur au département, il est exporté

vers l'Ariège, le Tarn, la Haute-Garonne et, dans une moindre mesure, vers Marseille où il est nécessaire à la fabrication de la soude, à partir des années 1820¹⁷⁸.



Les salins de Peyriac-de-Mer, 1891
Tableau réalisé par Auguste Joseph Decornis
(Mairie de Peyriac-de-Mer, reproduction A. D. Aude, 83 Dv 3/1)

¹⁷⁴ Gérard Boudet, *La renaissance des salins du midi de la France au XIX^e siècle*. Paris, 1995, p. 38-39.

¹⁷⁵ Jean Guiffan, *Bages et son étang*. Salles-d'Aude, 1979, p. 81.

¹⁷⁶ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 13.

¹⁷⁷ Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, 1818, p. 651.

¹⁷⁸ Gérard Boudet, *La renaissance des salins du midi de la France au XIX^e siècle*. Paris, 1995, p. 72.

Les Salins du Midi

En 1840-1841, les inondations causées par le Rhône et ses affluents ravagent les salins de Peccais et détruisent une grande partie des récoltes de sel, provoquant une hausse des prix qui bénéficie aux exploitations non touchées. De nouvelles salines sont créées mais dans le même temps, on assiste à une concentration financière et à une centralisation de la distribution. En 1865, autour de la société « Renouard et Cie » (groupement de propriétaires de salins créé à Aigues-Mortes en 1856), se forme une société en participation ayant pour objectif de centraliser les ventes. Cette société devient en 1868 « Compagnie des Salins du Midi »¹⁷⁹ ; son siège est alors à Montpellier. En 1890, sa production annuelle de sel dépasse les 80 000 tonnes. L'entreprise rachète en 1960 la « Société salinière de l'Ouest », principal distributeur des sels de l'Ouest de la France contrôlant ainsi une importante partie de la commercialisation du sel de Guérande. En 1968, elle fusionne avec la « Société Salinière de l'Est et du Sud-Ouest » et la Saline de Dax (Landes), pour donner naissance à la « Compagnie des Salins du Midi et des Salines de l'Est », d'envergure nationale. Aujourd'hui, le groupe est l'un des plus puissants saliniers européens totalisant 25 000 hectares en exploitation. Rapidement, les salins de Sigean, Peyriac-de-Mer et Bages sont devenus la propriété de la Compagnie ou ont été mis en location par ses soins.

L'« évaporation » des salins

A partir des années 1940, les salins du littoral audois ont cessé graduellement leur activité en commençant par ceux d'Estarac pour finir par ceux de Peyriac-de-Mer et de Sigean, en 1967. Les sites de Grimaud et de Tallavignes (Sigean) ont interrompu la fabrication du sel en 1962. Un an plus tard, c'est au tour de Campignol (Gruissan) de fermer ; son personnel est transféré au salin Saint-Martin, en bordure de l'étang de l'Ayrolle.



Les salins de Sigean, vers 1950
(A. D. Aude, 133 Dv 2/26)

¹⁷⁹ Pierre Lemonnier, « Le sel de Guérande, XIX^e - XX^e siècles », dans *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 84, numéro 1, 1977, p. 644.

L'arrêt de ces exploitations est principalement dû aux difficultés d'accès, par le rail ou la route, occasionnant un surcoût. Par ailleurs ces salins étaient de moins en moins rentables en raison de leur faible superficie, oscillant entre 40 et 80 hectares. Parallèlement, la puissante Compagnie des Salins du Midi a affermé, acquis ou loué toutes les parcelles disponibles sur le littoral afin de préserver et développer son activité. Et la concentration des sites de production de sel, rendue nécessaire pour optimiser la commercialisation, a provoqué la fermeture progressive de tous les salins dans les années 1990-2005, non seulement audois mais également héraultais, au profit de l'unique site d'Aigues-Mortes¹⁸⁰.

Les salins audois aujourd'hui

En 2010, l'exploitation du sel avait totalement disparu dans le département. Toutefois, deux salins ont récemment repris leur activité sur les communes de La Palme et de Gruissan (Saint-Martin).

Le salin de La Palme est situé entre la partie nord de l'étang et les bords de la Méditerranée. Créé en 1884, il est cédé dès 1906 à la Compagnie des Salins de la Méditerranée. Son extension, consentie en 1929 sur le domaine public maritime, lui permet d'atteindre alors plus de 450 hectares. Il bénéficie d'une prise d'eau directe à la mer au moyen d'un « rouet » (pompe hydraulique). Les Salins du Midi cessent son exploitation en 2006 mais son rouet est remis en fonction en 2013 grâce à la « Société des Salins de l'Aude », nouvellement fondée. Cette station de pompage revêt la forme d'une longue structure en bois dressée sur la plage de La Palme et constitue

un élément emblématique et protégé du patrimoine salin. L'entreprise a pour objectif de produire 20 000 tonnes de sel par an et d'y exercer une activité touristique (boutique, visites commentées, etc.).



Les salins de La Palme, vers 1970
(A. D. Aude, 80 Dv 8/30)

Le second salin occupe le lieu-dit « île Saint-Martin », immédiatement au sud du village de Gruissan. Adossé à la bordure méridionale de l'étang de l'Ayrolle, il s'étend sur 350 hectares. Le site est relié à la mer par le grau dit de la « Vieille Nouvelle » et par la plage qui le longe à l'est. Au printemps l'eau est pompée à 170 mètres de la côte pour alimenter une trentaine de partènements¹⁸¹. Le salin présente la particularité d'avoir été conçu par une

femme ingénieur, Madame Le Danois, entre 1911 et 1912¹⁸². Avec le concours de quelques propriétaires, elle fonde la Société des salins de l'île Saint-Martin qui a employé pendant plus de soixante ans une quarantaine de familles. Son entreprise devait reverser chaque année 6% des bénéfices à la commune et se devait de recruter exclusivement des Gruissanais. D'autres avantages étaient également consentis aux habitants tels que la vente du sel à prix coûtant. L'entreprise est reprise par la « Société méridionale salinière », puis absorbée par les Salins du Midi en 1969. Jugé non rentable, le site ferme en 2009. Toutefois, la production du sel est réactivée depuis 2010 par la « Société méditerranéenne de valorisation des lagunes » (Someval). La création de cette entreprise privée est à porter à l'initiative d'anciens salariés. Outre la production industrielle pour le déneigement, une récolte artisanale de sel alimentaire est exécutée à la main. Le site, qui développe une activité additionnelle de conchyliculture, abrite également une écomusée.



Salins de Gruissan, vers 1980
(A. D. Aude, 80 Dv 4/6)

A Port-la-Nouvelle, un troisième site, exploité par les Salins du Midi jusqu'en 2005, est aujourd'hui devenu une réserve naturelle régionale ouverte aux visiteurs. Flanké au nord par l'étang de l'Ayrolle qui l'alimentait et jouté au sud par le port de La Nouvelle, cet ancien salin, dit de « Sainte-Lucie », s'étire sur une surface d'environ 320 hectares. Aménagé en deux temps et en deux secteurs distincts, de 1831 à 1848, il a fusionné avec le salin de La Palme, en 1974. Ce site est caractéristique des salins audois qui forment une zone humide gratifiée d'un milieu naturel extrêmement riche. De nombreuses espèces d'oiseaux s'y abritent tels que les emblématiques flamants roses, les laridés (goélands, sternes, mouettes...) et les limicoles (bécasseaux, chevaliers, gravelots...). Les plantes halophiles, dont certaines protégées au niveau national comme le limoniastre de mer, abondent également sur ces espaces arides, marque de la singularité de ce milieu¹⁸³.



Les salins de Port-la-Nouvelle, vers 1955
(A. D. Aude, 1 Fi 2064/18)

¹⁸⁰ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 14.

¹⁸¹ Bassins d'évaporation de l'eau, peu profonds, reliés par des petits canaux.

¹⁸² Francis Poudou dir., *Opération Vilatges al País. Canton de Coursan*. Narbonne, 2005, p. 117-118.

¹⁸³ Nadine Boudou et Vincent Andreu-Boussut, *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, 2013, p. 15-17.

Un peu de technique : entre terre et mer

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, pour que s'y déposent les autres chlorures qui cristallisent plus rapidement et tombent au fond des dits bassins. Ainsi, grâce à ce « tri naturel » et à l'évaporation, l'eau ressort de chaque bassin avec un taux de chlorure de sodium supérieur, jusqu'à ce qu'il totalise 260 g. Le sel est alors récolté entre septembre et octobre.

Avant 1962, la récolte du sel comportait deux étapes¹⁸⁴ :

- le battage qui consiste à enlever le sel avec une pelle spéciale, le pellegrain (pelle rectangulaire en bois au long manche et au bec biseauté 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 *banastas*), à l'apporter jusqu'à la trémie d'une « sauterelle » qui le déverse de manière à former des « camelles ».

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 1962, la récolte est mécanisée.



L'opération de battage à Gruissan, vers 1920
(A. D. Aude, 108 Dv 1/77)



L'opération de battage à La Nouvelle, vers 1920
(A. D. Aude, 117 Dv 2/7)



L'opération de levage à Gruissan, vers 1930
(A. D. Aude, 108 Dv 4/5 et 7)



L'opération de levage à La Palme, vers 1950
(A. D. Aude, 80 Dv 2/27 et 29)



¹⁸⁴ Francis Poudou dir., *Opération Vilatges al País. Canton de Coursan*. Narbonne, 2005, p. 118-121.

LA PÊCHE EN MER ET DANS LES ÉTANGS



Calendrier du Pontifical de Pierre de La Jugie, 1350
Le mois de février, associé au signe des poissons
(Trésor de l'église Saint-Just et Saint-Pasteur de Narbonne)

Des ressources de proximité

Au Moyen Age

Le rivage languedocien entre le delta du Rhône et les Pyrénées a une configuration particulière : entre le cordon littoral sableux et la terre ferme, s'étendent des lagunes, communiquant avec la mer par des passes permanentes ou temporaires que peuvent emprunter les poissons de mer. La population dispose de ce fait de ressources halieutiques qui peuvent avoir pour origine aussi bien les étangs que la mer. Les échanges réguliers entre la mer et les lagunes créent d'ailleurs dans cette partie du golfe du Lion des conditions très particulières : le poisson de mer vient dans les lagunes ou se tient à proximité de la côte, facilitant la prise¹⁸⁵.

Il est difficile, compte tenu de la rareté de la documentation, de se faire une idée précise des pratiques de pêche avant le XVII^e siècle. Le matériel archéologique mis au jour sur les sites néolithiques ou antiques du littoral audois témoigne du caractère fort ancien de l'activité halieutique, de la consommation de poisson et de coquillages¹⁸⁶.

Comme la chasse, la pêche est pratiquée par l'homme dans le but premier de se nourrir. Le poisson tient une place importante dans l'alimentation médiévale, même chez les plus démunis.

Les jours de jeûne sont au nombre de 110 à 120 soit le tiers de l'année et, même si ces jours-là la consommation de volailles est admise, le poisson reste d'usage. Toutefois cette denrée, même une fois séchée, salée, marinée ou fumée, est périssable et son transport hasardeux. Aussi les seigneurs disposent-ils souvent de réserves, de viviers, établis dans les biefs de moulins mais aussi dans les étangs. A l'époque médiévale, le poisson, qu'il soit pêché en mer ou dans les étangs, est surtout une consommation de proximité.

On connaît mal les techniques de pêche mais les actes font état d'engins de pêche dont les noms ont été utilisés jusque dans la première moitié du XX^e siècle. Les « bourdigues », les « pantanes », les « maniguières » sont des engins de pêche fixes, placés sur le littoral ou dans les étangs, en milieu peu profond : des clayonnages réalisés dans des matériaux locaux périssables, dans lesquels le poisson s'engouffre et qui constituent un piège d'où il ne peut plus sortir. Mais sont également utilisés des engins de pêche mobiles, filets ou lignes de différentes sortes. A Gruissan, l'archevêque de Narbonne interdit l'usage des filets¹⁸⁷ dans les étangs de Narbonne.

Quant aux espèces les plus fréquemment pêchées, elles ne diffèrent guère de celles d'aujourd'hui si on s'en rapporte aux tarifs de leude

¹⁸⁵ Gilbert Larguier, « Pêche, environnement et société littorale autour du Golfe du Lion au XVIII^e siècle », dans Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle*. Perpignan, 2012, p. 72.

¹⁸⁶ Anne Bardot, « Zones maritimes exploitées durant la période romaine : résonance conchyliologique pour les populations littorales », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale*. Montagnac, 2012, p. 141-158.

¹⁸⁷ A. D. Aude, G 2 (copie de 1649). Voir Paul Laurent, *Livre vert de l'archevêché de Narbonne*. Paris, Picard, 1886, p. 16.

très explicites¹⁸⁸ : sardines, pageots, maquereaux sont parmi les espèces les plus rencontrées dans les sources. Le « livre vert »¹⁸⁹, inventaire des revenus et biens de l'archevêché de Narbonne rédigé dans la seconde moitié du XIV^e siècle, mentionne aussi des prises plus grosses. L'archevêque et le vicomte reçoivent une part « sur tous les dauphins et thons qui sont capturés dans la mer de Narbonne », une fois déduit le « ventre » (*ventresca*) qui revient aux pêcheurs ; ils se partagent également le vingtième de tous les thons vendus à Narbonne.

Société littorale et pratiques de pêche sous l'Ancien Régime

Bien qu'elles ne soient guère importantes avant le XVIII^e siècle, les sources documentaires dont nous disposons pour l'Ancien Régime nous permettent de nous faire une idée assez précise de la vie et des activités halieutiques des sociétés littorales.

La population des communautés en bord de mer est numériquement peu importante. Si on s'en rapporte à l'étude de Gilbert Larguier¹⁹⁰, on dénombre, à la fin du XVIII^e siècle, cinquante mille habitants pour la trentaine de paroisses jouxtant la Méditerranée (dont la moitié pour Narbonne, Agde et Sète), ce qui ne représente que 8 % de la population des départements créés autour du golfe en 1790. Sur le littoral audois, c'est à Gruissan qu'on trouve au XVIII^e siècle la proportion la plus importante de gens

de mer (et de pêcheurs) ; suivent Bages, Leucate et Sigean (plus orienté vers le trafic commercial). Dans le mémoire qu'il consacre au Languedoc en 1788, l'intendant Ballainvilliers¹⁹¹ donne les chiffres suivants : « Les pêches dans la mer et dans les étangs procurent un numéraire très considérable aux habitants de Bages, Leucate, Fleuri, Gruissan et Sijean. On en évalue le produit à 316 530 livres tournois entre 655 pêcheurs qu'elles occupent, 424 femmes et 39 chasses-marées ».

Dans cette société littorale, il existe une hiérarchie fondée sur la fortune : les patrons, les matelots, les mariniers. Le patron détient l'embarcation et le matériel de pêche ; il peut toutefois n'en posséder qu'une part, compte tenu de l'importance des frais engagés. Les opérations de pêche ne dépassent généralement pas la journée et tous ceux qui y prennent part (les matelots mais aussi les femmes et les vieillards qui halent le filet sur le rivage dans le cas de traîne) reçoivent leur rétribution en poisson.

Bien que le matériel employé diffère souvent d'une communauté à l'autre, deux types principaux de filets sont en usage : le « boulier » (ou « boulieg » 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 utilisé en pleine mer. Suivant qu'ils sont utilisés dans les étangs ou dans la mer, en

fonction des saisons et des migrations des poissons, ces filets n'ont pas la même longueur ni la même grosseur de mailles. Les habitants usent aussi d'installations fixes, plus ou moins élaborées (« bourdigues », « maniguières », « ramades »), qu'ils placent dans les étangs ou en travers des graus. Hormis Collioure, équipé pour la pêche au thon et disposant d'une puissante flottille de pêche, 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)¹⁹². La saison estivale est privilégiée car c'est la période où les espèces pélagiques fréquentent la côte et les lagunes. Les pêcheurs se rapprochent alors du rivage, s'installant dans des cabanes faites de bois et de roseaux. C'est ainsi que les Chefdebien, seigneurs des îles de l'Aute et de Planasse, dans l'étang de Bages-Sigean, concèdent au XVIII^e siècle des droits aux pêcheurs¹⁹³, moyennant le paiement d'une albergue annuelle « en argeant et en poisson, loup ou dorade ou autre bon poisson, pezant au moins une livre et demi chaque poisson... ladite albergue proportionnelle au nombre des personnes qui composeront l'équipage de chaque bateau, savoir pour chaque bateau portant trois hommes dix-huit sols et douze livres de poisson, par chaque bateau de sept hommes vingt sols et quatorze livres de poisson et pour chaque bateau de neuf hommes trente sols et vingt-quatre livres de poisson » : « Premièrement d'aller pêcher de nuit et de jour et en tout temps dans les eaux qui entourent les îles de l'Haute et de la Planasse, excepté toutes celles qui

sont destinées pour la pêche particulière et fixe ou sédentaire de M. de Chefdebien... Secondement d'aborder et attacher les bateaux aux dites îles. Troisièmement de prendre du bois de garrigue coupé sur terre pour chauffage et pour faire bouillir la marmite dans les dites îles, seulement sans pouvoir en derraciner ni en emporter hors des dites îles sous quelque prétexte que ce soit. Quatrièmement de se servir des saignes¹⁹⁴ ou algues qui sont dans les dites îles pour construire des abris et des cabanes dans les dites îles seulement ».

Conflits de pêche

Soucieuses de sauvegarder leurs intérêts, les communautés d'habitants s'opposent parfois les unes aux autres pour la défense de leurs territoires, qu'il s'agisse de pacages ou de droits de pêche. Ainsi en 1627, les consuls de Narbonne sont en conflit avec ceux de Bages et de Sigean qui, arguant d'une donation du vicomte de Narbonne, revendiquent le droit de pêche dans l'étang de Narbonne¹⁹⁵. A différentes reprises dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, des incidents opposent les pêcheurs de Leucate et ceux de Saint-Laurent-de-la-Salanque. En 1767, plainte est portée devant l'Amirauté de Collioure : des pêcheurs de Saint-Laurent ont attaqué avec des fusils ceux de Leucate, ont détruit leurs filets et se sont emparés des poissons qui s'y trouvaient ; ils ont menacé de hacher les chasse-marées et les pêcheurs de Leucate qui passeront par la plage de Saint-Laurent « comme on hache des saules ». De surcroît le frère d'un consul de Leucate a été

¹⁸⁸ Notamment la leude royale de Collioure datant de 1266 (A. D. Pyrénées-Orientales, 1 B 69). Voir Carole Puig, « Les ressources de l'étang et de la mer dans la partie occidentale du Golfe du Lion (du XIII^e au XIV^e siècle) », dans Marandet (Marie-Claude) dir., *L'homme et l'animal dans les sociétés méditerranéennes*. Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2000, p. 93-121.

¹⁸⁹ A. D. Aude, G 2 (copie de 1649). Voir Paul Laurent, *Livre vert de l'archevêché de Narbonne*. Paris, Picard, 1886, 160 p.

¹⁹⁰ Gilbert Larguier, « Pêche, environnement et société littorale autour du Golfe du Lion au XVIII^e siècle », dans Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle*. Perpignan, 2012, p. 79.

¹⁹¹ Michel Péronnet éditeur, *Mémoires sur le Languedoc suivis du Traité sur le commerce en Languedoc de l'intendant Ballainvilliers (1788)*. Montpellier, Publications de l'Entente bibliophile, 1989, p. 114.

¹⁹² Gilbert Larguier, « Pêche, environnement et société littorale autour du Golfe du Lion au XVIII^e siècle », dans Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle*. Perpignan, 2012, p. 74-79.

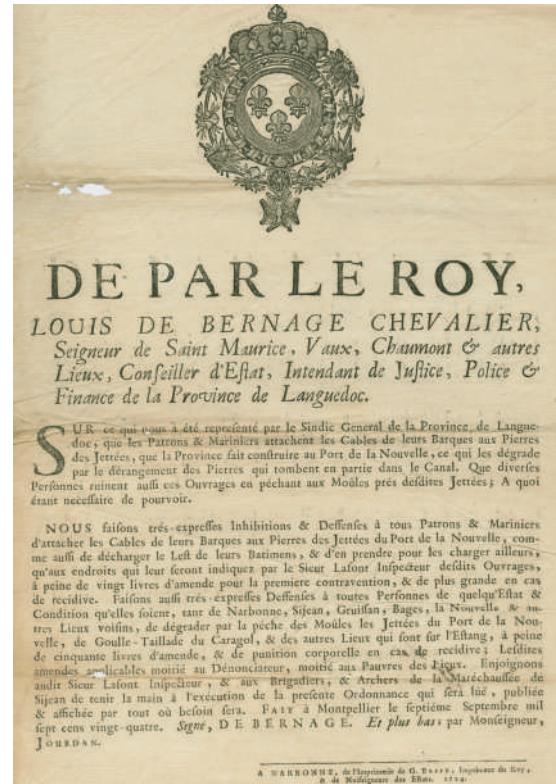
¹⁹³ A. D. Aude, 167 J 9.

¹⁹⁴ Vraisemblablement pour *senilh* : petit roseau.

¹⁹⁵ A. D. Aude, C 1302.

bastonné et laissé pour mort. Le 9 décembre 1767, les assaillants sont condamnés, ce qui n'empêche pas une nouvelle agression en avril 1768, causant la mort d'un pêcheur de Leucate¹⁹⁶.

Au XVIII^e siècle, les autorités politiques s'efforcent, par une réglementation plus rigoureuse de la pêche, de désamorcer les conflits entre les communautés d'habitants mais aussi de préserver les intérêts généraux de la province : le 7 septembre 1724, l'intendant Louis de Bernage interdit, sous peine de 50 livres d'amende et de punition corporelle en cas de récidive, la pêche aux moules près des jetées que la province fait construire au port de La Nouvelle en raison des dégradations que cette activité leur occasionne¹⁹⁷ : fragilisation des infrastructures lorsqu'on décroche les mollusques de leur support, comblement des fonds en rejetant les coquilles dans l'eau¹⁹⁸.



Interdiction par l'intendant de Languedoc de la pêche aux moules près des jetées du port de La Nouvelle, 1724 (A. D. Aude, C 1302)

¹⁹⁶ Guillaume Eppe, *Leucate et le Roussillon (début XII^e siècle-1789)*. S. l., 1997, 30 p.

¹⁹⁷ A. D. Aude, C 1302.

¹⁹⁸ Stéphane Durand, « Les Etats de Languedoc et le littoral provincial (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Brogini (Anne) et Ghazali (Maria) dir., *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protection, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Saint-Denis, 2015, p. 201.

Préserver les ressources halieutiques L'affaire de la pêche aux bœufs à Gruissan, 1770

Dans le temps long de l'histoire du littoral languedocien, les mois de septembre et d'octobre 1770 constituent une période dramatique pour les communautés côtières en général et pour Gruissan en particulier. Durant ces deux mois se déroule en effet le triste dénouement de la célèbre affaire de la «pêche aux bœufs»¹⁹⁹.

Sous cette appellation au nom étrange, se cache en fait un système de pêche, mis au point par des pêcheurs catalans au début du XVIII^e siècle, qui consiste à faire naviguer de front, et à la même allure, par vent arrière, deux bateaux attelés « comme deux bœufs qui labourent », espacés de 80 à 100 brasses envi-



ron, qui tirent un filet de type «ganguy», qui a la particularité d'avoir des mailles plus étroites dans sa partie basse que dans sa partie haute. Cette méthode de pêche et ce type de filet ont fait l'objet, dès 1725, d'interdictions réitérées de la part des autorités nationales et provinciales. On leur reproche en effet de racler les fonds marins, de prendre du poisson trop petit et de menacer ainsi les ressources halieutiques. Mais la «pêche aux bœufs» rapporte bien, elle attise donc des appétits et divise le monde languedocien de la pêche, durant tout le XVIII^e siècle, entre partisans farouches et opposants irréductibles. A Gruissan, elle constitue une véritable aubaine dans un village en pleine expansion démographique, dont la population est multipliée par trois entre 1700 et 1789. Elle représente même la seule possibilité d'augmenter les profits pour une communauté dont le terroir exigu et relativement pauvre n'offre guère d'autres possibilités.

Procès-verbal dressé à Gruissan par le lieutenant général de l'Amirauté de Narbonne, 5-15 septembre 1770 (A. D. Aude, 15 J 5)

¹⁹⁹ Gilbert Larguier, « Pêche, environnement et société littorale autour du Golfe du Lion au XVIII^e siècle », dans Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle*. Perpignan, 2012, p. 71-101 et « Pêche et société en Languedoc au XVIII^e siècle. « Pêche et société en Languedoc au XVIII^e siècle. La 'pêche aux bœufs' », dans *L'histoire grande ouverte. Hommages à Emmanuel Le Roy-Ladurie*. Paris, Fayard, 1997, p. 58-67.

Pendant des décennies, les interdictions ne sont pas appliquées. Allant d'atermoiements en reculades, le pouvoir administratif laisse faire et cherche à ménager les communautés maritimes, qui fournissent notamment les marins de la flotte de guerre. Mais tout change en 1769, avec les injonctions strictes données par le duc de Praslin, secrétaire d'Etat à la Marine. Le 13 août, ordre est donné aux différentes amirautés de détruire les bateaux pratiquant cette pêche dans les trois mois. Comme les rapports de l'intendant du Languedoc montrent qu'il n'est suivi d'aucun effet, Praslin renouvelle son décret un an plus tard, le 23 août 1770, et en sollicite l'exécution immédiate.

Le 5 septembre 1770, le lieutenant général de l'Amirauté de Narbonne, Cyprien d'Angles, arrive à Gruissan avec ses aides et convoque à l'hôtel de ville, les consuls et les 26 patrons-pêcheurs concernés, propriétaires d'embarcations. Il leur intime l'ordre de désarmer leurs bateaux et de transporter au village l'ensemble de leurs équipements (mâts, antennes, agrès et filets) afin qu'il soit mis sous séquestre, laissant ainsi des coques vides qu'il convient ensuite de démanteler. En apparence, les pêcheurs de Gruissan semblent se soumettre à ce dictat, mais, en réalité, ils entament alors une longue résistance passive, répugnant bien évidemment à détruire leur outil de travail. Les opérations de désarmement débutent dès le lendemain, 6 septembre, mais elles traînent en longueur. Il est vrai que les bateaux sont dispersés : nombre d'entre eux sont basés au grau de la Vieille Nouvelle, situé loin du village, et plusieurs autres à travers l'étang. Les pêcheurs arguent aussi du fait qu'ils manquent de lieux clos où entreposer leur matériel, ce qui oblige donc le lieutenant général à réquisitionner des remises. Au bout des trois semaines de délai imparties, le travail n'a guère avancé et les coques, à l'exception de deux ou trois, sont toujours intactes.

Informé de cette inertie, d'Angles est de retour à Gruissan le 27 septembre suivant. Malgré une convocation en bonne et due forme, aucun consul ni patron-pêcheur ne se présente à l'hôtel de ville au bout d'une heure d'attente. Tous ont déserté le village sans laisser de traces. En revanche, une foule nombreuse, composée majoritairement de femmes, se rassemble devant la maison commune et lance des cris, des injures et des menaces contre l'officier narbonnais. Ce dernier sort pour imposer le silence aux manifestants mais n'y parvient pas. Il décide alors de parcourir le village à la recherche des absents, toujours suivi par un impressionnant tumulte au fil des rues. Mais le lieutenant général, prévoyant cette résistance, a convoqué des charpentiers du village voisin de Bages pour procéder à la destruction des coques. Les deux premiers arrivés sont toutefois pris à partie par les femmes, qui menacent de les poignarder, et préfèrent discrètement rentrer chez eux. Cyprien d'Angles comprend alors qu'il doit impérativement maîtriser la situation et fait donc venir des gendarmes à cheval de Narbonne pour rétablir l'ordre.

Voyant l'évolution des choses et comprenant que leur résistance est vaine, les patrons-pêcheurs tentent par trois fois de persuader l'officier de les laisser détruire eux-mêmes leurs embarcations.

A chaque fois, ils essuient un refus : leur interlocuteur est devenu méfiant et leur rappelle leur inacceptable rébellion envers le pouvoir royal. Réalisée par trois charpentiers de Bages, réquisitionnés et placés sous la protection des gendarmes, la destruction des coques s'étire indéfiniment entre le 1^{er} et le 29 octobre. Certains bateaux, qui ont été coulés dans l'étang à faible profondeur, sont même remis à flot pour être démembrés, et ce sont parfois les pêcheurs eux-mêmes, la mort dans l'âme, qui parachèvent le travail. Au soir du 29 octobre, les 26 embarcations recensées sont toutes définitivement hors d'usage. Quelques temps plus tard, la flotte d'Agde (43 bateaux) est également détruite.

Les différents procès-verbaux conservés fournissent, dans le détail, toute la chronologie de ces événements dramatiques et complexes, qui révèlent les dissensions internes de la petite communauté gruisanaise, atteinte au plus profond de son existence, bien au-delà du préjudice matériel et financier déjà considérable. Même s'il semble difficile d'affirmer que le coup de force de l'Amirauté a mis fin définitivement à la pratique de la «pêche aux bœufs», il a, en tout cas, accéléré les mutations en cours. Dans les décennies suivantes, compte tenu de la modicité des perspectives terrestres, l'avenir des marins de Gruissan se joue majoritairement au large. Avec ceux de Sigean, ils prennent peu à peu la place des Narbonnais dans le commerce maritime en Méditerranée, participant au développement de Port-la-Nouvelle et se tournent vers Marseille pour fournir des pilotes et des capitaines au long cours réputés.



Papier à en-tête révolutionnaire (A. D. Aude, 1 L 1090)

La pêche en mer et l'économie du département

Le baron Trouvé, préfet de l'Aude, dans le chapitre qu'il consacre à la pêche maritime dans son mémoire sur le département de l'Aude²⁰⁰, considère en 1818 que cette activité, si elle n'est pas encore « un objet de spéculation », n'en est pas moins un élément essentiel de l'économie locale, contribuant « à entretenir l'aisance et l'activité dans les communes situées sur le bord de la mer ».

Permanence des conflits sous l'Empire

Les conflits de pêche demeurent une constante sous l'Empire, qu'ils naissent des techniques employées pour prendre le poisson ou de la délimitation des territoires où s'exerce la pêche.

Les prud'hommes pêcheurs de Gruissan se plaignent au préfet de ce que la pêche aux bœufs, un temps tolérée « à l'abolition des privilèges, à l'époque où la liberté fut rendue à la France », soit à nouveau interdite. Ils contestent la raison invoquée par les législateurs pour proscrire ce procédé, la destruction du frai du poisson, et vont même jusqu'à déclarer que la pêche aux bœufs est bénéfique à la reproduction. « Le poisson dépose son frai le plus près qu'il peut du rivage, afin qu'échauffé par les rayons de soleil, il prenne vie et puisse trouver là de quoi subsister, ce qu'il ne trouverait pas dans le bas-fonds. Or le pro-

cedé de la pêche au bœuf exigeant qu'elle ne se fasse qu'en pleine mer et presque à un myriamètre des côtes, il n'est pas possible que les filets en traînant sur le fonds puissent détruire le frai qui n'est que vers les bords et sur l'algue qui s'y ramasse et sur les plantes qui viennent dans le fonds vaseux. L'expérience prouve aussi que la pêche au bœuf ne nuit pas à la reproduction du poisson car il est de notoriété publique que depuis 1791, époque du rétablissement de cette pêche, il y a eu une abondance progressive de poisson dans les marchés, et cette abondance est due à ce procédé. La raison en est que les bateaux destinés à la pêche au bœuf parcourant suivant la force du vent un grand espace remuent une grande quantité de vase par le sillonnement de leurs filets, découvrent une infinité de vermisseaux et procurent une plus abondante subsistance aux poissons qui restent volontiers sur ces côtes parce qu'ils s'y nourrissent plus aisément »²⁰¹.

A ces problèmes récurrents vient s'ajouter le mécontentement né de la décision de l'Etat d'affermier les étangs à des particuliers, privant ainsi certaines communautés d'habitants de leurs ressources. Le 10 germinal an XI, le maire de la commune de Leucate, faisant valoir les anciens droits de propriété de la communauté sur l'étang, s'inquiète auprès du « citoyen préfet du département de l'Aude » de cette décision qui réduirait « les marins et tous les autres habitants de la commune

de Leucate dans un état de misère, attendu que sur une population d'environ six cents personnes, où il y a un peu plus de cent qui sont marins sans compter leurs enfants, ils n'auraient pas d'autre état pour se sustenter ainsi que leur famille »²⁰². En 1809, les prud'hommes pêcheurs de Bages sont tout aussi véhéments, d'autant que « le sieur Grave, prêtre, habitant de Camplong, prétendant avoir un bail affermé en sa faveur de l'administration des eaux et forêts, vient de se présenter dans la commune de Bages et a fait deffenses aux pêcheurs d'aller faire la pêche sur l'étang sans avoir préalablement obtenu de lui une licence ou permission de faire cette pêche, moyennant les prix de sous-ferme qu'il jugera convenable d'établir ». Ils s'étonnent par ailleurs que l'administration des eaux et forêts, chargée par l'Etat d'affermier les étangs, ait une quelconque autorité pour le faire puisqu'il ne s'agit pas de véritables étangs, emplis d'eau douce, mais bien plutôt de lagunes, relevant des autorités maritimes. Les gens de Bages vont même jusqu'à considérer que cette idée d'affermier les étangs relève d'un complot fomenté par l'ennemi britannique : « Mettre en afferme les regorgements nombreux de la mer Méditerranée paraît être une idée vraiment anglaise car c'est vouloir par ce moyen étouffer la marine française dans son berceau. Ces regorgements sont véritablement des chantiers où les jeunes Français commencent à se familiariser avec les eaux de la mer, où ils commencent à s'exercer à la manœuvre maritime, où ils s'acclimatent à la mer et c'est avec les élèves de ces chantiers que l'on fait des mousses, des matelots pour la marine

marchande et que l'on fait ensuite des armements pour l'Etat au port de Toulon »²⁰³.

En 1812, le dénommé Grave a obtenu la ferme générale de tous les étangs salés de l'arrondissement. Le sous-préfet de Narbonne s'émeut de cette situation qui a conduit « à pressurer tous les marins qui ont voulu obtenir la permission de faire la pêche dans les dits étangs »²⁰⁴. Le 22 février 1813, les prud'hommes pêcheurs de Gruissan donnent des exemples de ces exactions : « Le sieur Grave a exigé des trois pêcheurs du dit Gruissan pour la dite année 1812 une redevance de onze cents neuf francs dont l'un de ces derniers a été obligé de vendre une pièce de terre qui faisait sa seule ressource pour satisfaire à ses engagements envers ledit fermier tandis que d'autres ont également vendu une partie de leur mobilier pour payer le montant de leur licence »²⁰⁵. Le 20 mars 1813, le sous-préfet envoie un rapport détaillé au préfet de l'Aude, réclamant l'application immédiate de la décision ministérielle en date du 5 mars 1807 : « La pêche des étangs salés sera affermée au profit du Trésor de l'Etat ; elle sera concédée en licence aux pêcheurs de profession ». Il s'indigne des irrégularités qui ont permis au sieur Grave de devenir fermier des étangs et des prix exorbitants qu'il exige des pêcheurs qui souhaitent obtenir une licence²⁰⁶.

²⁰² A. D. Aude, 4 M 206.

²⁰³ Lettre des prud'hommes pêcheurs de Bages au préfet de l'Aude, 7 janvier 1809 (A. D. Aude, 4 M 206).

²⁰⁴ Rapport du sous-préfet de Narbonne, 2 octobre 1812 (A. D. Aude, 4 M 206).

²⁰⁵ A. D. Aude, 4 M 206.

²⁰⁶ A. D. Aude, 4 M 205.

²⁰⁰ Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, 1818, p. 639-646.

²⁰¹ Lettre non datée, transmise au préfet de l'Aude par le sous-préfet de Narbonne le 29 germinal an XI (A. D. Aude, 4 M 206).

Les prud'homies de pêcheurs

L'administration des pêches maritimes en Méditerranée présente une singularité : l'institution des prud'homies de pêcheurs, mise en place lors de la Révolution française (décret du 8 octobre 1790). Ces juridictions sont les héritières des corporations médiévales ; elles ont survécu aux « textes libéraux qui démantèlent les corporations et autres corps intermédiaires »²⁰⁷.

Les Prud'homies obéissent aujourd'hui aux dispositions du titre I du décret du 19 novembre 1859 sur la police des pêches dans le V^e arrondissement maritime (côtes françaises de la Méditerranée). L'institution est dotée de pouvoirs réglementaires, de police et de justice. Les prud'hommes arbitrent les conflits entre pêcheurs et peuvent juger civilement et disciplinairement les pêcheurs : ils ont « non seulement l'exclusivité de jugement des litiges opposant les pêcheurs mais ils l'exercent sans appel ni cassation »²⁰⁸. Ils ont également pour mission de « répartir les droits d'usage entre les pêcheurs afin de pérenniser la vie de la communauté sur le territoire. Ces droits d'usage concernent des données locales limitées, qu'il s'agisse des produits, des ressources et des zones marines, du marché, du réservoir de main d'œuvre, des institutions ou encore des ressources financières »²⁰⁹. Les prud'homies sont force de proposition pour tout ce qui concerne la création d'équipements et l'organisation de la filière. C'est ainsi qu'en 1964, la prud'homie des pêcheurs de Gruissan demande au secrétaire général de la Marine marchande de bien vouloir faire le nécessaire afin que Gruissan soit classé en port de pêche et que les installations qu'implique le classement soient mises en place pour faciliter l'accès au port²¹⁰. A ces pouvoirs réglementaires, s'ajoute un pouvoir d'assistance et de solidarité envers les anciens membres de la communauté.

Présents exclusivement sur le littoral méditerranéen, les prud'hommes tirent leur légitimité de leur élection. La prud'homie est constituée par l'ensemble des patrons-pêcheurs, exerçant dans un contexte artisanal. Les prud'hommes sont élus à bulletin secret pour trois ans par leurs pairs ; leur nombre est fixé en fonction de l'étendue de la prud'homie (3 à 7). Ils sont assermentés.

Sur le littoral méditerranéen, entre Menton et Saint-Cyprien, on dénombre actuellement 33 prud'homies ; dans l'Aude, on en compte trois. La Prud'homie de Gruissan²¹¹ est la plus ancienne, elle a été fondée en 1791 ; aujourd'hui, elle s'étend de la limite de la commune de Gruissan à la limite des

départements de l'Aude et de l'Hérault, à l'embouchure du fleuve Aude rive droite, sur la commune de Fleury. La Prud'homie de Leucate créée en 1818 se situe entre la limite des départements des Pyrénées-Orientales et de l'Aude et l'entrée de Port-la-Nouvelle, exerçant son autorité sur l'étang de la Palme et sur la partie audoise de l'étang de Salses-Leucate. La Prud'homie de Port-la-Nouvelle-Bages est 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 ; elle englobe le littoral de la commune de Port-la-Nouvelle, l'étang de Bages et de Sigean. Ces regroupements témoignent de l'adaptation de l'institution aux mutations économiques et sociétales, intervenues notamment dans les années 1960 (aménagement touristique du littoral à l'initiative de la Mission Racine, arrivée des rapatriés d'Algérie dont de nombreux pêcheurs, etc.). Les prud'homies garantissent une pêche raisonnée, respectueuse de l'environnement car elles décident des espèces à pêcher, des zones géographiques à exploiter et définissent les périodes les mieux appropriées par espèces. Elles sont compétentes aussi bien sur le milieu maritime que sur le milieu lagunaire²¹².

Pratiques de pêche au XIX^e siècle

On ne manque pas de sources pour nous renseigner sur les différents types de pêche pratiqués tout au long du XIX^e siècle. Les rapports des préfets d'Empire sont particulièrement précis en ce domaine 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.

La pêche au large est pratiquée avec un bateau de 20 à 30 tonneaux traînant un filet, monté par six à huit hommes d'équipage²¹³. Elle ne se fait « que rarement parce qu'on ne peut s'y adonner tant que le vent nord-ouest est trop violent et que la mer est très agitée et houleuse. Cette industrie est donc précaire et subordonnée à l'influence de la bonne ou mauvaise saison »²¹⁴.

Pour la pêche au « sardinal », « les filets dont on se sert... sont composés de dix pièces ayant chacune 16 brasses et demi de longueur et six de largeur. De ces dix pièces, cinq sont réunies bout à bout ; elles font la longueur de tout le filet ; les cinq autres sont ajoutées au bas des premières de sorte que chaque sardinal a 80 brasses de long et douze de large. Les mailles doivent avoir cinq lignes au carré. Cette pêche toujours abondante... a constamment été protégée par les prud'hommes et par les magistrats. On en connaît de deux espèces... Les pêcheurs du sardinal entre-deux-eaux pêchent où bon leur semble. Dès qu'ils arrivent à un endroit propice, celui qui veut caler jette son signal, amène la voile et désigne ainsi le poste qu'il a choisi. Les pêcheurs ne peuvent porter que deux sardinaux composés de dix pièces de filet de seize brasses et demi chaque et de quatre cent mailles de largeur. Tout filet excédant

²⁰⁷ François Féral, « Un hiatus dans l'administration et la politique des pêches maritimes : les prud'homies de pêcheurs en Méditerranée », dans *Norois*, n° 133-135, janvier-septembre 1987, p. 357.

²⁰⁸ *Ibidem*, p. 358.

²⁰⁹ Elisabeth Tempier, *Prud'homies de pêche de méditerranée française / Étude de cas à dimension multiple*. L'Encre de mer, septembre 2013.

²¹⁰ Courrier du 20 avril 1964, demande de classement en port de Gruissan faite par la Prud'homie de Gruissan. (A. D. Aude, 1311 W 109).

²¹¹ Marie-Rose Taussac, *Les prud'hommes pêcheurs de Gruissan. Chronique 1791-1943 et quelques histoires de leur histoire*. Gruissan, 1996, 192 p.

²¹² Elisabeth Tempier, « Prud'homie et régulation de l'effort de pêche », dans *Revue de l'économie méridionale*, n°133-134, 1^{er}-2^{ème} trimestres 1986, p. 41-50.

²¹³ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 1^{er} trimestre 1812 (A. D. Aude, 1 M 31).

²¹⁴ Rapport du préfet de l'Aude au ministre de l'Intérieur, 30 mars 1813 (A. D. Aude, 1 M 29).

ces dimensions est retranché. Les signaux des sardinaux doivent surnager afin que d'autres pêcheurs ne leur portent aucun dommage. Les pêcheurs du sardinal entre-deux-eaux peuvent pêcher toute l'année. Les sardinaux de fond sont composés de deux filets de plus que ceux entre-deux-eaux ; ils doivent avoir la même hauteur. Cette pêche n'est permise que depuis le 25 mars jusqu'au mois de septembre. Il leur est défendu de caler leurs filets les uns devant les autres ; ils doivent toujours être en file. Les pêcheurs du sardinal de fond ne peuvent caler leurs filets pour deux nuits ni les abandonner lorsqu'ils sont dans la mer »²¹⁵.



La traîne à La Nouvelle, vers 1930
(A. D. Aude, 108 Dv 1/73)

« La pêche de l'art ou traîne ne se pratique que sur les plages : on se sert d'un filet à poche qu'on va jeter à demi-lieue au large et qu'on tire de terre ; elle est très productive ». On se sert de bateaux de deux à cinq tonneaux, montés de quatre ou cinq hommes²¹⁶.

« La pêche principale qu'on pratique... [de juillet à septembre] est celle de la langouste ; elle se fait avec des filets appelés en terme vulgaire « armaillades ». Ils ont vingt brasses de long sur une de large ; les mailles sont de deux pouces en carré. On les colle à la mer sur des rochers reconnus par un signal. On les retire tous les deux jours et même plus tard si le temps est contraire. On attache à l'extrémité de ce filet un panier fait avec des joncs de la longueur d'une brasse sur une demi de largeur »²¹⁷. Le congré est pêché avec « des nasses ou paniers d'ozier qu'on amorce et qu'on coule à fond »²¹⁸.



La traîne à La Nouvelle, vers 1915
(A. D. Aude, 139 Dv 1/159)

Dans les étangs à Fleury, Bages et Leucate, on pratique la pêche au « gangui » ou « ganguille », des filets qui permettent notamment de prendre les anguilles. A Leucate, Gruissan et Bages on utilise des filets appelés « bastudes » ou « batudes » 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 »²¹⁹.

Le 8 mai 1820, le commissaire des classes adresse au préfet de l'Aude un rapport circonstancié sur « les étangs salés du département et les procédés de pêche qui y sont en usage »²²⁰. Il est partagé entre le souci de protection de l'environnement et les besoins vitaux des populations. « On peut... considérer les étangs salés de ce département comme de vrais réservoirs. L'interdiction de toute espèce de pêche en ferait une pépinière de poissons qui se répandrait sur la côte de Narbonne, la féconderait et l'enrichirait par ses produits. Mais comme une pareille interdiction pendant toute l'année à toute espèce de rets entraînerait avec elle la ruine presque totale des communes situées près lesdits étangs, il convient de ménager les intérêts de tous par un terme moyen qui protège d'une part les développements de la reproduction dans les étangs et de l'autre ne prive pas les pêcheurs des ressources qu'une providence libérale a presque mis dans leurs habitations »²²¹. Il classe les filets en deux catégories : les flottants

« dont l'usage n'est point pernicieux » et les « traînaux et les globes » qui sont des procédés nuisibles. Dans la première catégorie, figurent les « batudes », « palangres », éperviers, « pantanes », ténillères (pour les coquillages appelés ténilles), etc. Il suffit pour les rendre inoffensifs de veiller à les dimensionner convenablement et à en régler l'usage. Dans la deuxième catégorie, celle des nuisibles, il classe le « gangui » pour la pêche aux anguilles : « Maintenant qu'on se figure les ganguis avec des mailles aussi étroites, surchargés de plomb, traînés avec impétuosité dans toutes les parties de étangs par des bateaux couverts de voiles que la force des vents pousse avec plus ou moins de vitesse et l'on se convaincra facilement que ces filets sont dangereux et doivent être surveillés et fournir aux règles d'une sévère police. Si les pêcheurs de Bages pouvaient se livrer à une autre industrie, il conviendrait peut-être de leur interdire entièrement cette pêche mais comme ils n'en ont pas d'autre, il faut éviter qu'environ quatre-vingt pêcheurs, presque tous pères de famille, soient livrés aux horreurs de la misère et que la commune entière de Bages soit privée d'une ressource qui entretient dans son sein une nourriture saine, abondante et à bas prix ». Nocif également, le « brégin », « traîne » ou « petit boulier » devrait être prohibé toute l'année ; pour les mêmes raisons que précédemment, il est toléré en dehors de la période de frai (15 mars-1^{er} août). Quant au « globe », c'est un filet flottant de 22 mètres de long sur 16 m de hauteur, « amarré à poste fixe à deux piquets sur les deux coins de la hauteur, tandis que les deux autres coins sont amarrés à deux bateaux pêcheurs sur chacun des desquels il est établi un

²¹⁵ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 2^e trimestre 1812 (A. D. Aude, 1 M 31).

²¹⁶ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 2^e trimestre 1811 (A. D. Aude, 1 M 31).

²¹⁷ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 3^e trimestre 1812 (A. D. Aude, 1 M 31).

²¹⁸ Rapport du sous-préfet de Narbonne au préfet de l'Aude, 2^e trimestre 1811 (A. D. Aude, 1 M 31).

²¹⁹ Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, 1818, p. 640.

²²⁰ A. D. Aude, 4 M 205.

²²¹ A. D. Aude, 4 M 205.

tournequin qui sert à caler, monter et descendre le filet »²²². On peut le rendre moins nuisible en l'interdisant dans les canaux qui partent des graus.

En 1938, le Groupe Audois d'Etudes Folkloriques lance une vaste enquête sur la pêche sur le littoral audois²²³, dont les résultats sont publiés en 1941. Les informations obtenues auprès des correspondants sont regroupées en différentes rubriques : la nature des poissons pêchés (avec leur nom occitan), les types de barques utilisées, les procédés de pêche et la nature des instruments utilisés. On y retrouve un grand nombre de techniques évoquées par les autorités préfectorales au début du XIX^e siècle et les mêmes problématiques concernant les répercussions d'une pêche trop intensive sur la reproduction du poisson.

Les embarcations des pêcheurs doivent être adaptées aux spécificités du littoral languedocien, aux eaux peu profondes des espaces lagunaires et à la pleine mer. Une de leurs caractéristiques principales réside dans leur 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 impact²²⁴.



Cabane de pêcheur et filets à l'étang de l'Ayrolle, vers 1990
(A. D. Aude, 108 Dv 1/177)

²²² Claude Joseph Trouvé, *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, 1818, p. 642.

²²³ Isabelle Narbonne, H.-P. Bourjade, A. Carbonnel, P. Sire et F. Vals, « La pêche sur le littoral audois », dans *Folklore*, tome 3, 1941, p. 195-234.

²²⁴ Frédéric Thiébaud, « Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon », dans *Etudes héraultaises*, n°35, 2004-2005, p. 155-164.

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.

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 étang²²⁵.

Sur le littoral languedocien (soit 200 kilomètres de côtes), la filière pêche a connu de profonds bouleversements ces dernières années : succession de plans de sorties de flotte, création d'aires marines protégées, etc. Avant la création de la grande région Occitanie, le Languedoc-Roussillon était la seconde région française en termes d'unités de pêche. En 2012, on dénombrait 1463 marins-pêcheurs répartis comme suit : 1020 pour la petite pêche ; 11 pour la pêche côtière ; 136 pour la pêche au large ; 14 pour la grande pêche ; 282 pour la conchyliculture et la petite pêche. Sur les cinq ports principaux, seul un est dans l'Aude : Port-la-Nouvelle. La conchyliculture est pratiquée en mer à Gruissan et en lagune dans l'étang de Leucate



Etang de Gruissan, vers 1990
(A. D. Aude, 108 Dv 1/178)

²²⁵ Frédéric Thiébaud, « Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon », dans *Etudes héraultaises*, n°35, 2004-2005, p. 158-160.



Retour de pêche à Bages, vers 1930
(A. D. Aude, 94 Dv 5/5)



Bateaux de pêche sortant du port de La Nouvelle, 1935
(A. D. Aude, 139 Dv 1/35)

La fête de Saint Pierre à Gruissan

En 1854, les pêcheurs de Gruissan s'adressent à leur curé afin d'obtenir le rétablissement d'une ancienne coutume : ils souhaitent pouvoir à nouveau, pour la fête de saint Pierre, le 29 juin, faire une offrande dans l'église paroissiale avec leur propre musique²²⁶. L'évêque de Carcassonne, Mgr de Bonnechose, s'oppose à l'introduction d'un orchestre profane dans le lieu de culte, d'autant que celui-ci anime les bals du dimanche. Les pêcheurs renouvellent leur demande l'année suivante sans plus de succès. Les prud'hommes de Gruissan envoient alors une lettre au commissaire de la Marine à Narbonne, lui demandant d'intervenir en leur faveur auprès de l'évêque, espérant « qu'ils obtiendront enfin l'autorisation de fêter, selon l'antique usage, le grand Saint qui est leur patron sans s'écarter de la décence et du respect que la religion commande... »²²⁷.

On ignore l'origine de cette célébration mais, si on s'en réfère à la mémoire populaire, elle se perd dans la nuit des temps. Elle n'a pas un caractère unique. Saint Pierre est fêté également à Sète, à Agde et en bien d'autres ports de la Méditerranée, alors que, sur la côte atlantique ou sur la Manche, on honore plus volontiers sainte Anne, la Vierge Marie ou saint Antoine. Les rites sont comparables d'un port à l'autre²²⁸.

Jusqu'à la première moitié du XX^e siècle, cette fête était celle des pêcheurs et non celle du village de Gruissan, fixée au lundi de Pentecôte²²⁹. 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 miraculeuse²³⁰. Il est le saint patron des pêcheurs et, au nombre de ses attributs, figurent, outre les clés, la barque, le filet de pêcheur et le poisson. Sa fête est l'occasion également de rappeler la mémoire de tous les marins disparus.

Les festivités²³¹ commencent la veille, le 28 juin, avec « l'aubade aux Pierre ». La fanfare, accompagnée d'une bonne partie de la population du village, déambule 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 sur l'air de *L'étendard de Marie*. Ce cantique est suivi par l'exécution d'un air que la

²²⁶ Marie-Rose Taussac, *Les prud'hommes pêcheurs de Gruissan. Chronique 1791-1943 et quelques histoires de leur histoire*. Gruissan, 1996, p. 52.

²²⁷ *Ibidem*, p. 52.-53.

²²⁸ Anne K'neur, *La Saint-Pierre : fêtes et traditions des pêcheurs en Méditerranée*. Bouzigues, 2000, p. 4.

²²⁹ Jean Pauc et Julien Yché, *Etude historique sur Gruissan...* Quillan, 1985, p. 184.

²³⁰ Evangile selon Luc, chapitre 5, versets 1-11.

²³¹ Anne K'neur, *La Saint-Pierre : fêtes et traditions des pêcheurs en Méditerranée*. Bouzigues, 2000, p. 25.

personne concernée apprécie particulièrement ; en remerciement celle-ci se doit d'offrir l'apéritif. Un bal populaire clôt la soirée. Cette sérénade est une des originalités de la célébration de Gruissan.

Le lendemain, 29 juin, fête des saints apôtres Pierre et Paul, un cortège, composé d'officiels et d'invités, se forme à la prud'homie (installée depuis 1832 dans le bâtiment rue Joseph Camp) et se rend 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. Celui-ci a l'apparence d'une figure de proue, qui aurait été rejetée par la mer sur la plage de Gruissan. Pour la fête, la tête est coiffée d'une couronne de fleurs dorées et le buste revêtu d'une grande cape grenat au galon doré ; deux clés sont posées dans la main gauche. Ainsi paré, saint Pierre est porté sur un brancard fleuri par quatre jeunes pêcheurs. La barque d'apparat a un foc et une voile aurique décorée de perles colorées ; à la poupe saint Pierre tient la barre et des filets de pêche pendent au mat²³². Au cours de la messe, à l'offertoire, a lieu, sous la présidence de trois prud'hommes pêcheurs en tenue, « l'offrande des pêcheurs », moment clé de la cérémonie et qui en fait l'originalité. Pêcheurs, épouses de pêcheurs ou leurs enfants 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. Ce pas rythmé est censé reproduire le mouvement du bateau sur la mer, le « chaloupage ». Arrivé devant le prêtre, il le salue et vénère une statuette de saint Pierre, salue à nouveau l'officiant et regagne le fond de l'église où il remet les insignes à la personne suivante. C'est le doyen des pêcheurs qui ouvre la cérémonie et le premier prud'homme qui la clôt²³³.



Le buste de saint Pierre entre dans l'église, s. d. [vers 1960-1965]
© Jean Ribière
(A. D. Aude, 18 Fi 107 et 115)



La barque d'apparat, s. d. [vers 1960-1965]
© Jean Ribière
(A. D. Aude, 18 Fi 105)



La formation musicale dans l'église, s. d. [vers 1960-1965]
© Jean Ribière
(A. D. Aude, 18 Fi 109)

Dans l'après-midi, une célébration réunit à nouveau les autorités et les fidèles à l'église, auprès du buste de saint Pierre qui est resté exposé dans le sanctuaire. Puis une procession en musique parcourt les rues du village, s'arrête près du port de pêche. Le prêtre procède alors à la bénédiction des filets et des flots tandis que fleurs et bouquets sont jetés à la mer à la mémoire des disparus. Cette bénédiction avait lieu autrefois lors d'une sortie en mer, qui fut supprimée pour éviter aux fidèles les risques qu'ils pouvaient encourir sur des embarcations surchargées. Puis la statue de saint Pierre, la barque et le drapeau sont reconduits toujours en musique à la prud'homie²³⁴.

²³² Jean Pauc et Julien Yché, *Etude historique sur Gruissan...* Quillan, 1985, p. 187.

²³³ Anne K'neur, *La Saint-Pierre : fêtes et traditions des pêcheurs en Méditerranée*. Bouzigues, 2000, p. 24-25 et Jean Pauc et Julien Yché, *Etude historique sur Gruissan...* Quillan, 1985, p. 187-188.

²³⁴ Jean Lepage, « L'offrande des pêcheurs de Gruissan », dans *Neptunia*, n°150, 2^{ème} trimestre 1983.



L'offrande des pêcheurs, s. d. [vers 1960-1965]
(A. D. Aude, 108 Dv 3/11)



La procession dans les rues du village, s. d. [vers 1938]
(A. D. Aude, 108 Dv 1/90)

FACE À UN MONDE HOSTILE



Saint Pierre intercédant pour les pêcheurs de Gruissan disparus en mer, Tableau de Jacques Gamelin (1738-1803), conservé dans l'église paroissiale de Gruissan

Mourir en mer

De tout temps, les marins, beaucoup plus exposés au danger que les terriens, ont dû affronter les coups de vent et les tempêtes, éviter les écueils et les bancs de sable, car la mer n'est pas seulement dangereuse au large : les graus eux-mêmes sont redoutés pour leurs remous. Dans les dix dernières années du XIX^e siècle, ce sont environ 800 personnes qui, en France, ont péri chaque année en mer, activités commerciales, pêche et plaisance confondues²³⁵. Le golfe du Lion n'est guère favorable aux activités maritimes : les abris sont rares entre le delta du Rhône et le cap de Creus ; certains peuvent même se révéler dangereux comme le site de La Franqui sous le cap Leucate en cas de tempête²³⁶.

influences maléfiques) concernent d'abord le bateau : baptisée, ayant reçu un nom, l'embarcation se pare de motifs qui, sous couvert de décoration, doivent assurer sa protection et celle des marins qu'elle abrite. Cela va ainsi des carènes de bateau où sont peints des yeux aux figures de proue ou de poupes qui donnent à voir la personne protectrice, divinité païenne ou évocation chrétienne.

Au plus fort du danger, les gens de mer implorent la clémence divine et promettent, s'ils sont sauvés, de témoigner leur reconnaissance. C'est le sens des ex-voto que les gens de mer viennent déposer, généralement au cours d'un pèlerinage, dans les sanctuaires pour remercier Dieu d'avoir exaucé leur vœu.

Des prières face au danger

Dès la plus haute Antiquité, les navigateurs ont invoqué les divinités et demandé leur protection contre le déchaînement des éléments, fréquent en Méditerranée. 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 (pratiques conjurant le mauvais sort, visant à détourner les

Dans l'Aude, malgré des disparitions et des vols, on conserve un certain nombre d'ex-voto du XIX^e siècle, dans la chapelle Notre-Dame-des-Auzils à Gruissan mais aussi Notre-Dame de Liesse à Fleury-d'Aude ou à La Palme. Un grand nombre de ces ex-voto représente presque toujours la même scène : un bateau en difficulté au cours d'une tempête, les mâts brisés, les voiles déchirées²³⁷. Certaines de ces peintures évoquent des lieux presque aussi périlleux que le grand large : l'entrée du port

²³⁵ Catherine Lopez et Jean-Claude Gaussent, *Piété des gens de mer. Les ex-voto marins du Languedoc (Agde, Gruissan, Sète)*. Pézenas, éditions Domens, 1994, p. 7.

²³⁶ Gilbert Larguier, « Ports du Golfe du Lion et trafics maritimes, XI^e-XV^e siècle », dans Fabre (Ghislaine), Le Blévec (Daniel) et Menjot (Denis) dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen-Âge*. Lattes, 2009, p. 63.

²³⁷ Catherine Lopez et Jean-Claude Gaussent, *Piété des gens de mer. Les ex-voto marins du Languedoc (Agde, Gruissan, Sète)*. Pézenas, éditions Domens, 1994, p. 22.

ou du grau, le rivage sur lesquels se sont abîmés les navires. Si on connaît bien souvent le nom des artistes, on ignore presque tout de leur carrière : il semble que certains, italiens ou provençaux, se soient spécialisés dans ce type d'œuvres. C'est le cas de la famille Roux de Marseille : Antoine, le fils aîné, est l'auteur de treize ex-voto à Gruissan²³⁸. Dans tous les cas, une inscription complète l'ex-voto, apportant des informations sur le navire, sa destination, l'équipage, le capitaine et l'armateur, le lieu exact de la tempête. Ce sont des sources historiques de grand intérêt pour qui s'efforce de retracer l'histoire de la navigation maritime.



Les ex-voto à Notre-Dame des Auzils, vers 1970
© Jean Ribière
(A. D. Aude, 18 Fi 139)

Notre-Dame des Auzils

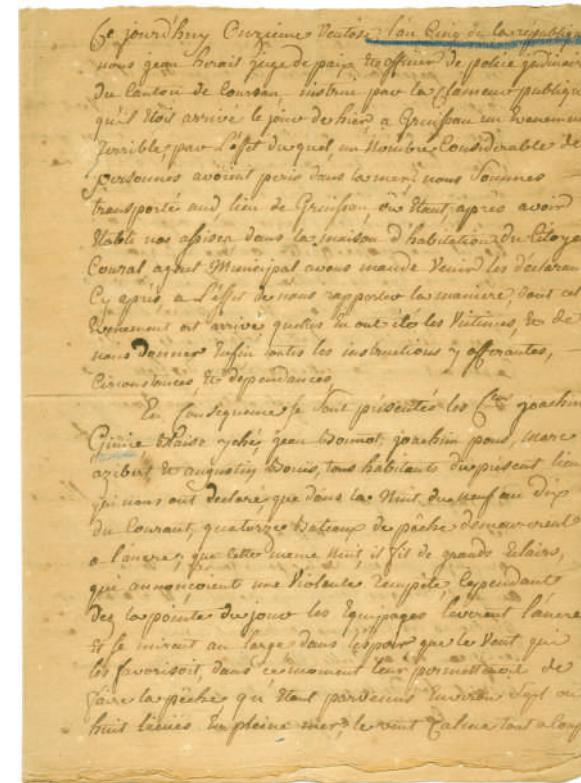
A quatre kilomètres au nord de Gruissan, en bordure d'un plateau, face à la mer, se dresse la chapelle Notre-Dame des Auzils.

Les premiers documents qui mentionnent ce lieu de culte datent du milieu du XIII^e siècle. Le 2 novembre 1256, Guillaume Izarn, de Narbonne, lègue 10 sous melgoriens à l'œuvre de Sainte-Marie des Auzils²³⁹.

On a peu d'éléments sur l'origine du nom « Auzils ». Frédéric Mistral, dans le *Tresor dóu Felibrige*²⁴⁰, donne, au mot *auzils*, une origine latine ; *auxilium*, secours, aide. Et le seul exemple donné fait référence à la chapelle audoise : « nom sous lequel Notre-Dame de Bon Secours est honorée à Gruissan ».

La chapelle actuelle²⁴¹ a été édiflée en 1635 et remaniée en 1980. Un ermitage avoisinait celle-ci ; les documents d'état civil font mention depuis le XVII^e siècle des ermites qui y vécurent. Le dernier, Michel Cyprien, décède à la chapelle des Auzils le 18 mai 1888 à l'âge de 82 ans²⁴². Il a laissé de nombreuses traces de sa présence dans les aménagements du cimetière marin que nous connaissons aujourd'hui²⁴³.

On ignore depuis quelle date cette chapelle rurale et votive accueille les prières des gens de mer. Les premiers ex-voto ne remontent pas au-delà du début du XIX^e siècle. L'évènement le plus marquant fut sans aucun doute le naufrage²⁴⁴ du 10 ventôse an V (28 février 1797) qui vit périr en mer 32 pêcheurs de Gruissan.



Procès-verbal faisant état de la disparition en mer de pêcheurs à Gruissan, an V
(A. D. Aude, 1 L 1092)

²³⁸ Catherine Lopez et Jean-Claude Gaussett, *Piété des gens de mer. Les ex-voto marins du Languedoc (Agde, Gruissan, Sète)*. Pézenas, éditions Domens, 1994, p. 31-42.

²³⁹ Archives communales de Narbonne, AA 105, f°44.

²⁴⁰ Frédéric Mistral, *Tresor dóu Felibrige*... Paris, 1878, t. 1, p. 183.

²⁴¹ Auguste Sabarthès, *Dictionnaire topographique du département de l'Aude*. Paris, Imprimerie nationale, 1912, p. 281.

²⁴² A. D. Aude, 5 E 170/43.

²⁴³ Jean Pauc, *Notre-Dame des Auzils, cénotaphes et ex-voto marins à Gruissan*. Portet-sur-Garonne, 1993, p. 10.

²⁴⁴ A. D. Aude, 1 L 1092.

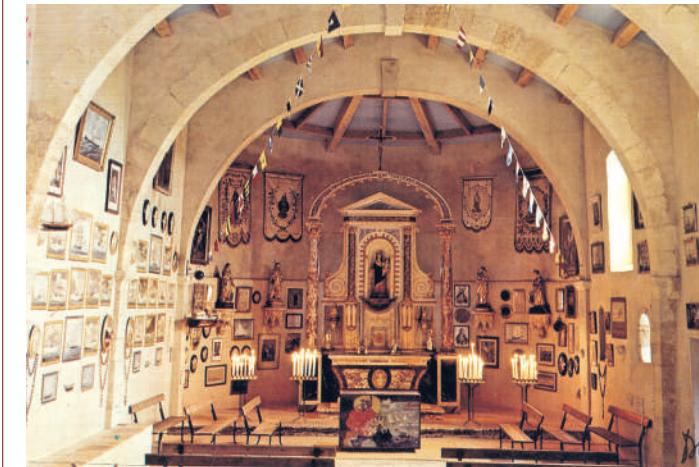
« Ce jour d'huy, onzième ventôse l'an cinq de la République, nous Jean Hérail, juge de paix et officier de police judiciaire du canton de Coursan, instruit par la clameur publique qu'il étoit arrivé le jour de hier, à Gruissan, un événement terrible par l'effet duquel un nombre considérable de personnes avoient périés dans la mer, nous sommes transporté audit lieu de Gruissan, où étant, après avoir établi nos assises dans la maison d'habitation du citoyen Coural, agent municipal, avons mandé venir les déclarants cy-après, à l'effet de nous rapporter la manière dont cet événement est arrivé, quelles ont été les victimes et de nous donner enfin toutes les instructions y afférantes, circonstances et dépendances.

En conséquence se sont présentés les citoyens Joachim Gimié, Blaise Yché, Jean Bonnot, Joachim Pons, Marc Azibert et Augustin Bonis, tous habitants du présent lieu, qui nous ont déclaré que, dans la nuit du neuf au dix du courant, quatorze bateaux de pêche demeurèrent à l'ancre ; que, cette même nuit, il fit de grands éclairs qui annonçoient une violente tempête, cependant dès la pointe du jour, les équipages levèrent l'ancre et se mirent au large dans l'espoir que le vent qui les favorisoit dans ce moment leur permettroit de faire la pêche, qu'étant environ sept ou huit lieues en pleine mer, le vent calma tout-à-coup et les flots se mirent en courroux de telle sorte que les équipages, voulant éviter le danger dont ils se voyoient menacés, s'empressèrent de gagner vers le grau de la Vieille Nouvelle mais, quelque temps après, s'étant levé un vent contraire, ils furent obligés de diriger leur marche vers le port d'Agde. Environ une heure après, des nuages épais, ayant couvert le ciel, une grosse grêle tomba en si grande abondance que les bateaux en furent couverts au moins d'un pied et demi et une pluie d'orage y succéda bientôt et abattit totalement le vent. Cependant, une nouvelle agitation des flots se présenta avec une impétuosité sans exemple mais ne pouvant prendre aucune direction faute de vent, ils restèrent environ trois heures à la merci des vagues, toujours prêts à les engloutir. Sur l'heure de midy, un vent souffla avec violence, alors les équipages mirent voile pour faire en sorte d'arriver au port et, après beaucoup de peines et d'alarmes, plusieurs des bateaux rentrèrent avec succès dans le grau de la Vieille Nouvelle mais, au même instant, les déclarants ont été témoins que le bateau commandé par Bernard Roquete fils a naufragé avec l'équipage composé de neuf personnes ; que celui commandé par Jean-Pierre Gimié et monté par dix personnes s'est englouti subitement dans la mer ; que celui de Sébastien Porte, avec également dix personnes d'équipage, après avoir été jetté deux fois sur le côté et être revenu sur les eaux, subit le même sort que le précédent bateau et qu'ils ont vu rentrer dans le port, sans gouvernail, le bateau commandé par Jean Vincent Mourut et auquel manquoit le patron et deux matelots qui s'étoient noyés, de sorte qu'il périés trente-deux personnes, que c'est là tout ce qu'ils ont à nous déclarer et qu'ils certifient véritable. Et ont signé avec nous juge de paix et officier de police judiciaire, sauf les dits Bonnot, Pons, Azibert et Bonis qui, de ce requis, ont déclaré ne savoir. »

A. D. Aude, 1 L 1092

La communauté des pêcheurs eut du mal à se remettre de ce drame. Si on s'en réfère au registre des décès de la commune de Gruissan²⁴⁵ qui consigne l'évènement, 32 hommes dans la fleur de l'âge sont morts, laissant leurs familles dans le désarroi et la misère : des jeunes gens (4 ont entre 13 et 15 ans, 18 entre 17 et 33 ans), décédés bien souvent avec leurs pères (10 hommes ont entre 37 et 60 ans). Qui plus est, « tous les cadavres ont été trouvés sur la plage, depuis le grau de la Vieille Nouvelle jusques au cap de Leucate » et « à raison de leur putréfaction, ils ont été inhumés dans le sable »²⁴⁶. Dans l'église paroissiale de Gruissan, un tableau de grandes dimensions (1,72 x 2,75 m) commémore l'évènement. Cette œuvre du peintre Jacques Gamelin (1738-1803) met en scène saint Pierre, levant le bras droit au ciel dans un geste d'intercession pour les disparus²⁴⁷. En fond, la mer surmontée d'un ciel d'orage et une représentation du naufrage. De l'autre côté, sous la main gauche du saint, qui tient les clés, des scènes de pêche à la traîne et aux bœufs sur une mer calme.

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. En 1994, la municipalité de Gruissan a fait édifier, au pied du chemin conduisant à la chapelle, un monument (évoquant une voile et la vague qui l'emporta) où sont inscrits les noms des 32 pêcheurs morts en mer.



La chapelle et les ex-voto, vers 1970 (A. D. Aude, 2 Fi 5380)

²⁴⁵ A. D. Aude, 5 E 170/6, acte de décès du 6 germinal an V.

²⁴⁶ *Ibidem*.

²⁴⁷ Jacques Gamelin, 1738-1803. *Les collections du Musée des Beaux-arts de Carcassonne, volume 2*. Carcassonne, Musée des Beaux-arts, 1990, p. 22.



Promenade à Notre-Dame des Auzils, vers 1905
(A. D. Aude, 108 Dv 4/18)

Dès les premières années du XIX^e siècle, les murs de la chapelle se couvrent d'ex-voto, encadrant la statue de Notre-Dame des Auzils (datant vraisemblablement du XV^e siècle) : gravures, aquarelles sur papier, réductions de bateaux votifs, figure de proue, broderies. La liste détaillée dressée par l'abbé Pauc permet de se faire une idée des circonstances à l'origine du vœu et des situations périlleuses auxquelles échappèrent les marins²⁴⁸. Malheureusement, dans la nuit du 21 au 22 juillet 1967, la plupart d'entre eux sont volés ; un certain nombre des peintures dérobées a été reproduit en trompe-l'œil sur les enduits par les restaurateurs des Monuments Historiques²⁴⁹.



Promenade à Notre-Dame des Auzils, vers 1905
(A. D. Aude, 108 Dv 4/18)

La chapelle a une autre particularité : le chemin qui y conduit est jalonné de 27 cénotaphes érigés par les familles pour rappeler aux pèlerins qui vont prier à Notre-Dame des Auzils le souvenir de leur parent péri en mer. Dix-neuf d'entre eux sont logés dans des niches semi-circulaires, revêtues d'un parement bien souvent peint en noir et blanc, la couleur du danger dans la signalisation maritime²⁵⁰. Deux stèles présentent une double épitaphe. Les vingt-neuf inscriptions, dédiées à la mémoire d'un mort, ou de plusieurs membres d'une même famille décédés dans le même naufrage, concernent une période de moins d'un siècle, entre 1844 et 1928 ; dix-huit sont antérieures à 1875 et correspondent à la période où les marins de Gruissan parcourent le monde, à leur compte ou pour des armateurs : Port-Mahon, Cagliari, Alger, Philippeville, Safi, Beyrouth, Port-au-Prince, etc.²⁵¹. Au début du chemin, deux monuments collectifs ont été établis à la fin du XX^e siècle : celui dédié aux victimes du naufrage de 1797 et la plaque posée à la mémoire des équipages des sous-marins Sybille-

²⁴⁸ Jean Pauc, *Notre-Dame des Auzils, cénotaphes et ex-voto marins à Gruissan*. Portet-sur-Garonne, 1993, p. 21-48.

²⁴⁹ *Ibidem*, p. 13.

²⁵⁰ *Ibidem*, p. 53.

²⁵¹ Régis Bertrand et Anne Carol, « Commémorer les morts en mer. Les cénotaphes de Notre-Dame-des-Auzils à Gruissan (Aude) », dans Xavier Daumalin, Daniel Faget et Olivier Raveux dir., *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes (XVI^e-XX^e siècles)*. Aix-en-Provence, 2016, p. 53-70.

Minerve-Eurydice disparus au large de Toulon et de Saint-Tropez, au cours d'exercices en 1952-1968 et 1970. Bien que ce chemin soit communément désigné sous le nom de « cimetière marin », il n'a jamais abrité de sépultures ; ces cénotaphes jouent plutôt le rôle d'oratoires, dans la montée au sanctuaire, destinés à mettre les âmes des disparus en mer sous la protection de la Vierge²⁵².



Monument à la mémoire d'Auguste Gimie, 2017
(A. D. Aude, 3 Phv 170/24)



Monument aux victimes du naufrage de 1797
(A. D. Aude, 3 Phv 170/10)

Fortunes de mer

Les sources manquent pour recenser de manière systématique les naufrages survenus sur le littoral audois. Aucune véritable statistique ne peut être établie avant le XVIII^e siècle, et encore les chiffres obtenus doivent-ils être considérés avec prudence. La découverte d'épaves antiques témoigne seulement de la permanence au cours des siècles des risques encourus par les navigateurs.

Gilbert Larguier dénombre, entre le cap Creus et le delta du Rhône, 828 naufrages entre 1640 et la fin du XIX^e siècle²⁵³ ; une centaine sur le littoral narbonnais de 1641 à la fin du siècle. Ces chiffres sont sans aucun doute bien inférieurs à la réalité, et ce pour différentes raisons : caractère tardif de l'établissement en Languedoc des institutions habilitées à recevoir les déclarations d'accident en mer comme les amirautés ; lacunes des archives de ces amirautés et notamment de celle de Narbonne ; indigence des sources dans les années qui suivent la Révolution française. En dépit des insuffisances de la documentation, Gilbert Larguier parvient à brosser un tableau significatif des dangers encourus. Les risques sont élevés en toutes périodes, même s'il semble y avoir des saisons plus favorables que d'autres : périls réduits de juin à septembre (13,2 % des naufrages), plus importants de la mi-novembre à la mi-mars (53,6 %) avec un maximum d'accidents durant la première quinzaine du mois de janvier²⁵⁴. Cette répartition saisonnière reste pratiquement identique du XVII^e au XIX^e siècle, et ce malgré la substitution

de la vapeur à la voile ; et l'ensemble du golfe est concerné, sans qu'on puisse discerner de grandes différences suivant le lieu.

La nature des accidents ne varie guère et la plupart sont imputables aux intempéries et à la soudaineté des tempêtes. A la lecture de témoignages de patrons de barques, se justifiant de la perte de leur cargaison, on est frappé par la rapidité des changements de temps et les caprices des vents. Ainsi « l'Ange Gabriel », la tartane à deux mats du patron Claude Toureau d'Arles, partie de Marseille le 25 novembre « avec un fort beau temps », arrive à Port-de-Bouc à 10 heures du matin « le temps ayant changé et estant devenu mauvais ». Les conditions météorologiques contraignent le patron à rester au port jusqu'au 21 décembre, date à laquelle, « le temps remis en beau », il part « deux heures après minuit » « avec un vent grec qui leur estoit favorable et la mer mesme fort douce et tranquille, sans aucune marque de s'irriter ny le temps en estat de changer ». Arrivé au grau d'Arles, l'équipage est surpris par le mauvais temps et ne parvient pas à entrer dans le port de Sète. En dépit de toutes ses manœuvres, le voilier se couche. Pour éviter le naufrage, sur l'avis de l'équipage, le patron entreprend de jeter une grande partie de la cargaison et parvient à gagner le grau de Vendres à quatre heures de l'après-midi²⁵⁵. Mais il n'est pas toujours possible de sauver le bateau, même au prix de la cargaison. C'est le cas par exemple d'Antoine Vignes de Saint-Chamas, patron de la tartane nommée « Saint-Joseph ». Le 21 mars 1700, surpris devant

²⁵³ Gilbert Larguier, « Les naufrages, miroir de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Louvier (Patrick) dir., *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XX^e siècle)*. Montpellier, 2013, p. 115-132.

²⁵⁴ *Ibidem*, p. 120.

²⁵⁵ Témoignage de Claude Toureau, 22 décembre 1695 (A. D. Aude, C 1369).

²⁵² Régis Bertrand et Anne Carol, « Commémorer les morts en mer. les cénotaphes de Notre-Dame-des-Auzils à Gruissan (Aude) », dans Xavier Daumalin, Daniel Faget et Olivier Raveux dir., *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes (XVI^e-XX^e siècles)*. Aix-en-Provence, 2016, p. 66-70.

Gruissan par le vent de cers et une « grosse mer de Levant », à l'entrée du port de La Nouvelle où il cherchait à s'abriter, il voit sa barque se remplir d'eau à la suite d'un gros coup de mer. Il se résout, avec son équipage, à abandonner bateau et cargaison et trouve refuge sur la plage. Il ne parvient à sauver du désastre que cent barils d'olives, quinze ou vingt quintaux de moules, une ancre et l'esquif de sa barque²⁵⁶. L'entrée des graus, étroits et peu profonds, est souvent rendue difficile par défaut d'aménagement. C'est ainsi que le 31 janvier 1675, le patron d'une tartane de Martigues voit sa barque couler dans le grau de La Nouvelle, transpercée par « une ancre perdue, sans aucun signal »²⁵⁷.

Dans les premières années du XIX^e siècle, on constate un intérêt réel des autorités publiques



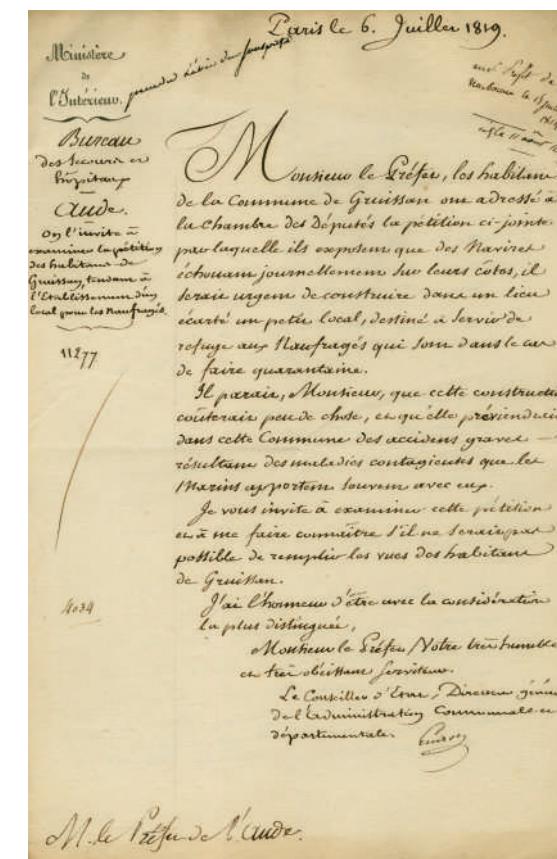
La jetée de La Nouvelle un jour de tempête, vers 1915 (A. D. Aude, 139 Dv 1/93)

pour tous les événements maritimes. Et les préfets d'Empire en informent régulièrement le ministre de l'Intérieur, en rapport sans aucun doute avec l'état de guerre et le Blocus continental. En 1812, le sous-préfet de Narbonne signale que le 30 septembre, le chebeck « La Vierge Marie » s'est échoué sur la plage de Leucate. « Les réglemens de sauvetage furent exécutés, la quarantaine observée et le 14 octobre l'équipage, composé de 12 hommes commandés par le capitaine Jean-Baptiste Piccalogue, de Bonnadoze, département de Gênes, fut mis en liberté et rendu à la libre pratique après les fumigations d'usage. La surveillance s'exerce rigoureusement sur nos côtes et la santé publique n'a pas été compromise »²⁵⁸. Le préfet de l'Aude précise que « ce bâtiment venait de Barcelone à la destination de Cette ; il était chargé de 22 quintaux de réglise »²⁵⁹. Le sauvetage des matelots

naufragés s'accompagne de mesures sanitaires. Les autorités, comme les populations riveraines, sont très attentives à ce qu'elles soient appliquées dans les mêmes conditions que celles qui sont en vigueur dans les ports. En 1819, les habitants de Gruissan envoient une pétition²⁶⁰ à la Chambre des députés pour réclamer la construction d'un local pour les naufragés : « des navires échouant journellement sur leurs côtes, il serait urgent de construire dans un lieu écarté un petit local, destiné à servir de refuge aux naufragés qui sont dans le cas de faire quarantaine... Cette construction coûterait peu de chose et préviendrait dans cette commune des accidens graves résultant des maladies contagieuses que les marins apportent souvent avec eux ».

On pourrait multiplier les exemples de ces naufrages et échouements de navires sur le littoral audois. Les équipements et aménagements portuaires (phares, amers, jetées, etc.) édifiés au cours des XIX^e et XX^e siècles ne suffisent pas à empêcher les sinistres. Les terribles tempêtes méditerranéennes ont bien souvent raison des navires, aujourd'hui comme par le passé. Le 12 décembre 1938, un cargo, sous pavillon de la République d'Espagne, le « Cantabria », se brise en deux à quelques encablures du rocher de Saint-Pierre-la-Mer²⁶¹. Le 16 février 1948, le petit cargo « Amoy », qui doit décharger des oranges à Port-Vendres, est contraint par le mauvais temps à chercher abri à La Nouvelle où il est drossé sur la jetée sud et fait naufrage, répandant sa cargaison d'oranges sur la plage ; l'épave qui constituait un danger pour la navigation, n'a pu être enlevée qu'à l'automne 1952²⁶². Le 6 novembre

1982, dans la nuit, le cargo « West Bay I », battant pavillon panaméen, parvenant à éviter le rocher de la Batterie où il se serait brisé, s'échoue sur la plage de Saint-Pierre²⁶³.



(A. D. Aude, S 701)

²⁵⁶ Témoignage d'Antoine Vignes, 26 mars 1700 (A. D. Aude, C 1374).

²⁵⁷ Témoignage de Jean Geniès, 2 février 1675 (A. D. Aude, C 1358).

²⁵⁸ A. D. Aude, 1 M 31.

²⁵⁹ Rapport du préfet du 30 mars 1813 (A. D. Aude, 1 M 29).

²⁶⁰ A. D. Aude, S 701.

²⁶¹ De Pérignan à Fleury : le village, Saint-Pierre, Les Cabanes, les « campagnes ». Fleury-d'Aude, 2009, p. 148-149.

²⁶² Jean-Claude Embry, Port-la-Nouvelle. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 407-408.

²⁶³ Hervé Revel, Fleury d'Aude, Les Cabanes, Saint-Pierre-la-Mer. Saint-Avertin, 2014, p. 67.

Signaler la côte Fanaux et phares²⁶⁴

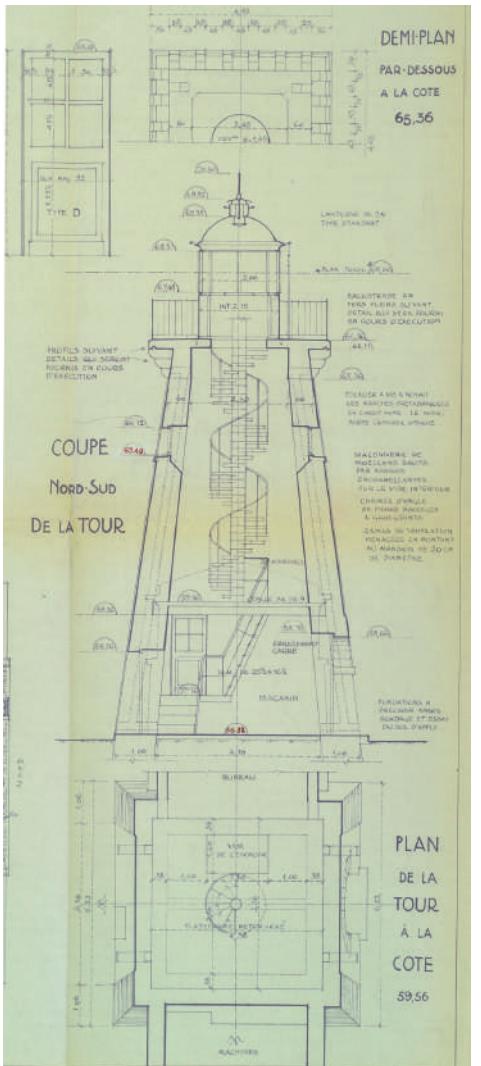
Tout au long du littoral méditerranéen, sur les hauteurs, ont été aménagés dès le Moyen Age des postes de surveillance stratégiques, permettant de notifier, par des signaux lumineux, les mouvements de navigation suspects et prévenir les attaques des Sarrasins ou des pirates. Sous l'Ancien Régime, la signalisation maritime consiste seulement à allumer des feux (d'une portée limitée), sur ces emplacements stratégiques, facilitant ainsi la navigation et l'approche des côtes. Dès la fin du XVIII^e siècle, on se préoccupe de l'éclairage systématique des côtes de France. Jusque-là en Méditerranée, on ne compte qu'un seul phare, celui de l'îlot Planier, au large de Marseille. A Port-Vendres comme à Sète, ce sont des tours de 18 à 20 m, équipées de lampions, qui signalent la côte. Dans l'Aude, le port de La Nouvelle est équipé d'un fanal en 1794.

En 1825, la Commission des Phares expose dans un rapport un « système pour éclairer les côtes de France », qui prévoit la construction d'une cinquantaine de phares et d'une quarantaine de feux de port pour sécuriser les abords des rivages. Ce projet ambitieux est réalisé en une trentaine d'années. Grâce à l'invention des lentilles à échelon par Augustin Fresnel (1788-1827), la puissance et la portée des rayons lumineux sont considérablement augmentées. Pendant longtemps, le fanal de La Nouvelle est le seul signal lumineux entre le Mont d'Agde et le Cap Béar. En 1889, on envisage le transfert de ce phare, jugé insuffisant pour assurer la sécurité de la côte, au sommet de la falaise du Cap Leucate. Mais le projet demeure sans suite et, en 1927, un nouveau phare est construit à l'extrémité de la jetée sud du port de La Nouvelle. La tour mesure 25,92 m de hauteur jusqu'à la plateforme supportant la lanterne ; le plan focal de la lentille est à 27,52 m.

C'est seulement après la destruction de ce phare par les Allemands en 1944 que le transfert du phare au Cap Leucate est décidé. La construction est confiée à l'architecte de Narbonne Henri Gibert (1895-1951). C'est une tour pyramidale à section carrée, haute de 19,40 m, construite en moellons avec chaînes d'angles en pierres de taille de Lapalme et conçue pour résister aux vents violents. La lanterne métallique rouge à vitrage cylindrique et l'optique Sautter-Harlé d'origine sont toujours en place.



Le phare
(A. D. Aude, 139 Dv 1/108)



Coupe du phare du Cap Leucate, 1948
(A. D. Aude, 2756 W 293)

²⁶⁴ Phares du Languedoc-Roussillon : « éclairer la mer, signaler la terre ». Montpellier, DRAC Languedoc-Roussillon, 2013, 79 p.

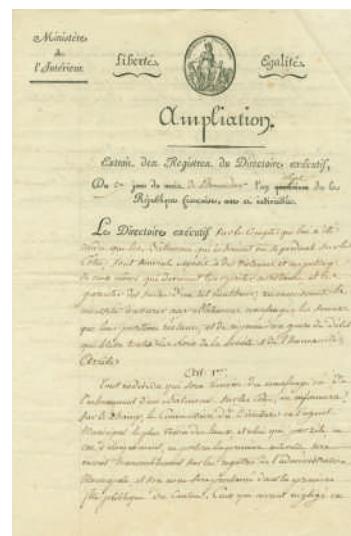
Pilleurs d'épaves

Les naufrages font, à l'occasion, le bonheur des populations riveraines qui en profitent pour piller les épaves. Ainsi le 10 janvier 1784, le lieutenant général civil et criminel au siège de l'amirauté de Narbonne fait une enquête sur un navire suédois à deux mats, venant de Carthagène et échoué aux environs du port de Narbonne, et s'émeut des pillages faits « soit par les pêcheurs riverains de la cote que [sic] par les matelots des équipages des navires amarrés au port, soit par des matelots ou passagers du navire suédois échoué et naufragé »²⁶⁵. L'intendant de santé au port de La Nouvelle et préposé par le siège de l'amirauté pour veiller à la conservation des épaves et des naufrages et échouements sur la côte a délégué aussitôt un homme pour savoir ce qu'il en est réellement. En effet l'ordonnance de la Marine de 1681 (titre IX) régleme strictement le sauvetage des naufragés et assure la protection des épaves. Les officiers des amirautés, dûment avertis par les populations proches du lieu du naufrage, doivent sans attendre se rendre sur le lieu du sinistre, se saisir des papiers du vaisseau, recueillir le témoignage du capitaine et de son équipage, dresser procès-verbal de l'état du navire et inventorier les effets et marchandises qui ont pu être sauvés et qu'ils feront transporter en lieu sûr. L'épave et son contenu, réclamés dans l'an et jour qui suit le naufrage, sont rendus à leurs propriétaires, après qu'ils aient toutefois remboursé les frais occasionnés par le sauvetage et le gardiennage des biens. Tous ceux qui auront allumé la nuit « des feux trompeurs sur les grèves de la mer et dans les lieux périlleux pour y attirer et faire perdre les navires » seront punis de mort « et leur corps attaché à un mast planté aux lieux où ils auront fait les feux ».

²⁶⁵ A. D. Aude, C 1414.

²⁶⁶ A. D. Aude, 1 L 1090.

Le 27 thermidor an VII (14 août 1799), le ministre de l'Intérieur, « informé que, sur différents points de nos côtes, des navires échoués ont été pillés », adresse à l'administration centrale du département de l'Aude un arrêté du directoire exécutif²⁶⁶ destiné à « assurer aux bâtimens naufragés les secours que leur position réclame et de réprimer un genre de délit qui blesse toutes les loix de la société et de l'humanité ». Il confie au juge de paix, à l'agent municipal « le plus voisin des lieux » et au syndic des gens de mer l'application des différentes mesures à prendre (garde des biens, visites domiciliaires des personnes prévenues d'avoir soustrait ou recélé des objets). « Si le pillage des effets naufragés se fait à force ouverte, par attroupement, la commune du lieu du délit en sera civilement responsable ».



Arrêté du Directoire exécutif relatif au pillage des navires naufragés, 14 août 1799 (A. D. Aude, 1 L 1090)

Un milieu naturel hostile, des risques d'épidémies

Dès le Moyen Age 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 en effet une porte d'entrée pour les maladies venues du Levant et de Barbarie. Certaines de ces épidémies ont particulièrement marqué les esprits, pour leurs conséquences terribles, mais aussi pour avoir fait émerger une véritable politique de santé publique. Par ailleurs, les facteurs environnementaux propres au littoral méditerranéen ont contribué à propager des maladies tel que le paludisme et ont créé de l'insalubrité dans les communes littorales. Les documents d'archives qui nous sont parvenus nous renseignent, à travers les nombreuses correspondances échangées entre les différentes administrations sanitaires, sur les dispositions prises pour repousser les épidémies du XVII^e au XIX^e siècle.

Peste, du latin *pestis* : fléau, grande calamité

Si la peste circule dans le bassin méditerranéen dès le VI^e siècle, elle atteint son apogée au XIV^e siècle. C'est en abordant en novembre 1347 à Marseille qu'un navire génois introduit l'épidémie sur le continent européen. On la nomme alors « peste noire » en raison des plaques noirâtres qui apparaissent sur le corps des victimes. Les ports

²⁶⁷ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et Narbonnais (1300-1789)*. Perpignan, 1996, tome 1, p. 75-76.

maritimes et les voies de communication sont le moyen pour l'épidémie de pénétrer les terres. La ville de Narbonne n'est pas épargnée par la maladie et connaît un choc démographique important. Toutefois, comme le souligne Gilbert Larguier, ses principales activités économiques, la draperie et le commerce maritime, résistent à l'épidémie²⁶⁷. Narbonne, comme d'autres villes du royaume, connaît ensuite plusieurs vagues d'épidémies jusqu'au XVIII^e siècle, étroitement liées parfois aux famines et aux guerres.

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 et c'est la dernière fois que ce fléau frappe le royaume de France. Les mesures sanitaires prises aux XVII^e et XVIII^e siècles montrent toute leur efficacité.

Vers la mise en place d'une politique sanitaire

Les premières réactions face à la contamination sont l'exil vers les campagnes pour les familles les plus aisées, la fermeture des villes aux étrangers et aux mendiants, l'isolement des malades ou encore le nettoyage des rues. Mais qu'en est-il du contrôle des mouvements de personnes et de marchandises en région maritime, principale voie

d'accès des pandémies ? C'est à partir du XVIII^e siècle que se met en place peu à peu une politique sanitaire basée sur la coopération administrative entre les principaux ports du littoral²⁶⁸. Marseille, haut-lieu du commerce méditerranéen, se voit alors attribuer le rôle de coordinateur de cette politique, secondé par Toulon. Deux arrêts du Parlement de Provence (10 janvier et 7 mai 1622) accordent d'ailleurs à Marseille et Toulon un monopole sanitaire en Provence. En effet, 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. Une administration sanitaire est alors mise en place dans les deux ports provençaux. A partir de 1709, des ordonnances royales et des arrêts du Conseil viennent généraliser cette mesure à l'ensemble du royaume²⁶⁹.

Le Bureau de la Santé de Toulon a sous sa dépendance tous les ports depuis le Brusq jusqu'au Var, tandis que le Bureau de la Santé de Marseille a le contrôle des ports du reste de la Provence, de ceux du Languedoc et du Roussillon. 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 quarantaine²⁷⁰ d'observation pour les bâtiments, équipages, passagers et marchandises en provenance du Levant, de Barbarie ou de toute autre région contaminée. 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.



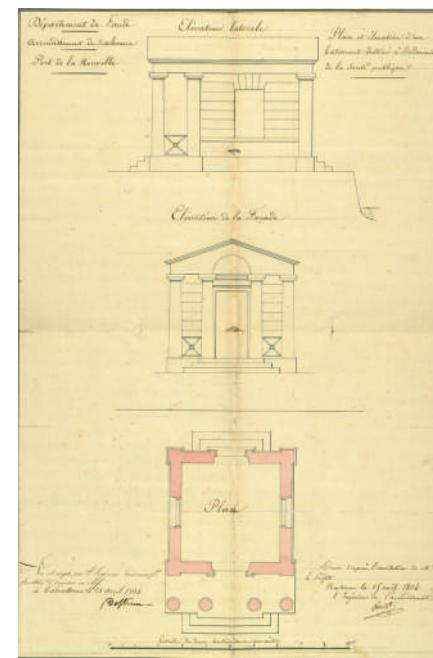
Saint Roch, invoqué lors des épidémies de peste (A. D. Aude, C 1379)

²⁶⁸ Sébastien Saqué, « La gestion du risque de peste entre 1720 et 1770 dans la province du Roussillon », dans Gilbert Larguier coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècles*. Perpignan, 2012, p.71-101.

²⁶⁹ Françoise Hildeseheimer, « La protection sanitaire des côtes françaises au XVIII^e siècle », dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome XXVII, 1980, p. 444-445.

²⁷⁰ Le terme générique de « quarantaine », faisant référence à un délai de 40 jours d'isolement, recouvre en fait des durées variables pouvant aller de 5 à 40 jours en fonction du degré d'infection.

Le bureau de santé de La Nouvelle²⁷¹



Élévation et plan du bâtiment destiné à l'administration de la santé publique au port de La Nouvelle, avril 1834 (A. D. Aude, S 714)

A partir de 1621, les consuls de la ville de Narbonne détachent régulièrement à La Nouvelle, en période d'épidémies, des commis de santé pour défendre l'entrée du port aux navires susceptibles d'être contaminés. En 1712, le bureau de santé est installé à la redoute de La Nouvelle qui vient d'être construite. Mais c'est seulement à partir de 1732, semble-t-il, qu'un intendant de santé, nommé par les consuls de Narbonne, est installé de façon permanente à La Nouvelle. En 1749, le 31 décembre, Jean Le Nain, intendant de justice, police et finances de la province du Languedoc, ordonne aux consuls de la ville de Narbonne qui viennent de délibérer sur la suppression du bureau, « de rétablir pour toujours le bureau de consigne dans le port de La Nouvelle, et de choisir pour cette fonction un homme de probité et de confiance... »²⁷². Est alors nommé à cet emploi Etienne Lafon, habitant de Narbonne, auquel sont attribuées trente-six livres par mois.

Le 2 mai 1820, dans une lettre adressée au sous-préfet, le maire de la ville de Narbonne fait part de l'embaras dans lequel se trouve le préposé à la santé publique de La Nouvelle depuis que l'ingénieur des ponts et chaussées lui a signifié l'ordre de démolition de la « carcasse de bâtiment » utilisée pour l'observation de la quarantaine et située près de la redoute du pilotage. Le maire suggère de maintenir tout de même la surveillance sanitaire en construisant un « lazaret d'observation » sur le quai²⁷³. Mais la création du lazaret est ajournée faute de moyens financiers ; on se borne

à aménager une baraque provisoire. Différents projets de construction voient le jour, plus ou moins élaborés, mais c'est seulement en 1841 que la consigne de santé, construite dans un style néoclassique, semble achevée. Le 7 septembre 1964, le bâtiment de la consigne est gravement endommagé par un navire en manœuvre dans le port. Les dégâts sont trop importants, le bâtiment est démoli²⁷⁴.

²⁷¹ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 64-65 et 106-110.

²⁷² A. D. Aude, C 1295.

²⁷³ A. D. Aude, S 704.

²⁷⁴ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 106-110.

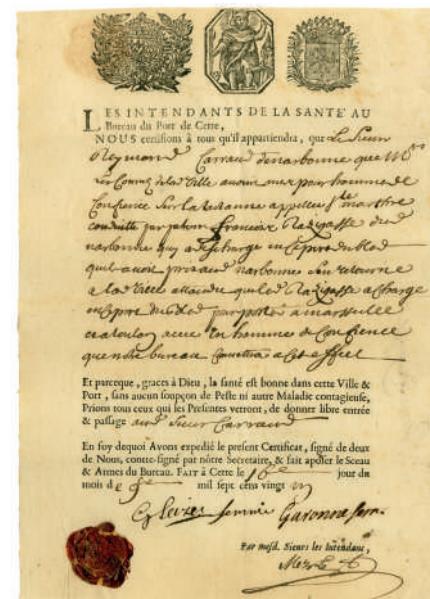
Les patentes de santé prouvent que le navire qui arrive au port n'a pas appareillé dans un port contaminé et qu'il n'y pas eu de mort « suspecte » durant le voyage. Ainsi, une lettre du 23 août 1621 des consuls de Perpignan adressée au Bureau de la Santé de La Nouvelle déclare qu'un passeport certifiant du bon état sanitaire de la barque de Toni Llorens, chargée d'anchois et de sardines, en provenance de Cadaqués, ville non contaminée, et à destination de Narbonne, a été délivré par les consuls de Collioure²⁷⁵. Lorsque la patente est « brute » (contacts avec un territoire contaminé) ou « suspecte » (contact avec une zone soupçonnée de contagion), une quarantaine de rigueur est imposée, d'une durée qui varie en fonction de la gravité de la situation et qui n'est pas la même pour les bâtiments, les marchandises et l'équipage²⁷⁶. Lorsque la patente est « nette » (départ et escales en pays sains), une quarantaine d'observation peut être tout de même exigée. Le 4 novembre 1713, le commis pour la santé à La Nouvelle se plaint auprès des consuls de Narbonne de ce que « les bastiments espagnols qui entrent dans le port pour charger des marchandises à Narbonne n'aportent point de pattante de santé, n'aportant tant seulement que le passeport, prétendant par-là que cella tient lieu de pattante »²⁷⁷; il leur demande de porter plainte au « consul de la nation espagnolle ».

Une ordonnance du roi, datée du 28 janvier 1748, dont une copie est envoyée aux inten-

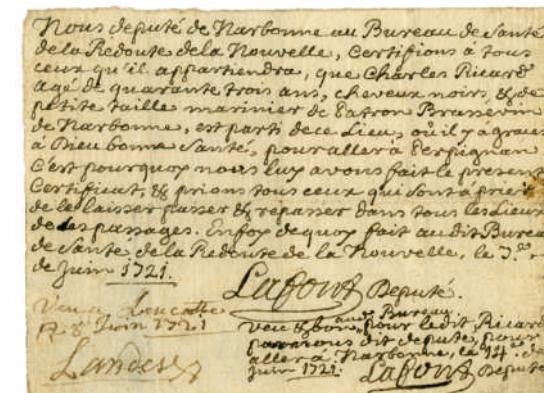
dants de la santé de Narbonne par ceux de Marseille, souligne l'importance des patentes de santé que les « capitaines, patrons et autres mariniers qui naviguent d'un port à l'autre de Provence, Languedoc et Roussillon » doivent prendre pour eux et leurs passagers. Cette ordonnance énumère également les condamnations auxquelles s'exposent les individus ne respectant pas le règlement : quelques mois de prisons, une amende et la confiscation des marchandises selon les cas²⁷⁸. Le 9 juillet 1759, les intendants de la santé de Sète envoient une lettre aux consuls de Narbonne afin d'expliquer la procédure de quarantaine à laquelle sont soumis les bâtiments abordant dans leur port. Une copie de cette lettre est envoyée quelques jours plus tard à M. Lafon, commis au Bureau de la Santé de La Nouvelle. Cette lettre témoigne de l'existence d'une réelle collaboration entre les administrations et de la volonté d'uniformiser les pratiques de sécurité. Les intendants de la santé soulignent toutes les précautions que doit prendre le commis de santé au moment du contrôle du bâtiment, notamment « de ne point se charger d'aucun papier ny d'argent venant des bâtiments en quarantaine, sans avoir fait passer le tout dans le vinaigre, comme aussi la patente qu'il ne doit pas prendre à la main »²⁷⁹.

A la suite de l'épidémie de 1720 qui ravage Marseille et anéantit la moitié de sa population, les mesures sanitaires sont plus strictement appliquées, la surveillance des marchandises et des

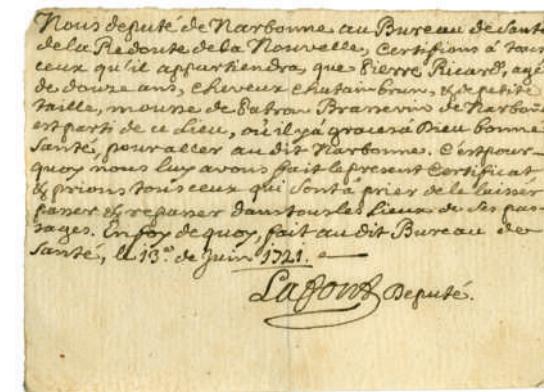
individus plus rigoureuse et des cordons sanitaires mis en place. Tout individu qui souhaite franchir ces « barrières sanitaires » doit présenter un certificat de santé ou passeport de santé délivré par la ville d'où il vient et attestant de sa bonne santé. La falsification des documents constitue le délit le plus grave. Le 23 août 1724, dans une lettre adressée aux consuls de Narbonne qui les mettaient en garde contre les pêcheurs catalans « qui peschent le corail aux isles d'Hyères » et qui sont suspects de contamination, les consuls de Gruissan assurent qu'ils seront vigilants, d'autant que « les bateaux coralliers allans ou revenans de Provence ont de coutume de s'arrêter à notre grau où ils passent la nuit ; quelquefois il y a de vingt à 30 bateaux »²⁸⁰.



²⁸⁰ A. D. Aude, C 1295.



Certificats de santé délivrés par le sieur Lafon, préposé au bureau de santé de la redoute de La Nouvelle attestant de la bonne santé de Pierre et Charles Ricard, 1721 (A. D. Aude, C 1295)



Certificat de santé délivré par le bureau du port de Sète à Raymond Carraud 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. Aude, C 1379)

²⁷⁵ A. D. Aude, C 1295.

²⁷⁶ Gilbert Buti, « Littoraux provençaux sous discrète surveillance sanitaire (fin XVII^e-début XIX^e s.) », dans Anne Brogini, Maria Ghazali, *La Méditerranée au prisme des rivages : menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Saint-Denis, 2015, p. 210-224.

²⁷⁷ A. D. Aude, C 1295.

²⁷⁸ A. D. Aude, C 1300.

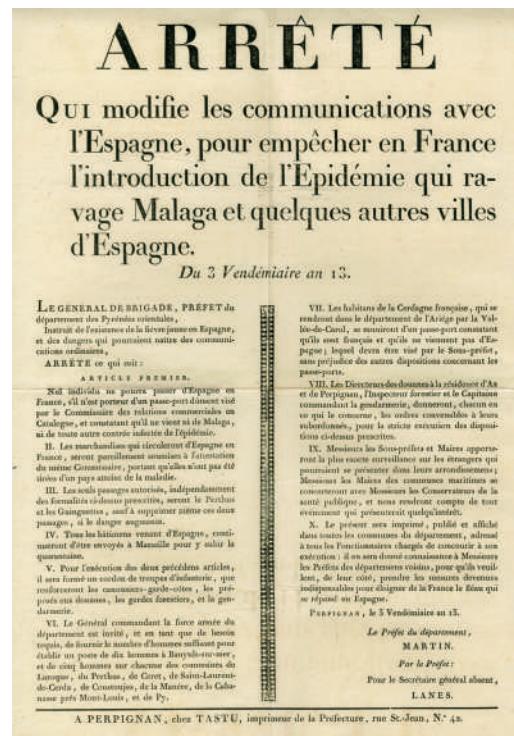
²⁷⁹ A. D. Aude, C 2208.

La surveillance sanitaire au XIX^e siècle face à de nouvelles épidémies

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. L'arrêté du 3 vendémiaire an XIII (25 septembre 1804) du préfet du département des Pyrénées-Orientales énumère les dispositions à prendre pour se protéger de la fièvre jaune. Ces dispositions s'appuient sur les pratiques mises en place lors des épidémies de peste quelques années auparavant : un passeport de santé pour les individus désirant traverser la frontière franco-espagnole, le contrôle des marchandises et des bâtiments venant d'Espagne, la quarantaine à Marseille mais aussi la mise en place de cordons sanitaires tenus par des troupes d'infanterie²⁸¹.

Les rapports du préfet de l'Aude au ministre de l'Intérieur entre 1811 et 1813 témoignent du respect des mesures sanitaires²⁸². Dès que des informations concernant d'éventuelles contaminations parviennent aux autorités publiques, la vigilance est requise : en août 1812, les « conservateurs de la santé publique à Marseille informèrent que des bâtiments ottomans qu'on présume infestés de la peste cherchent sur nos côtes un azile qu'ils ne doivent trouver que dans le lazaret de Marseille... les ordres furent donnés pour écarter de notre port et de nos rades tout navire qui paroitroit suspect et pour suivre exactement les précautions sanitaires indiquées..., surtout à l'égard de tout effet, cadavre ou autre objet

qui pourroit être jettés sur le rivage »²⁸³. Le préfet, dans son rapport du 30 mars 1813, déclare prendre toutes « les mesures nécessaires pour prévenir l'introduction de l'épidémie » de fièvre jaune qui « a éclaté depuis le mois de septembre [1812] dans les environs de Murcie, Carthagène, Lorca et sur toute la côte jusqu'à Almeria »²⁸⁴.



Arrêté du préfet des Pyrénées-Orientales réglementant les communications avec l'Espagne, ravagée par une épidémie de fièvre jaune, 25 septembre 1804 (A. D. Aude, 5 M 72)

Le 18 février 1820, le sous-préfet de Narbonne déclare, dans une lettre adressée au préfet de l'Aude, que « la maladie contagieuse qui régnait en Espagne, paraît toucher à sa fin, si elle n'est totalement éloignée du continent » et qu'il conviendrait de modifier les mesures sanitaires qui portent préjudice aux pêcheurs²⁸⁵. En effet, si les autorités s'efforcent de préserver les intérêts du commerce durant les épidémies, les pêcheurs rencontrent bien souvent des difficultés pour exercer leur métier. La pétition²⁸⁶ des prud'hommes pêcheurs de Gruissan en date du 22 décembre 1819 est à cet égard éloquente : ils déplorent d'être obligés de rentrer au port de La Nouvelle avant le coucher du soleil, ce qui ne leur permet pas en la saison d'hiver d'exercer leur métier de manière satisfaisante ; ils veulent également que le préfet autorise le mouillage dans le grau de Grazel « qui est le seul endroit où ils peuvent livrer leur poisson et où ils passent la nuit à l'ancre ».

La redoutable épidémie de fièvre jaune qui sévit à Barcelone en 1821 déclenche une nouvelle prise de conscience des risques encourus et le gouvernement français renforce les mesures sanitaires préventives. En résultent entre autres, la loi du 3 mars 1822 et son ordonnance d'exécution du 7 août 1822, qui fondent véritablement la police sanitaire maritime, jusque-là réglée surtout localement par les autorités municipales. Ces textes décrètent « l'extension de la mise en quarantaine

à tout le littoral français »²⁸⁷. Une série de lazarets sont ainsi implantés non seulement sur le littoral méditerranéen (Marseille, Toulon, Ajaccio, Sète et Villefranche-sur-Mer) mais aussi sur le littoral de l'Océan Atlantique et de la Manche afin de combattre les « maladies pestilentielles », c'est-à-dire la peste, la fièvre jaune mais aussi le choléra. La patente de santé est obligatoire pour tout navire arrivant d'un port quelconque et quelle que soit sa destination.

L'épidémie de choléra-morbus, originaire d'Asie, touche la France pour la première fois en 1832. Si l'eau est un vecteur important de la contagion en développant les vibrions, on observe comme pour la peste que c'est essentiellement l'homme, par ses déplacements, qui propage le choléra sur le territoire français²⁸⁸. Dans l'Aude, un premier cas serait signalé en 1835 à Gruissan. Des commissions de salubrité sont alors créées dans chaque canton du département afin de faire appliquer les mesures sanitaires ordonnées par la commission centrale²⁸⁹. Une délibération de la commission sanitaire de La Nouvelle, datée de 1835, témoigne d'ailleurs des mesures préventives mises en place concernant les marchandises, composées des balles de chanvre, coton et laine, en provenance de Marseille où règne le choléra : « toutes les fois que le temps le permettra, les capitaines... devront le jour même de leur arrivée, ou pour le plus tard le lendemain, metre toutes les balles des

²⁸⁵ A. D. Aude, 5 M 73.

²⁸⁶ *Ibidem*.

²⁸⁷ Bernard Hillemand, « La police sanitaire maritime française au XIX^e siècle », dans *Histoire des sciences médicales*, t. XLVI, n°2, 2012, p. 95-110.

²⁸⁸ Patrice Bourdelais, Jean-Yves Raulot, « La marche du choléra en France : 1832 et 1854 », dans *Annales. Histoire, sciences sociales*, 1978, p. 125-142.

²⁸⁹ Georges Galfano, « Le choléra dans l'Aude », dans *Bulletin de la Société d'Etudes Scientifiques de l'Aude*, tome LXXXIX, 1989, p. 129-136.

marchandises... (en se servant des hommes de leur équipage) sur le pont de leur navire, lesquelles seront éventrées et exposées à l'air... jusqu'au jour où l'équipage sera mis à libre pratique »²⁹⁰. Plusieurs vagues d'épidémie de choléra-morbus se succèdent par la suite, dont celle de 1854. Comme le soulignent Patrice Bourdelais et Jean-Yves Raulot, le département de l'Aude connaît une forte mortalité lors de l'épidémie de 1854, encore plus meurtrière que celle de 1832. Le choléra atteint Narbonne le 5 juillet 1854. Encore à la fin du XIX^e siècle on observe une surveillance accrue pour éloigner le choléra du littoral audois. Une délibération du conseil sanitaire du port de La Nouvelle, datée du 24 juillet 1884, mentionne une série de dispositions à mettre en œuvre, dont celle de soumettre à une quarantaine de cinq jours « tous les navires venant des ports contaminés tels que : Toulon, Marseille, etc. etc. ». Et « cette quarantaine, La Nouvelle étant dépourvue de lazarets et même de local isolé pouvant en tenir lieu, sera purgée sur rade »²⁹¹.

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 des dispositions nouvelles aux quarantaines. Le décret du 4 janvier 1896 limite à certains pays l'obligation des patentes de santé qui ne sont plus exigibles dans les ports d'Europe sauf en cas d'épidémie²⁹². Une inspection sanitaire des navires est désormais

effectuée dès l'embarquement par des médecins agréés, en poste dans les ports, de façon à prévenir la survenue de cas de maladie pendant la traversée²⁹³. Comme le rappelle Pierre-Louis Laget, l'efficacité des mesures prophylactiques et les progrès de la médecine permettent peu avant la Première Guerre mondiale, « l'extinction progressive de certains foyers traditionnels d'endémie ». Toutefois, alors que les lazarets sont voués à disparaître, l'épidémie de typhus qui touche l'Europe durant le premier conflit mondial leur rend leur activité durant un temps²⁹⁴. Après la Seconde Guerre mondiale, l'éradication de foyers endémiques traditionnels et la découverte de vaccinations protectrices rendent caduc le recours aux quarantaines, d'autant que l'émergence et le développement des transports aériens contraignent à mettre en place une politique sanitaire internationale.

Un milieu naturel hostile

Les étangs et les zones marécageuses dont est constitué le littoral audois participent à la propagation des maladies en créant un environnement insalubre. Le terme de « fièvre » est d'ailleurs régulièrement utilisé dans les rapports sanitaires et correspondances administratives pour désigner le mal dont souffrent les habitants des communautés littorales et qui serait dû à leur environnement. Dans une lettre adressée en 1854 à l'un de ses collègues, le docteur Labadié peint le bassin narbonnais

« couvert de vastes prairies, d'immenses terres labourables et de terres marécageuses qui donnent lieu, vers la fin de l'été, à des émanations qui engendrent endémiquement des fièvres intermittentes » ; il ajoute : « cependant l'exhaussement progressif de leur surface et l'écoulement mieux entendu des eaux stagnantes rendent ces fièvres plus rares et bien moins meurtrières »²⁹⁵. Pour le médecin narbonnais qui, à la demande des autorités, établit en 1910 un rapport pour comprendre les raisons de l'augmentation de la mortalité à Gruissan, « il suffit de jeter un coup d'œil sur une carte de notre région pour comprendre le degré d'insalubrité de cette commune enserrée dans les étangs maritimes, située sur le bord d'une plage marécageuse et dont les terrains cultivables eux-mêmes, encore mal nivelés, mal assainis, sont recouverts et submergés pendant une grande partie de l'hiver et du printemps. Ne semble-t-il pas que Gruissan occupe le centre d'un vaste laboratoire de cultures microbiennes qui l'exposent à de multiples infections ? »²⁹⁶.

Le ministre de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociale, dans une circulaire datée du 10 juillet 1922 adressée aux préfets, désigne le moustique comme « agent de transmission » de certaines maladies, dont le paludisme qui sévit dans toute l'Europe. Les moyens cités pour la destruction de l'insecte sont « l'assèchement des mares, la suppression des eaux stagnantes ou au moins la limitation de leur stagnation à une durée inférieure à 20 jours », l'élevage de cyprins, poissons dévoreurs

d'œufs et de larves, ainsi que le pétrolage²⁹⁷. De la même manière, dans un arrêté du 5 février 1936, le maire de Narbonne souligne que « l'abondance des moustiques à Narbonne est une source de graves désagréments qui peut devenir un danger » et prescrit une série de mesures visant à « empêcher l'éclosion de ces insectes et en poursuivre la destruction »²⁹⁸. En 1963, la démoustication constitue la première opération de la mission interministérielle pour l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon. Comme l'explique Jean Sagnes, cette opération consiste à la fois en une lutte chimique (utilisation de pesticides organochlorés) et physique (assainissement des terrains humides)²⁹⁹.

	Mortalité moyenne de la France		
	1907	1908	1909
Gruissan	25	1,00	1,01
Narbonne	28	2,34	1,02
Leuc	18	1,03	1,01
Chazelles	19	2,01	1,00

Liste des communes à forte mortalité, 1910 (A. D. Aude, 5 M 124)

²⁹⁰ A. D. Aude, S 704.

²⁹¹ *Ibidem*.

²⁹² Bernard Hillemand, « La police sanitaire maritime française au XIX^e siècle », dans *Histoire des sciences médicales*, t. XLVI, n°2, 2012, p. 95-110.

²⁹³ Pierre-Louis Laget « Les lazarets et l'émergence de nouvelles maladies pestilentielles au XIX^e et au début du XX^e siècle », dans *In Situ*, 2, 2002. URL : <http://insitu.revues.org/1225>

²⁹⁴ *Ibidem*.

²⁹⁵ M. Labadié, *Lettre sur le choléra-morbus épidémique observé à Narbonne en 1854*. Narbonne, imprimerie de Caillard, 1854, p. 3.

²⁹⁶ A. D. Aude, 5 M 124.

²⁹⁷ A. D. Aude, 5 M 91.

²⁹⁸ *Ibidem*.

²⁹⁹ Jean Sagnes, « L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion », dans Jean Sagnes dir., *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*. Actes du colloque tenu au Centre Duguesclin (Université Paul Valéry-Montpellier III) le 30 septembre 2000. Béziers/Perpignan, 2001, p. 27-53.

La maladie de Leucate

Le 21 février 1820, le sous-préfet du département de l'Aude, informe les maires et curés des communes de l'arrondissement de Narbonne de l'existence d'une « maladie épidémique » dans la commune de Leucate³⁰⁰. Les rapports des médecins la nomment plus précisément « fièvre catarrhale » ou « typhus pétéchiol ». Du mois de février au mois de juin 1820, on observe dans la commune 224 malades dont 36 succombent à l'épidémie³⁰¹. Parmi les mesures sanitaires préconisées figurent celles de « maintenir les rues dans un état de propreté » et d'allumer « tous les jours, des grands feux dans les rues du village à l'effet de rendre l'air salubre »³⁰². Le 10 mai 1820, les intendants de la Santé publique à Marseille adressent une lettre au préfet du département de l'Aude afin d'obtenir des renseignements sur « la maladie de Leucate ». Ils souhaitent connaître les avancées de l'épidémie afin de prendre les mesures sanitaires qui s'imposent pour tout navire en provenance des ports situés de La Nouvelle à la frontière espagnole³⁰³. Le 23 mai, le médecin Bérail informe le sous-préfet de l'Aude du recul progressif de la maladie et préconise pour les malades les « fumigations réitérées..., l'usage des bouillons nourrissants, de la viande et surtout le bon vin » qui « contribuent au rétablissement des convalescents que l'état d'indigence prive de ces ressources³⁰⁴.

Faire face aux ennemis (du traité de Corbeil à la Première Guerre mondiale)

Depuis la nuit des temps, la mer est considérée par les populations du littoral, maritimes ou non, comme un milieu inconnu et profondément hostile, susceptible de receler les plus grands dangers et les plus terribles catastrophes. En Languedoc comme ailleurs, cette appréhension fondamentale perdure jusqu'au début du XX^e siècle, au moment où s'installe durablement une nouvelle perception du rivage avec les débuts du tourisme balnéaire. Une telle méfiance comporte d'ailleurs deux facettes distinctes, quoique concomitantes : on redoute la mer elle-même et ses colères dévastatrices, mais on craint aussi les hommes qui la sillonnent et ne sont pas, loin de là, toujours animés de bonnes intentions lorsqu'ils abordent sur les côtes. Au fil des siècles, le littoral apparaît donc de plus en plus comme un espace qu'il est nécessaire de bien connaître, de baliser, de contrôler et donc de défendre contre d'éventuels ennemis.

Un littoral frontière

Dans le cas languedocien, la nécessité de défendre les espaces côtiers s'accompagne d'une autre préoccupation majeure : la présence, toute proche, d'une des frontières du royaume. C'est le traité de Corbeil, signé en 1258 entre Jacques 1^{er}

roi d'Aragon et Louis IX roi de France, qui fixe la nouvelle frontière sur les ultimes contreforts des Corbières. Le souverain français renonce alors à ses prétentions sur la Catalogne tandis que Jacques oublie ses prétentions languedociennes, même s'il conserve Montpellier³⁰⁵. De part et d'autre de la nouvelle limite, on matérialise celle-ci par la construction ou la transformation de forteresses, chargées de défendre, en cas d'attaque, les territoires environnants. Ce sont les célèbres « *citadelles du vertige* », selon l'expression de Michel Roquebert, qui ont pour nom du côté français : Puylaurens, Peyrepertuse, Quéribus, Aguilar... Toutefois, le principal point de passage entre Languedoc et Roussillon demeure la route qui longe la côte et dont le tracé suit plus ou moins celui de l'ancienne Via Domitia. Les autres itinéraires, à travers un relief accidenté, demeurent de simples passages pour les piétons, éventuellement accompagnés de quelques mulets bâtés, et qui sont qualifiés jusqu'au XIX^e siècle de « chemins de contrebandiers ».

Côté mer, la frontière entre les deux royaumes reste plus floue et sa fixation définitive prend du temps, ce qui entraîne divers conflits concernant la circulation des grains ou les droits de pacage. En 1300, une enquête est réalisée

³⁰⁵ Sur tous les développements qui suivent, voir Lucien Bayrou dir., *Entre Languedoc et Roussillon : 1258-1659, fortifier une frontière ?* Canet-en-Roussillon, 2004, 447 p.

³⁰⁰ A. D. Aude, 5 M 86.

³⁰¹ Etat général des malades, 20 juin 1820 (A. D. Aude, 5 M 86).

³⁰² Arrêté du sous-préfet de Narbonne, 21 février 1820 (A. D. Aude, 5 M 86).

³⁰³ A. D. Aude, 5 M 86.

³⁰⁴ *Ibidem*.

dans le but de matérialiser durablement la limite méridionale de la vicomté de Narbonne. Avec l'accord des parties concernées, la frontière est fixée à la fontaine et au grau de Salses, proche donc de l'important fort situé côté roussillonnais. Pour arriver jusque-là, les seigneurs de Fitou font d'ailleurs aménager la route. De fait, cet endroit marque toujours aujourd'hui la séparation des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. Dans ce secteur, éloigné des châteaux de montagne, c'est la forteresse de Leucate qui s'impose assez tôt comme le verrou du littoral. Conscient de l'importance du lieu, le roi de France Philippe-le-Bel en fait l'acquisition en 1312. Des comptes de la châtelainie, datant de la première moitié du XIV^e siècle, signalent déjà ce rôle défensif majeur, auquel s'ajoute une préoccupation économique : le contrôle et la taxation des marchandises traversant la frontière. Vers l'intérieur, le système défensif basé sur le château de Leucate est complété par quelques fortifications annexes (Fitou, Treilles, ...). Au-delà, tandis que les fortifications des Corbières sont rattachées à la Cité de Carcassonne, à l'est c'est bien Narbonne qui prend peu à peu le statut de ville frontière³⁰⁶. Même si la ville n'a été sérieusement menacée que, durant de brèves périodes, son importance va croissant du XV^e au XVII^e siècle, tant au plan militaire qu'au plan commercial.

Guerres sur la frontière

Malgré l'insécurité et les diverses exactions des Routiers durant la guerre de Cent Ans, on peut globalement considérer les deux derniers

siècles du Moyen Age comme une période de calme relatif sur la frontière occitano-catalane. A la fin du XV^e siècle en revanche, le conflit entre les deux royaumes reprend et ne cesse de s'intensifier³⁰⁷. En 1462, l'armée du roi Louis XI envahit le Roussillon et s'empare de Salses, de Rivesaltes et enfin de Perpignan. L'occupation française des comtés catalans dure 32 ans, et ceux-ci ne sont restitués à l'Espagne qu'en 1493 par Charles VIII, qui entend s'assurer de cette façon la neutralité de Ferdinand lors de son expédition en Italie. A l'automne 1495, les troupes espagnoles effectuent un raid dévastateur dans les Corbières. Evitant d'attaquer Leucate, ils pénètrent en Languedoc par Paziols et Padern, incendient plusieurs villages, enlèvent le bétail et parviennent jusqu'à Lagrasse et même aux portes de Narbonne. La réplique française a lieu l'année suivante. Elle aboutit à la prise et à la destruction du château de Salses et d'un fortin de bois qui avait été construit entre Le Barcarès et Leucate, sur le cordon littoral. Mais des travaux de reconstruction de la forteresse roussillonnaise sont entrepris dès l'année suivante. En septembre 1503, les troupes du maréchal de Rieux sont à nouveau devant Salses, dont la reconstruction n'est même pas achevée. Le siège dure 30 jours, mais les Français ne parviennent pas, malgré un bombardement considérable, à se rendre maîtres de la place. A partir du 20 septembre, la contre-attaque des Espagnols est foudroyante. Le 29, ils réussissent à prendre Leucate, dont la garnison ne compte que 400 hommes ; ils s'emparent d'énormes provisions de farine et de vin, prennent Sigean, Roquefort, Villesèque et parviennent à moins de trois lieues de Narbonne. Aucune de ces

places n'est néanmoins conservée mais la contrée sort de l'expédition dévastée. Malgré la proclamation d'une trêve, les deux partis restent vigilants, surveillant le moindre mouvement de troupe sur la frontière.

Au début du XVI^e siècle, la tension dans la zone frontalière est constamment entretenue par des rumeurs d'invasion. Entre 1526 et 1530, la correspondance de Pierre de Clermont, lieutenant général du roi en Languedoc et cousin du gouverneur Anne de Montmorency, fournit une foule d'exemples de cette angoissante obsession³⁰⁸. Celui-ci ne cesse en effet de déplacer ses compagnies d'ordonnance (environ 450 hommes) tout le long du littoral et insiste pour que toutes les villes, petites ou grandes, soient en état de résister. Il déplore d'ailleurs le mauvais état des vieilles forteresses frontalières de l'intérieur et s'aperçoit qu'elles ont souvent été désertées par leurs garnisons. Narbonne accapare tout particulièrement son attention et il ne peut que pester contre la pluie qui démolit les levées de terre construites pour protéger la ville. Au plan local, il ne peut guère compter que sur le soutien de quelques compagnies de mortes-payes et de l'arrière-ban de la province, mais déploie malgré tout une grande énergie dans sa tâche avec l'aide d'un réseau de gentilshommes qui lui est attaché. Afin de percer les intentions de l'ennemi, il envoie plusieurs espions en Catalogne, mais craint les trahisons toujours possibles dans son propre camp. Obsédé par les possibles intentions belliqueuses de l'empereur Charles Quint, il participe pleinement au jeu de dupes, entretenu par les

puissances rivales et fondé principalement sur une peur savamment entretenue. A partir de 1527, des travaux sont entrepris pour consolider les défenses de Leucate : on construit une enceinte, une suite de boulevards en terrassement et un fossé, large et profond. En 1542, François 1^{er} décide à nouveau d'attaquer le Roussillon et met le siège devant Perpignan. Une grande insécurité règne encore dans la région jusqu'à la signature du traité de Cateau-Cambrésis³⁰⁹.

Françoise de Cézelly, l'héroïne de Leucate

Un temps estompés par les guerres de religion, les conflits frontaliers reviennent sur le devant de la scène à la fin du XVI^e siècle. Dans un vaste Sud-Ouest, une majorité de catholiques se retrouve du côté de la Ligue, organisation intransigeante favorable à une lutte à outrance contre les protestants, et une monarchie considérée comme corrompue. En Languedoc, à partir de 1583, la guerre se métamorphose en un combat acharné entre le duc de Joyeuse, à la tête des Ligueurs, et le duc de Montmorency, rallié précocement au futur Henri IV. De plus, nombre de ligueurs méridionaux n'adhèrent pas à la solution dynastique représentée par le cardinal Charles de Bourbon, et préfèrent proposer le trône de France au très catholique Philippe II, roi d'Espagne. A partir de 1588, Joyeuse appelle les Espagnols à son aide afin de combattre plus efficacement son adversaire ; la « Guerre de la Ligue » entre dans sa phase la plus active. En juillet 1589, Jean Boursier, sieur de Barry, gouverneur du

³⁰⁶ Gilbert Larguier, « Devenir une ville frontière : Narbonne, XV^e-XVII^e siècles », dans Denis Menjot dir., *Les villes frontière, Moyen Age, Epoque moderne*. Paris, L'Harmattan, 1997, p. 177-195.

³⁰⁷ Lucien Bayrou dir., *Entre Languedoc et Roussillon : 1258-1659, fortifier une frontière ?* Canet-en-Roussillon, 2004, p. 25-32.

³⁰⁸ Thierry Rentet, « Une côte à défendre : le littoral languedocien à la fin des années 1530 », dans *Cahiers de la Méditerranée*, n° 70, 2005, p. 45-59.

³⁰⁹ Lucien Bayrou dir., *Entre Languedoc et Roussillon : 1258-1659, fortifier une frontière ?* Canet-en-Roussillon, 2004, p. 30-33 et 229.

fort de Leucate, ancien ligueur rallié au parti du roi, qui cherchait à avertir Montmorency, est arrêté par Joyeuse et incarcéré à Narbonne, dans les prisons de l'archevêché. Prévenue, son épouse, Françoise de Cézelly³¹⁰, se retranche dans la forteresse frontalière.

Le 1^{er} août 1590, un corps d'armée espagnol débarque aux graus de La Nouvelle et de La Franqui, tandis que d'autres troupes (500 lansquenets, 600 cavaliers, 1000 hommes de pied), grossies par l'armée des ligueurs, franchissent le pas de Salses et mettent le siège devant le château de Leucate. Très vite, on propose à la noble dame un ignoble marché : la vie sauve et la liberté de son époux contre la reddition de Leucate. Inflexible, Françoise de Cézelly propose de donner tous ses biens, mais précise que la ville est au roi et son honneur à Dieu, elle ne peut donc transiger sur ces deux points. L'exécution de son mari, étranglé dans sa prison et dont le corps est déposé à proximité du fort, ne la fait pas fléchir. Plusieurs attaques sont repoussées et les assaillants essuient de lourdes pertes. La cruauté des ligueurs ne leur a pas servi et Joyeuse est obligé peu après de lever le siège.

En témoignage de sa reconnaissance, Henri IV gratifie la dame de Leucate d'une pension de 1 000 livres et lui confie la garde du château jusqu'à la majorité de son fils aîné, Hercule, alors âgé de douze ans. Dès 1590, des travaux de réfection sont ordonnés, mais l'essentiel n'est réalisé qu'en 1593. Deux ans plus tard, les habitants de Leucate et de Fitou sont exemptés de taille durant neuf années, à condition qu'ils participent aux réparations ; ils

sont même rémunérés pour l'entretien des fossés. A partir de ce moment, les Etats provinciaux participent à l'entretien de la forteresse et de sa garnison. Ainsi remis en état, le château, perché sur la falaise, poursuit son rôle de vigie en observant attentivement la plaine roussillonnaise.

La bataille de Leucate

A partir de 1635, dans le contexte du vaste conflit européen appelé guerre de Trente Ans, la France et l'Espagne s'affrontent à nouveau sur différents théâtres d'opérations³¹¹. Après la déclaration de guerre, le duc d'Halluin, nommé gouverneur du Languedoc, inspecte les défenses de la frontière pyrénéenne. Tout semble alors calme et une invasion espagnole lui paraît très improbable, ce qui motive l'envoi de certaines troupes vers la Savoie et l'Italie. Mais, en réalité, les Espagnols préparent, dans le plus grand secret, une forte expédition pour s'emparer de Narbonne et massent des troupes à Perpignan. Averti par Louis XIII et Richelieu, le gouverneur rassemble alors la noblesse provinciale.

Le 28 août 1637, l'armée espagnole commandée par le comte Jean de Cerbellon franchit la frontière. Une première colonne de 2 000 fantassins et 400 chevaux, sous les ordres du marquis de Mortara, passe contre toute attente par le cordon littoral et le grau de Saint-Ange. Quant à la seconde colonne, forte de 12 000 hommes et 1 200 cavaliers, elle arrive de Salses par le Malpas. Les 29 et 30 août, les assaillants se rendent facilement maîtres des villages de Treilles, Fitou, Lapalme et

Roquefort, et viennent s'installer devant la forteresse de Leucate. Celle-ci est alors commandée par Hercule Bourcier de Barry de Saint-Aunez, fils de Françoise de Cézelly. Il s'y est retranché avec moins de 200 hommes, après avoir incendié le village et fait remplir la citerne d'eau. La mise en place du siège de la citadelle prend toutefois du temps et fait perdre quelques précieux jours aux assaillants. Une artillerie imposante a été débarquée sur la plage de La Franqui et la flotte espagnole, installée au large, interdit tout secours par voie maritime. Souhaitant se porter rapidement sur Narbonne, les attaquants cherchent à corrompre le gouverneur. Le 5 septembre, devant son refus de capituler, le bombardement intensif de la place débute et fait rapidement de gros dégâts tandis que les mineurs castillans entament un dangereux travail de sape et que des mortiers lancent des bombes incendiaires à l'intérieur de la place. Parallèlement, afin d'empêcher toute sortie de la garnison et toute arrivée de renforts extérieurs, les Espagnols se retranchent sur le rebord du plateau, derrière une impressionnante ligne de fortifications, longue de 2 500 mètres, réalisée en un temps record par 4 000 pionniers aidés par un grand nombre de soldats. Cette ligne de défense se déploie entre deux fortins : du côté de la mer, le fort de Guardia ou de La Franqui, et du côté des terres le fort de Cerbellon.

Le 24 septembre 1637, l'armée française de secours, qui compte plus de 10 000 hommes et près de 1 000 cavaliers, est enfin rassemblée à Sigean. Après avoir repris les villages environnants, les troupes du duc d'Halluin arrivent le 28 septembre au pied des retranchements ennemis. Le siège du fort de

Leucate s'éternise alors depuis plus de vingt jours et du Barry y épuise ses ultimes forces avec une poignée de défenseurs. Un assaut général est donc rapidement décidé. A la nuit tombante, le régiment du Languedoc dirigé par le marquis d'Ambres attaque au-dessus de La Franqui, parvient malgré l'escarpement à enfoncer les lignes espagnoles et à s'emparer du fort de Guardia. Au centre, profitant d'une brèche, une partie de la cavalerie française se lance sur le plateau qu'elle balaie de plusieurs charges furieuses. En revanche, du côté de l'étang, les attaques répétées ne parviennent pas à entamer les défenses du régiment d'Olivarès, soutenu par les canons du fort de Cerbellon. Vers minuit, l'obscurité devient totale et le combat s'interrompt. La situation demeure très indécise et les Français se regroupent tant bien que mal en attendant l'aube. Au petit matin, lorsque Halluin veut reprendre la lutte, il ne rencontre plus aucune résistance, exceptée celle de 200 vétérans castillans retranchés dans le fort de Cerbellon et refusant de se rendre. A la faveur de la nuit, l'armée espagnole s'est retirée vers le Roussillon, en désordre et en abandonnant sur le terrain une grande quantité d'armes et de matériel. De part et d'autre les pertes sont lourdes : les Français ont perdu 1 200 hommes et près de 300 chevaux tandis que 1 300 Espagnols ont été tués et que près de 1 000 se sont noyés dans la débâcle. Du Barry, enfin dégagé après un siège héroïque, n'a plus que 50 hommes à ses côtés³¹².

³¹² Jacques Pech de Laclause, « La bataille de Leucate en 1637, morts et blessés français », dans *Bulletin de la Société d'Etudes Scientifiques de l'Aude*, tome 67, 1967, p. 295-300.

³¹⁰ *Femme en pays d'Aude. Du Néolithique à nos jours. Exposition présentée du 8 mars au 30 juin 2016 aux Archives départementales de l'Aude à Carcassonne*. Carcassonne, Archives départementales de l'Aude, 2016, p. 47-48.

³¹¹ Charles Vassal-Reig, *La guerre en Roussillon sous Louis XIII (1635-1639)*. Paris, Occitania, 1934, 166 p.

La bataille de Leucate (1637) à travers la gravure

Avant l'ère de la photographie, ce sont plusieurs sortes de documents figurés (cartes, plans, dessins, peintures, gravures) qui fournissent à l'historien de précieuses indications sur l'histoire des lieux et des paysages et leur évolution dans le temps. Toutefois, le plus souvent, ceux-ci ne sont pas réalisés dans un but purement descriptif mais correspondent à d'autres préoccupations, qu'elles soient fiscales, administratives ou militaires. De plus, leur fiabilité et leur niveau de précision sont largement variables, à une époque où la cartographie n'en est encore qu'à ses balbutiements. Malgré ces lacunes et approximations, ils permettent néanmoins d'illustrer efficacement des situations aujourd'hui disparues, à la faveur, parfois, d'évènements exceptionnels, comme le siège de Leucate en 1637.

Dans son recueil intitulé «*Plans et profilz des principales villes de la province de Languedoc avec la carte générale et les particulières de chascun gouvernement d'icelles*», publié vers 1634, Tassin, géographe ordinaire du roi, inclut deux gravures représentant la zone. La première (figure n°1) représente le territoire placé sous l'autorité du gouverneur avec ses principales caractéristiques naturelles. Du moutonnement des Corbières orientales émerge ainsi un littoral montré dans toute sa complexité avec l'indication des étangs, des caps et des graus. Enjambant la frontière, la gravure signale l'emplacement des villages languedociens et catalans et la situation des principaux ouvrages de défense (château de Salses, château de Leucate, tour de La Nouvelle...). Après cette vue d'ensemble, la gravure suivante (figure n° 2) détaille la configuration de la forteresse leucatoise, perchée sur un plateau rocheux. On y distingue nettement l'architecture du fort, la forme des murailles avec leurs bastions et celle du donjon, précisées d'ailleurs par un dessin antérieur, daté de 1590, conservé dans les archives espagnoles de Simancas³¹³. Dans le paysage aride du plateau, seuls figurent, autour du château, quelques éléments emblématiques du paysage comme une église, ou des moulins et le tracé des chemins. En revanche, contrairement au dessin catalan, le village de Leucate n'y est que vaguement évoqué par quelques rectangles grisés, preuve du peu d'intérêt que lui porte le cartographe obnubilé par les villes et les citadelles, tandis que quelques navires croisent au large de ce paysage guerrier où le décor des hauts faits militaires à venir est désormais planté.

Les détails de la bataille sont connus grâce à des relations contemporaines de l'évènement, mais aussi à travers deux gravures, réalisées peu après, qui fournissent des renseignements très précis sur le siège, puis la position et le dispositif des armées ennemies au moment de l'affrontement final. L'une d'elles (figure n° 3), en français, est extraite de l'ouvrage intitulé «*Les triomphes de Louis le Juste,*

XIII du nom, Roy de France et de Navarre», panégyrique à la gloire de Louis XIII, publié à Paris en 1649 par le graveur flamand Jean Valdor le Jeune, avec des textes de Pierre Corneille et Charles Beys. L'autre gravure, en taille douce et légendée en allemand (figure n° 4, *Plan du siège et bataille devant Leucate en Languedoc*, 1637), est l'œuvre du graveur germano-suisse Matthäus Merian et a été publiée en 1639 à Francfort, dans le troisième volume du «*Theatrum Europaeum*», œuvre encyclopédique sur la géographie européenne et les divers évènements politiques et militaires survenus durant la guerre de Trente Ans. Sur les deux estampes, on distingue parfaitement le dispositif défensif espagnol pris d'assaut par les troupes françaises. Tandis qu'à l'arrière des canons s'acharnent sur le fort, le gros des troupes catalano-castillanes fait face aux soldats languedociens derrière une ligne de défense qui se déploie entre deux forts : du côté de la mer, le fort de Guardia ou de La Franqui, et du côté des terres le fort de Cerbellon. Les principaux régiments composant les armées ennemies sont identifiés et localisés sur le champ de bataille, de même que les camps et dépôts de matériel et munitions. Les tirs d'artillerie sont symbolisés, de part et d'autre, par d'épais nuages de fumée, tandis que les navires espagnols et les vieux châteaux de Treilles et de Fitou assistent en spectateurs à cette furieuse «*Encamisada*».

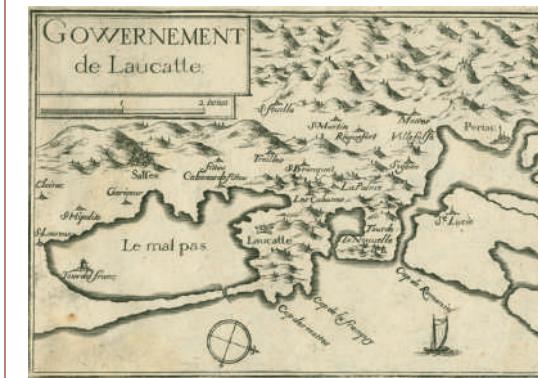


Figure n° 1 (A. D. Aude, N° 383)



Figure n° 2 (A. D. Aude, 2 Fi 742)

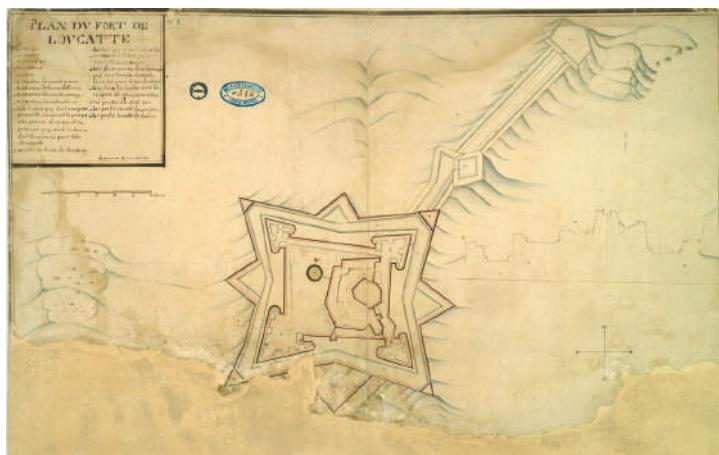
³¹³ Lucien Bayrou dir., *Entre Languedoc et Roussillon : 1258-1659, fortifier une frontière ?* Canet-en-Roussillon, 2004, p. 233.



Figure n° 3 (A. D. Aude, 1 Fi 184)



Figure n° 4 (A. D. Aude, 1 Fi 623)



Plan du fort de Leucate par de Bauvais, 1638 (A. M. Narbonne, Fi non coté)

La fin des dangers frontaliers

La victoire de Leucate est fêtée à travers tout le royaume et tout particulièrement en Languedoc. Elle met Narbonne définitivement à l'abri des entreprises espagnoles et permet à Richelieu d'amorcer progressivement la conquête du Roussillon, qui devient partiellement effective en 1642 avec la prise de Perpignan. Une médaille commémorative de la bataille est frappée. Sur son revers est représenté le château de Leucate avec ses bastions, qui sortait de cette terrible épreuve à demi-ruiné.

Pourtant, on compte encore sur la forteresse pour assurer la défense du pays. Dès le 11 octobre 1637, ordre est donc donné de la réparer. Les travaux, dirigés par l'ingénieur Beauvais, débutent au cours de l'été suivant. En octobre, le bastion Saint-Pierre semble rétabli et l'on poursuit la remise en état d'autres parties de l'enceinte. Le 6 janvier 1639, le maréchal de Schomberg pourvoit également à l'entretien des cent hommes supplémentaires intégrés à la garnison³¹⁴. En 1641, on envoie l'inspecteur Chaufourneaux pour visiter les restaurations, les achever et les compléter, sous la houlette du nouveau gouverneur d'Espanan. Mais la titanique entreprise n'est pas menée à son terme.

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. Comme le rappelle Gilbert Larguier, Narbonne perd alors sa valeur stratégique et le stimulant économique constitué par la proximité de l'étranger³¹⁵. De la même façon, la forteresse leucatoise perd toute utilité, tout comme les vieux châteaux des Corbières, désormais oubliés sur leurs promontoires. Dès 1661, les Etats de Languedoc demandent au jeune monarque la démolition des fortifications inutiles. A Leucate, on dresse ainsi en 1662 un inventaire des pièces d'artillerie, munitions et équipements divers, qui sont ensuite répartis en divers endroits. En 1663, les milices provinciales sont licenciées et la place est provisoirement occupée par des régiments royaux. Enfin, le 19 septembre 1664, l'ordre de démolition de la place désaffectée est donné par le pouvoir royal, puis entériné par le diocèse civil. Le 23 décembre suivant, on confie le chantier à François Carcassonne, maître-maçon de Narbonne, pour la somme de 13 350 livres. Six mois plus tard, en juillet 1665, le viguier de Narbonne réceptionne les travaux, validés alors par deux experts³¹⁶. Le coût des travaux n'est finalement pas pris en charge par la province et c'est l'assiette diocésaine qui doit assumer les dettes de l'opération en 1681. Les restes de la forteresse, encore visibles aujourd'hui sur le plateau battu par les vents, sont désormais les dernières traces de ces pages militaires glorieuses de l'histoire leucatoise.

³¹⁴ A. D. Aude, 5 J 28.

³¹⁵ Gilbert Larguier, « Devenir une ville frontière : Narbonne, XV^e-XVII^e siècles », dans Denis Menjot dir., *Les villes frontière, Moyen Age, Epoque moderne*. Paris, L'Harmattan, 1997, p. 194.

³¹⁶ Lucien Bayrou dir., *Entre Languedoc et Roussillon : 1258-1659, fortifier une frontière ?* Canet-en-Roussillon, 2004, p. 230.

Les dangers venus du large

En dehors des risques que fait courir au pays la frontière aragonaise, les côtes du golfe du Lion doivent également être protégées contre d'éventuelles attaques ou invasions venues de la mer. Certes, contrairement aux îles de la Méditerranée occidentale (Corse, Sardaigne, Baléares) et aux côtes provençales, le littoral languedocien n'a guère été touché par les razzias et autres incursions dévastatrices des bandits et pilliers de toutes sortes. Comme le remarque Gilbert Larguier, sa configuration, plate et sablonneuse, avec un espace plus ou moins vaste séparant les localités du rivage, fut sa meilleure défense, compte tenu de la rareté des havres pouvant abriter des ports. Mais il rappelle également que cela n'empêchait pas une insécurité permanente³¹⁷.

Pour le Moyen Age, les mentions sont rares et discontinues, mais on peut citer le débarquement réalisé à la fin du XIII^e siècle par l'amiral catalan Roger de Lluria. En revanche, elles deviennent plus fréquentes à partir de la fin du XV^e siècle. De cette époque date en effet la mise en place de l'activité lucrative des « Barbaresques », « pirates » ou « corsaires », selon la terminologie adoptée, installés dans les ports du Maghreb (Alger, Tunis, Tlemcen...) et écumant les mers entre le sud du Portugal et la Sicile, sans se contenter d'arraisonner des navires au large. Au début du XVI^e siècle, ce sont eux que craint, à juste titre, Pierre de Clermont, lieutenant général

du roi en Languedoc. Durant l'été 1526, il apprend par un informateur que Sinan le Juif, lieutenant du célèbre Kheir-ed-Din Barberousse, longe la côte languedocienne après avoir attaqué la Provence. Réagissant rapidement, il improvise une défense et empêche une tentative de débarquement du côté d'Agde. Deux ans plus tard, une vingtaine de vaisseaux turcs sont signalés comme croisant au large ; puis en 1530 il faut faire face à une nouvelle alerte. Ainsi que l'indique Thierry Rentet, la correspondance du gentilhomme est empreinte d'un certain fatalisme et fait apparaître ces différentes alarmes « comme un mal endémique auquel on se résigne sans pouvoir l'éradiquer »³¹⁸.

Mais la menace est bien réelle et elle se concrétise parfois à la grande frayeur des populations. Dans son ouvrage *L'Esté*, publié en 1583, l'écrivain Bénigne Poissenot raconte les pérégrinations érudites de trois étudiants, en Languedoc, durant l'été 1580. Aux questions de leurs interlocuteurs, les pêcheurs de Gruissan répondent que leur village est sujet aux incursions des pirates de la mer et que, deux fois déjà, il a été pillé par des « escumeurs turcs », dans lesquels il convient vraisemblablement de voir des Barbaresques. Lors de ces deux attaques, dont les dates ne sont pas précisées et qui peuvent être déjà anciennes, les habitants n'ont dû leur salut qu'au refuge sûr constitué par le vieux château féodal surplombant le village, où ils se sont tous réfugiés. La pauvreté gruisanaise, qui se manifeste par l'absence de viande et celle d'un lit pour dormir, irrite d'ailleurs les étudiants, qui se demandent tout haut

pourquoi les « Turcs » descendent de leurs fustes pour venir rançonner un endroit aussi démuné³¹⁹. N'empêche ! Au-delà des facéties littéraires, les agressions maritimes sont bien réelles. Le *corso* (ou course) est d'ailleurs un des traits spécifiques des espaces maritimes méditerranéens. Pratiqué à grande échelle et de façon permanente, il correspond clairement à un prolongement de la guerre que se livrent, depuis plusieurs siècles, la Croix et le Croissant dans la mer intérieure³²⁰. Combinant l'arraisonnement de bateaux en pleine mer et les razzias dans les zones côtières, il est également pleinement intégré aux circuits économiques de l'époque, participant à sa façon aux échanges entre les rives. Dans ce cadre, toutes les prises sont intéressantes, mais les hommes y constituent malheureusement la marchandise la plus prisée. Les nombreux prisonniers, enlevés à leur navire ou à leur maison, assurent l'alimentation des grands marchés aux esclaves d'Afrique du Nord, où ils sont revendus en attendant l'éventuel paiement d'une rançon. Le rachat des esclaves chrétiens est parfois réalisé par les autorités civiles et militaires, mais il est surtout la spécialité des Mercédaires, ordre religieux espagnol créé au Moyen Age à cette fin. Ce sinistre commerce demeure actif jusqu'au XIX^e siècle. En 1637, la ville de Narbonne paie vingt livres pour nourrir et loger temporairement 150 esclaves turcs ou maures que l'on conduit à Marseille pour les échanger contre des

chrétiens³²¹. En 1785 encore, 300 captifs rachetés à Alger par les Mercédaires sont de passage dans la ville. Ils y sont reçus en grande pompe par les consuls, les Trinitaires et la confrérie des Pénitents blancs qui organise une longue et solennelle procession à travers Cité et Bourg. Parmi les affranchis, on trouve Prosper Cathala, originaire de Trausse en Minervois, qui a connu sept années d'esclavage avant d'être libéré³²².

Certains de ces prisonniers sont fort jeunes lors de leur enlèvement. C'est parmi eux que l'on trouve le plus souvent les fameux renégats, chrétiens convertis à l'islam et devenus pour nombre d'entre eux des raïs, commandants des navires participant à la course. Arrêtés pour certains par les marines chrétiennes, ils sont traduits devant les tribunaux de l'Inquisition Des Languedociens figurent bien évidemment dans le corpus étudié par Lucile et Bartolomé Bennassar, dont le plus connu demeure sans conteste Guillaume Bedos, originaire de Sérignan, devenu musulman à 15 ans, jugé en 1625, à 36 ans, par le tribunal de Palerme et condamné aux galères perpétuelles. De la même façon, le Narbonnais Jean de Fontes est pris par les Barbaresques à l'âge de seize ans en 1622 et se convertit vraisemblablement dans les semaines qui suivent, pour éviter les sévices et autres mauvais traitements. C'est deux ans plus tard, en 1624, qu'il est capturé à nouveau, alors qu'il n'a que 18 ans³²³. Au XVIII^e siècle encore,

³¹⁹ Bénigne Poissenot, *L'Esté* [1583], édition établie, commentée et annotée par G.-A. Pérouse et M. Simonin. Genève, Droz, 1987, p. 66 et suivantes.

³²⁰ Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*. Paris, 2014, 425 p.

³²¹ Gilbert Larguier, « Orientaux, Turcs et Turqueries autour du golfe du Lion (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans *Les hommes et le littoral autour du golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècles*. Perpignan, 2012, p. 44.

³²² A. M. Narbonne, AA 117, folios 136-137.

³²³ Bartolomé et Lucile Bennassar, *Les chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats. XVI^e-XVII^e siècles*. Paris, Perrin, 1989, 493 p.

mais dans une moindre mesure, les prises de mer se poursuivent. En revanche, les incursions côtières disparaissent devant l'amélioration des fortifications et du réseau défensif du littoral.

La lente mise en place d'une défense côtière

A partir de la fin du XVII^e siècle, la menace maritime en Méditerranée change de visage. Aux pillards barbaresques et aux navires espagnols se substitue la marine anglaise, dès le début de la Guerre de succession d'Espagne. Les Britanniques se rendent maîtres de Gibraltar en 1704, puis de Minorque en 1708, faisant ainsi peser une insécurité constante sur les côtes méridionales françaises. Leur installation définitive dans le golfe du Lion avec le traité d'Utrecht (1713) nécessite donc une mise en défense des côtes, sans commune mesure avec les réalisations précédentes. Comme l'indique Didier Catarina, celle-ci doit répondre à trois besoins : tenir compte de la longueur importante du littoral en utilisant au mieux les anciennes places-fortes et les défenses naturelles, faire alterner des ouvrages lourds et des fortifications plus légères et, enfin, immobiliser un minimum de troupes³²⁴.

Le 5 janvier 1709, un projet élaboré par l'intendant de Basville et le lieutenant général de Roquelaure est soumis à l'examen des Etats. Il prévoit la construction de redoutes et de batteries au Cap Leucate, surplombant l'anse de La Franqui, et au Grau de La Nouvelle, considérés avec le Grau

d'Agde comme les endroits les plus vulnérables. A chaque fois, l'ouvrage se compose de deux parties : une batterie semi-circulaire en terre et bois, entourée d'un fossé, portant les pièces d'artillerie, puis, derrière, une redoute, sorte de tour en maçonnerie de huit mètres de haut, aménagée pour le tir des mousquets. Il s'agit là en réalité d'une simple ébauche de défense, qui n'empêche pas évidemment l'occupation du port de Sète par les Britanniques en juillet 1710. Mais le traumatisme subi alors sert de leçon pour la suite, bien que la préoccupation côtière ne réapparaisse que par intermittence, en fonction de la conjoncture militaire.

Avec la guerre de Succession d'Autriche en 1740, c'est un projet beaucoup plus ambitieux qui est mis à l'ordre du jour. Rédigé par l'ingénieur Mareschal, il s'agit de la mise en place d'un réseau cohérent de fortifications et de vigies comprenant 18 redoutes, six corps de garde et trente signaux. Les Etats provinciaux n'acceptent qu'à contrecœur de supporter la charge financière de ces travaux et ne cessent de s'activer pour en réduire progressivement le coût, jugé exorbitant³²⁵. En 1743, la proposition de Mareschal est finalement réduite à 12 signaux, trois redoutes et une batterie, intégrant la réutilisation des installations de 1709. Sur l'actuel littoral audois, trois signaux sont ainsi édifiés à la Vieille Nouvelle, à Montolieu sur le massif de La Clape au terroir de Narbonne et au Cap-Saint-Pierre, sur l'actuelle commune de Fleury d'Aude. Ils communiquent de l'un à l'autre, jour et nuit, mais seulement à la belle saison³²⁶. 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 à d'éventuels vaisseaux ennemis. En 1762, cette dernière est pourvue de quatre canons avec leurs affûts et d'une provision de 400 boulets, de barils de poudre et de mèches³²⁷. Prévus pour durer une année, les travaux s'étalent finalement sur cinq ans et coûtent la somme considérable de 246 260 livres. Malheureusement, l'ensemble ne fonctionne qu'avec une poignée d'hommes ; c'est seulement en temps de guerre que les effectifs sont susceptibles d'augmenter, tandis qu'en période calme, il faut lutter contre l'absentéisme. Le système mis alors en place est complété en 1759 sous l'impulsion du maréchal de Thomond, tandis que débute la guerre de Sept Ans. On édifie alors une nouvelle redoute à La Franqui et on renforce les signaux existants. Au final, malgré certaines imperfections, l'ensemble possède un système dissuasif certain et répond aux espoirs placés en lui.



Fort de Mattes, début XX^e s.
(A. D. Aude, 92 Dv 5/27)



Fort de La Haute Franqui, 2004
(A. D. Aude, 92 Dv 13/5)

Le système de fortifications côtières, constitué progressivement au XVIII^e siècle, est desservi par les membres de la milice provinciale. Celle-ci est instituée de façon pérenne dès 1688, mais peine à trouver une réelle efficacité. Par la suite, elle ne cesse toutefois de voir ses effectifs augmenter, passant ainsi du statut de troupe supplétive à celui de véritable réserve dans laquelle les monarques n'hésitent pas à puiser pour compléter les troupes régulières. Comme le rappellent Stéphane Durand et Elie Pélaquier : « Le tirage au sort des miliciens parmi les jeunes gens était un des cauchemars des villageois, sur qui il pesait pour l'essentiel »³²⁸.

Les communautés littorales doivent ainsi fournir des miliciens garde-côtes, répartis, surtout à partir de 1748, sur les différents points de surveillance³²⁹.

³²⁴ Didier Catarina, « La défense de la côte du Languedoc au XVIII^e siècle. », dans Rieucan (Jean) et Cholvy (Gérard), dir. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle*. Paris, L'Harmattan, 1992, volume 1, p. 48-66.

³²⁵ Stéphane Durand et Elie Pélaquier, « Affaires militaires et ordre public », dans Durand (Stéphane), Jouanna (Arlette) et Pélaquier (Elie), *Des Etats dans l'Etat. Les Etats de Languedoc de la Fronde à la Révolution*. Genève, 2014, p. 821-846.

³²⁶ A. D. Aude, 166 J 30.

³²⁷ A. D. Aude, 4 C 40.

³²⁸ Stéphane Durand et Elie Pélaquier, « Affaires militaires et ordre public », dans Durand (Stéphane), Jouanna (Arlette) et Pélaquier (Elie), *Des Etats dans l'Etat. Les Etats de Languedoc de la Fronde à la Révolution*. Genève, 2014, p. 830.

³²⁹ Marie-Claire Vitoux, « La milice garde-côtes en Languedoc », dans *Annales du Midi*, tome 92, 1980, p. 415-430.

En 1759, la communauté de Pérignan est ainsi mise à contribution pour 25 hommes, Peyriac-de-Mer pour 12, Bages pour 6, Fitou pour 13 et Lappalme pour 10. De façon assez étonnante, les communautés de Gruissan et de Leucate ne désignent que trois hommes chacune, mais c'est sans doute parce qu'elles supportent aussi d'autres charges plus lourdes³³⁰. Réorganisés par l'ordonnance du 15 mai 1758, les garde-côtes sont mieux formés et mieux considérés. La moitié du contingent se voit même attribuer une spécialité : celle de canonier.

Dès les années 1760, le contingent se monte à 500 hommes pour l'ensemble du Languedoc. Afin de loger ces miliciens, on construit quelques baraques en bois, puis on les équipe avec un uniforme, comprenant veste, culotte et chapeau, et un fusil. A partir de 1779, les effectifs sont réduits de moitié : 1 000 hommes au lieu de 2 000 pour le Languedoc. De plus, tous les miliciens deviennent des canoniers.



Carte de la capitainerie garde-côtes de Narbonne et d'une partie de celle d'Agde, 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. D. Aude, 1 Fi 1033)

La plupart du temps, la charge des garde-côtes est considérée comme assez légère et ayant peu d'impact sur la vie des communautés littorales. Toutefois, cela ne signifie pas que cette obligation soit bien acceptée par les ruraux. Le milicien type est un paysan, jeune et célibataire, ce qui prive donc les communautés d'une bonne partie de leur jeunesse masculine, car les exemptions, médicales ou juridiques, sont rares et les remplacements peu fréquents. Les formes du refus de service sont donc multiples et les « miliciables » font preuve d'une grande ingéniosité pour échapper au tirage au sort.

Parfois, comme pour l'armée régulière ou la milice terrestre, ce refus peut aller jusqu'à la désertion. En 1759, c'est ainsi le cas de Pierre Chabardès, activement recherché à la demande de M. d'Angles, subdélégué de l'Intendant à Narbonne³³¹. En certaines circonstances, l'opposition au recrutement peut même aller jusqu'à la mutinerie. A Gruissan, le 3 mai 1779, malgré la présence des cavaliers de la maréchaussée, le commissaire Lambert essuie plusieurs refus de la part de canoniers et matelots tirés au sort, et des propos séditieux contre la milice sont criés dans les locaux consulaires. La réaction de l'intendant, M. de Saint-Priest, est rapide. Par ordonnances, il condamne les récalcitrants au service, quelque exemption qu'ils puissent faire valoir, et alourdit de deux canoniers supplémentaires le nombre de requis de la communauté³³². Parfois, les consulats prennent les devants et désignent un ou plusieurs volontaires, évitant ainsi les possibles problèmes liés à une désignation aléatoire. Au final, les documents existants révèlent plutôt une large opposition passive au recrutement, sur fond d'une acceptation sans enthousiasme.

Matelots et navires du roi

Au-delà de la nécessaire surveillance côtière, les communautés littorales sont aussi très sollicitées par le « service de mer » : le recrutement des matelots pour les navires du roi. A partir de 1668, pour éviter les enrôlements forcés qui prévalaient auparavant, Colbert crée le système des classes afin d'assurer d'une meilleure façon le recrutement des équipages de la flotte. Après avoir été recensés, puis répartis par évêché, on institue pour les « gens de mer » un service par roulement dans la marine royale, prévoyant la peine de mort ou les galères pour les déserteurs. Les inscrits sont répartis en trois classes et regroupés par quartiers maritimes, à la tête desquels se trouve un commissaire des classes chargé de la tenue et du contrôle des registres. Modèle d'efficacité administrative, le système connaît toutefois de vives oppositions, pouvant aller parfois jusqu'à la révolte. Pour assurer sa pérennité, l'administration royale est obligée de multiplier les mesures sociales : versement de la solde aux familles, création de la caisse des invalides pour subvenir aux besoins des blessés, création d'hôpitaux (Rochefort, Toulon), paiement durant trois ans après la démobilisation, enseignement primaire gratuit aux enfants des inscrits.

Malgré les difficultés, le nombre des marins français demeure à peu près stable entre 1680 et 1789 : de 50 à 60 000 hommes ; et l'organisation des classes permet en principe une mobilisation plus rapide des effectifs nécessaires en cas de conflit. Les enrôlés sont donc strictement surveillés et tous leurs déplacements sont contrôlés à l'aide de documents

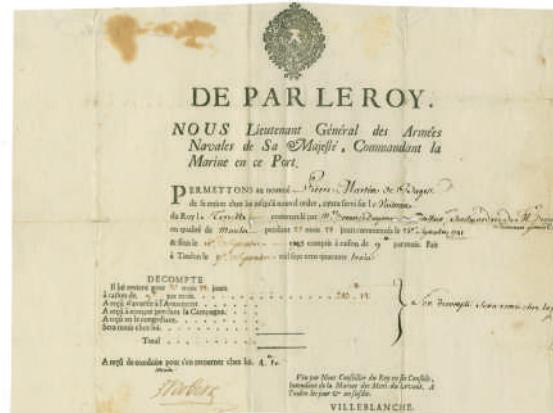
³³¹ A. D. Aude, 4 C 40.

³³² A. D. Aude, 4 C 43.

³³⁰ A. D. Aude, 4 C 40.

écrits. Le 17 septembre 1743, Pierre Martin, originaire de Bages, reçoit ainsi à Toulon un permis de libération pour retourner dans ses foyers après avoir servi 23 mois et 22 jours en qualité de matelot sur « Le Terrible »³³³. Après chaque campagne, nombre de vaisseaux sont désarmés, comme « L'Espérance », « Le Léopard » et « Le Toulouse » en 1732, sur lesquels treize matelots et mousses narbonnais ont servi durant cinq mois³³⁴. Néanmoins, répétés à plusieurs reprises, les embarquements peuvent constituer une durée importante dans la vie des requis. Entre 1731 et 1746, Louis Guerre de Leucate cumule ainsi près de cinq années de campagnes, dont plus de trois durant les années 1741-1746, période de la guerre de Succession d'Autriche. Examiné par des médecins en 1768 pour faire valoir ses droits à pension, ceux-ci le trouvent « fort cassé et accablés d'infirmités... tant du côté de la vue qui est si fort affaiblie qu'il distingue à peine les objets, que du côté des jambes... soit à cause des douleurs qui le tourmentent violemment, que par rapport à la caducité prématurée occasionnée par les fatigues qu'il a essuï pendant son service,... joint à une hernie... l'empêche de vaquer à aucun travail pour gagner de quoi fournir à sa subsistance »³³⁵. Le service armé dans la marine royale n'est donc pas anodin et pèse sans doute plus lourdement qu'il n'y paraît sur la vie des petites communautés du littoral.

En 1761, la royauté demande aux Etats de la province de payer la construction et l'équipement d'un nouveau vaisseau de guerre baptisé



Permis de libération de Pierre Martin de Bages, après avoir servi deux ans sur un vaisseau du roi, 17 septembre 1743 (A. D. Aude, C 1124)

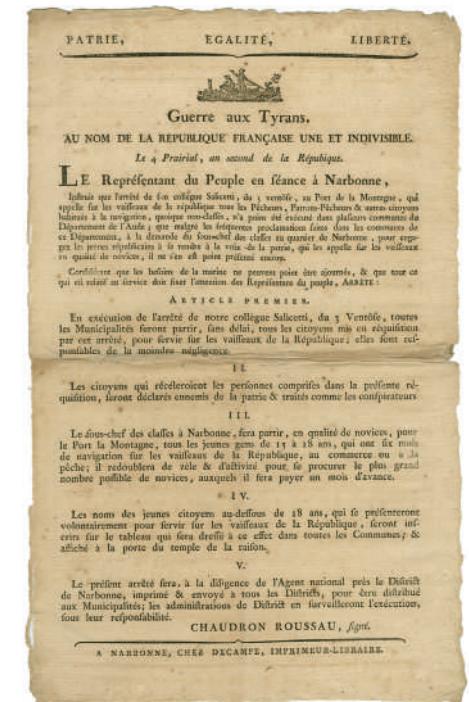
« Le Languedoc ». Mgr Dillon, archevêque de Narbonne et président de l'assemblée, présente habilement le projet et obtient, grâce à la fibre patriotique, le versement de plus de 500 000 livres, correspondant à un bâtiment de 80 canons. Les travaux sont confiés à l'arsenal de Toulon, mais le vaisseau n'est mis à l'eau qu'en 1766. Malgré l'éloignement définitif de la frontière espagnole, les Etats ont donc joué, à diverses reprises, un rôle important, tout au long du XVIII^e siècle, dans les affaires militaires de la province. De plus en plus, la protection des côtes languedociennes contre des attaques et des invasions ennemies demeure un souci dominant³³⁶.

Sous la Révolution et l'Empire, au temps du blocus

Après la chute de l'Ancien Régime, les autorités révolutionnaires héritent d'un certain nombre d'institutions qu'elles doivent sauvegarder pour continuer à assurer la sécurité du territoire national. Le système des classes devient ainsi l'inscription maritime, mais ce changement de nom n'entame en rien la continuité de son fonctionnement. Une liste de 1791 fournit ainsi un état détaillé des « gens de mer » du quartier de Narbonne pouvant servir sur les vaisseaux de la République. On y relève près de 200 noms accompagnés des âges, des hommes résidant principalement à Narbonne et à Bages et répartis en diverses catégories (capitaines, patrons, officiers-mariniers, matelots, volontaires), auxquelles s'ajoutent même les invalides et les ouvriers non navigants (cordiers et charpentiers). Nombre d'entre eux ont d'ailleurs déjà servi dans la Royale³³⁷.

Tout le long de la côte, les nouvelles guerres révolutionnaires entraînent l'activation des structures existantes. 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 (163 personnes). On procède aussi à l'inventaire des fortifications en recensant précisément les canons, mortiers, fusils, poudre, boulets... stockés dans les différents magasins³³⁸. Désormais, les communes proprement maritimes (Gruissan, Leucate, La Nouvelle) sont exemptées

de la surveillance côtière et se bornent à fournir les équipages de la flotte. Une telle disposition n'empêche toutefois pas la persistance des désertions : une liste, dressée par le syndic des « gens de mer » de Leucate en l'an III, fournit ainsi une trentaine de noms³³⁹.



Arrêté de Chaudron-Roussau, représentant du peuple à Narbonne, 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, 4 prairial an II (A. D. Aude, 1 L 1090)

³³³ A. D. Aude, C 1124.

³³⁴ A. D. Aude, C 1273.

³³⁵ A. D. Aude, C 2257.

³³⁶ Stéphane Durand et Elie Pélaquier, « Affaires militaires et ordre public », dans Durand (Stéphane), Jouanna (Arllette) et Pélaquier (Elie), Des Etats dans l'Etat. Genève, 2014, p. 832-834.

³³⁷ A. D. Aude, 6 L 198.

³³⁸ A. D. Aude, 1 L 1091.

³³⁹ A. D. Aude, 1 L 1092.

Dès lors, et pour de longues années, c'est à nouveau le péril anglais qui hante les côtes du Languedoc. 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 principaux équipés de batteries, le Cap Leucate avec le fort de la falaise et celui de l'embouchure du grau de La Nouvelle. Le premier permet de contrôler la rade de La Franqui, susceptible de recevoir plusieurs vaisseaux de guerre ; quant au second, il assure le verrouillage du port de La Nouvelle, seule place audoise de commerce maritime. Dans le rapport qu'il adresse au préfet de l'Aude en l'an XIII, le capitaine au corps impérial du Génie, faisant fonction de commandant d'armes, indique toutefois qu'il serait souhaitable de sécuriser également l'embouchure de l'Aude « que l'on pourroit remonter avec de petites embarcations pour aller ravager l'intérieur du pays » : il suffirait d'y positionner deux chaloupes canonnières. En 1808, le sous-préfet de Narbonne met en garde le préfet contre l'insuffisance des moyens de défense sur la côte : « Le fort de La Nouvelle garantit le chenal de La Nouvelle mais toute la plage qui se trouve depuis La Nouvelle jusques à la rivière d'Aude est absolument sans défense. La côte est très plate et, une fois que les Anglais auraient formé le dessein de faire une incursion..., ils n'éprouveraient aucune résistance. Il seroit cependant possible de procurer à tout le pays la tranquillité. M. le Sous-Commissaire de Marine se fera un plaisir de vous prêter provisoi-

rement quatre postes qui sont devenus vacants par le nouvel établissement des sémaphores ; ce sont quatre tours appelées Vendres, Montoulieu, Saint-Pierre et La Vieille Nouvelle. Ces quatre tours pourroient être autant de corps de garde et il ne seroit pas impossible de tenir à la portée de ces postes quelques pièces légères d'artillerie »³⁴⁰.

Créé sous l'Ancien Régime puis supprimé sous la Révolution, le corps des canoniers garde-côtes est réorganisé par l'arrêté du 8 prairial an XI (28 mai 1803). La 76^e compagnie, convenablement armée, équipée et habillée est jugée avoir « le degré d'instruction que nécessite le service ». Les effectifs sont cependant jugés trop faibles et il faut donc, le cas échéant, faire appel au renfort de la Garde nationale qui ne peut guère fournir qu'une cinquantaine d'hommes mal armés³⁴¹. Néanmoins, tous les gardes nationaux de l'arrondissement de Narbonne (cohorte de Leucate, Lapalme, Sigean, Gruissan et Pérignan) sont mis en état de réquisition permanente en 1810. La même année, le colonel commandant la 10^e légion de gendarmerie, peu confiant dans les qualités militaires des gardes nationales (constituées de pères de famille ou d'hommes « qui n'ont pas l'idée de l'état militaire »), propose au préfet de réquisitionner plusieurs compagnies de gardes d'honneur du département, mieux équipées et plus disciplinées, afin de les envoyer où il sera nécessaire. Le maire de Carcassonne a d'ailleurs proposé celle de sa ville au préfet Trouvée dès 1808 afin d'assurer la défense côtière³⁴².

Jusqu'en 1815, la crainte d'une attaque ou d'un débarquement anglais en divers points du 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 ennemis³⁴³. En 1811, le bâtiment dit « La Vierge de Réserve », sorti du port de La Nouvelle avec un chargement d'avoine pour le compte du gouvernement, est « capturé par l'ennemi sur les côtes d'Espagne où il s'était échoué pour éviter de tomber en son pouvoir » ; l'équipage parvient à regagner La Nouvelle, il est envoyé à Sète en quarantaine « comme ayant communiqué avec l'ennemi »³⁴⁴. Le 24 août 1808, le 20 mai 1810 et le 1^{er} mai 1811, les hommes du Fort de Mattes à Leucate signalent le passage de frégates anglaises et de chaloupes canonnières. Le 21 mai 1810, ils tirent six coups de canons et plusieurs coups de fusils contre des chaloupes qui poursuivent des bateaux espagnols³⁴⁵. En décembre 1811, un bâtiment de guerre reste plusieurs jours en observation dans les parages de La Nouvelle, sans faire la moindre tentative³⁴⁶. Mais deux ans plus tard, c'est une attaque en règle que subit le petit port. Dans la nuit du 9 au 10 novembre 1813, à la faveur de l'obscurité, une frégate mouille au large et met à l'eau plusieurs embarcations 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. Les dégâts de cette brève incursion sont somme toute peu importants, mais le choc psychologique est rude. Accusé de ne pas avoir rempli son devoir lors de ce triste épisode, le lieutenant des garde-côtes Cadenat est arrêté et transféré à la prison de Carcassonne³⁴⁷.

Le retour au calme

Après le congrès de Vienne, la commission de défense du royaume de 1818 donne la priorité sur les côtes à la défense des arsenaux et des estuaires. En fait, malgré la pertinence des constats, destinés à la mise en place d'un plan cohérent, ses réalisations sont peu nombreuses. Une seconde commission, en 1836, s'inquiète quant à elle du développement de la marine à vapeur et de ses conséquences possibles pour la protection du littoral. Mais, il faut attendre 1841, et la réunion d'une troisième commission, pour qu'un plan général de refonte des batteries côtières soit mis à l'ordre du jour et prévoie la construction d'une centaine de réduits crénelés type 1846. L'œuvre de cette dernière commission est considérable car toutes les batteries existantes avaient été désarmées en 1815

³⁴³ Marie-Rose Taussac, *Les prud'hommes pêcheurs de Gruissan. Chronique 1791-1943*. Gruissan, 1996, p. 37.

³⁴⁴ A. D. Aude, 1 M 29 et S 701.

³⁴⁵ Jacques Hiron, *Il était une fois Leucate*. Leucate, Editions du Cap-Leucate, 2005, p. 34-37 et A. D. Aude, S 701.

³⁴⁶ A. D. Aude, 1 M 29 et S 701.

³⁴⁷ Jean-Claude Embry, *Port-La Nouvelle*. Toulouse, 2003 et A. D. Aude, 1 M 363.

³⁴⁰ A. D. Aude, S 701.

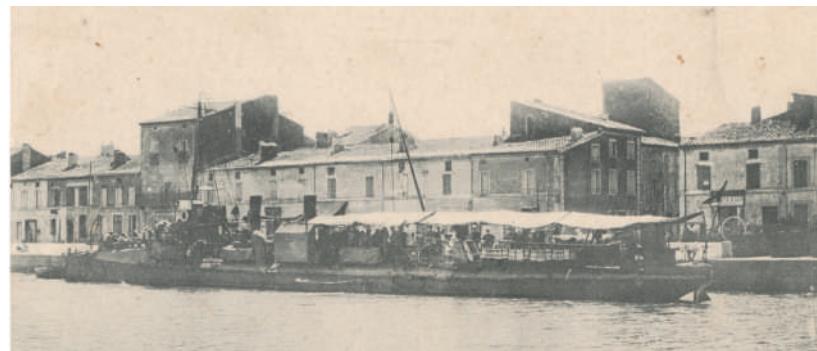
³⁴¹ A. D. Aude, 1 M 30.

³⁴² A. D. Aude, 1 M 363 et Rw 1114.

et beaucoup étaient en ruine³⁴⁸. Deux types de réduits sont définis et leur armement unifié (canons, obusiers et mortiers). Plus de 120 réduits côtiers sont construits et des travaux plus légers de défense sont multipliés. Toutefois, l'apparition, sous le Second Empire, des frégates cuirassées à vapeur entraîne l'arrêt du programme après 1863³⁴⁹. Aucun réduit de ce type n'est cependant construit sur le littoral audois, et c'est le port de Toulon et ses abords qui, en Méditerranée, concentre toutes les attentions³⁵⁰.

En réalité, force est de reconnaître que le littoral languedocien ne présente plus guère d'intérêt stratégique à la fin du XIX^e siècle. Le fort des

Mattes de Leucate est ainsi vendu aux enchères par l'administration en 1895. Acheté par un particulier, il est entièrement démoli en 1910 pour construire une jetée³⁵¹. Ce n'est qu'en 1914, avec le début du premier conflit mondial, que les garde-côtes vont reprendre du service et que leur surveillance va à nouveau s'exercer 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 principalement à des opérations de déminage³⁵². Quoi qu'il en soit, le temps du littoral frontière et zone de défense semble bien s'éloigner inexorablement.



Le torpilleur « L'Eclair » à quai au port de La Nouvelle, vers 1914-1918
(A. D. Aude, 139 Dv 1/3)

³⁴⁸ A Leucate, le fort des Mattes est ruiné en 1820. Voir Guillaume Eppe, « Leucate et la défense de la côte languedocienne au XVIII^e siècle : approche historique et archéologique », dans *Roches ornées, roches dressées : colloque en hommage à Jean Abélanet. Perpignan, 24-25 mai 2001*. Perpignan, 2005, p. 565-574.

³⁴⁹ Jean Delmas, « L'organisation défensive du territoire », dans Corvisier (André) dir., *Histoire militaire de la France. 2. De 1715 à 1871*. Paris, PUF, 1992, p. 471-481.

³⁵⁰ Patrick Jadé, « Les tours et corps de garde de défense côtière de la Monarchie de Juillet au Second Empire : un état des lieux », dans Meynen (Nicolas) et Orgeix (Emilie d'), *Battre le littoral. Histoire, reconversion et nouvelles perspectives de mise en valeur du petit patrimoine militaire maritime*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2014, p. 33-47.

³⁵¹ Guillaume Eppe, « Leucate et la défense de la côte languedocienne au XVIII^e siècle : approche historique et archéologique », dans *Roches ornées, roches dressées : colloque en hommage à Jean Abélanet. Perpignan, 24-25 mai 2001*. Perpignan, 2005, p. 571.

³⁵² Jean-Claude Embry, *Port-La Nouvelle*. Toulouse, 2003, p. 317-326.

Zone occupée, zone interdite

A la veille de la Seconde Guerre mondiale

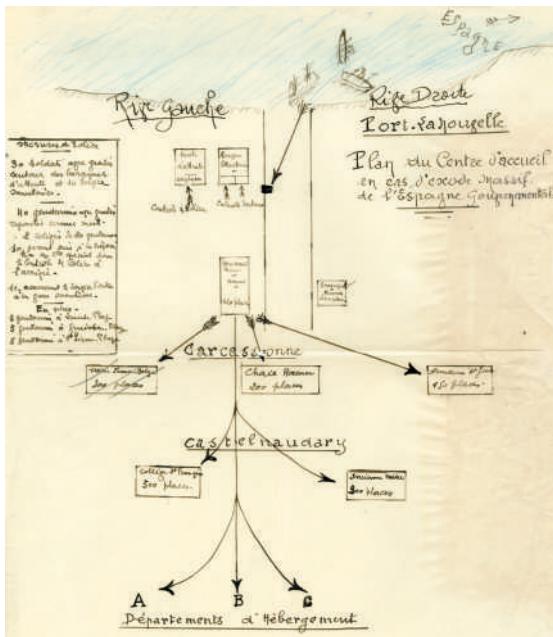
A la veille de la guerre, le littoral audois est une côte plutôt sauvage et relativement peu aménagée. Il n'existe pas encore de grands ensembles immobiliers autour des modestes villages de pêcheurs, essentiellement des habitations en bois sur pilotis. La seule activité économique d'importance réside dans le port de commerce de La Nouvelle. En 1938, le trafic est excédentaire : on compte 120 000 tonnes de produits importés contre 144 000 qui sont exportés. La pêche y est également très active. Mais l'entrée en guerre fait chuter l'activité portuaire inexorablement : alors que pour l'année 1939 on comptait 66 bateaux pour un total de 58 815 tonnes de marchandises entrées et sorties, on ne compte plus en 1941 que 6 bateaux pour 2 178 tonnes. Les pénuries affectent sérieusement le fonctionnement du port. Les plages de Gruissan, La Nouvelle et La Franqui accueillent les baigneurs depuis le début du XX^e siècle, et leur offrent des dizaines de kilomètres de sable fin et des eaux peu profondes, idéales pour les enfants. D'ailleurs une colonie scolaire est construite en 1939 au nord du chenal de La Nouvelle³⁵³.

Dès la fin des années 1930, un plan de défense passive est mis en œuvre par la préfecture de l'Aude, en prévision d'un conflit : mise en défense des points jugés sensibles (administrations, postes, radios, voies ferrées, aérodromes, usines électriques, stocks de ravitaillement), organisation des communications, gestion de l'éclairage public, consignes aux populations en cas d'attaque aérienne... Par la présence de son port et de nombreuses usines et dépôts d'hydrocarbures, La Nouvelle est considéré comme une cible potentielle où la surveillance doit être accrue.

En 1936, la guerre opposant la République espagnole aux troupes franquistes suscite l'inquiétude³⁵⁴. La proximité de l'Espagne et des zones de combats fait du département de l'Aude un territoire particulièrement sensible aux événements. Les gouvernements français et britannique ont pris la décision de ne pas intervenir dans le conflit et tiennent à faire respecter leur politique. Malgré les interdictions, malgré les contrôles vigilants de la police, malgré les risques encourus, des militants favorables au camp républicain tentent de faire passer des hommes, des armes de l'autre côté de la frontière. Il semble qu'en juin 1937, sous pré-

³⁵³ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, 480 p. Sophie-Adeline Mourrut, *La Nouvelle, 1939-1945. Histoire d'un port pendant la Seconde Guerre mondiale*. Perpignan, 1998, 136 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 1745). Christian Xancho, *Le Mittelmeerküstenfront. Le plan allemand de défense des côtes méditerranéennes françaises, 12 novembre 1942-15 août 1944*. Perpignan, Université de Perpignan Via Domitia, thèse de doctorat, 2007, 2 vol. dact., 558 et 290 p. (A. D. Aude, 81 Dv 29).

³⁵⁴ *Réfugiés espagnols dans l'Aude, 1939-1940. Exposition présentée à Barm (juin 2004)*. Carcassonne, Archives départementales de l'Aude, 2004, p. 15-17.



Projet d'accueil de réfugiés espagnols venus par la mer à Port-la-Nouvelle, 1938 (A. D. Aude, 4 M 591)

texte de faire de la navigation de plaisance ou sous le couvert d'activités de pêche, des hommes aient conduit en canot à moteur des volontaires du port de La Nouvelle à Port-Bou, Llansa ou Palamos et même fait passer du matériel de guerre³⁵⁵. De 1936 à 1938, la France voit arriver, en différentes vagues, de nombreux réfugiés. Par sa soudaineté, l'effondrement du front républicain en Catalogne en janvier

1939 surprend le monde entier. En dépit des mises en garde, de l'ambassade de France à Madrid et des avertissements des militaires en poste à la frontière, le gouvernement français n'a pas su anticiper l'événement. Certes dès 1937, le préfet de l'Aude affirme : « Si la victoire d'un des partis en lutte en Espagne venait à s'affirmer, il pourrait en résulter à la frontière des Pyrénées ou dans les ports voisins, un afflux important de population comprenant des éléments armés et équipés. L'Autorité militaire doit être prête à apporter son concours à l'autorité civile pour l'aider à maintenir l'ordre, à désarmer les troupes et pour faciliter dans la mesure de ses moyens, le recueil et l'évacuation des populations ». Mais il est évident pour tous que seuls quelques éléments isolés arriveront par la haute vallée de l'Aude ; l'afflux le plus important de réfugiés se fera par mer, par le port de La Nouvelle où des vedettes mises à disposition par le préfet maritime de Toulon ne laisseront aborder que les petits bateaux, invitant les grands navires à se diriger sur Sète. En 1938, le préfet fait toujours la même analyse ; de ce fait, il prévoit seulement l'organisation à Port-la-Nouvelle³⁵⁶ d'une base d'accueil comprenant un contrôle de police, un centre sanitaire et un petit centre de ravitaillement et la mise en place de bases de repli à Carcassonne et à Castelnaudary (capacité d'accueil : 1 500 réfugiés maximum). Mais la réalité contredit toutes les prévisions. C'est par la route, et non par la mer que les réfugiés arrivent en masse en janvier 1939, traversant les Pyrénées dans de terribles conditions.

³⁵⁵ A. D. Aude, 1 M 483.

³⁵⁶ A. D. Aude, 4 M 591.

L'occupation allemande

En réponse au débarquement des Alliés en Afrique du Nord, les Allemands envahissent la zone sud, dite « zone libre », le 11 novembre 1942. Très vite la 7^e Panzer Division arrive dans le département et y stationne un mois. C'est ensuite la 19^e Armée qui est en charge de la surveillance de tout le pourtour méditerranéen français. La 271^e Division d'infanterie est basée à Gruissan et la 277^e au château de Saint-Félix, au nord-est de Narbonne ; celle-ci dispose de 103 pièces d'artillerie. Le port de La Nouvelle se voit doté d'un poste de surveillance portuaire détaché de la Marine allemande, un *Hafenüberwachungs-nebenstelle*.

La surveillance du littoral audois s'intègre au plan allemand de défense des côtes méditerranéennes françaises, le *Mittleer Küstenfront*. La présence allemande se veut rassurante pour les populations, dans un premier temps. Jusqu'en 1944 et la menace d'un débarquement allié en Méditerranée, on parle de « troupes d'opération » et non « d'occupation ». Mais dès 1943 les autorités militaires allemandes prennent le pas sur l'administration française et s'immiscent de plus en plus dans la vie publique. Cette ingérence est officialisée début 1944 : les départements du littoral méditerranéen sont soumis à un régime d'occupation identique à celui de la zone nord à la date du 15 février 1944³⁵⁷. Une des premières préoccupations de l'occupant est de sécuriser la côte en prévision d'une tentative de débarquement allié. Ainsi, la main-d'œuvre de l'organisation Todt, incorporant de nombreux jeunes

des communes occupées, va-t-elle construire des blockhaus et autres éléments de défense tout le long du littoral et notamment sur les plages. Cette fortification de la côte est dénommée « Mur de la Méditerranée », *Südwall* en allemand.

Tous les bâtiments présents sur les plages et les abords immédiats sont automatiquement détruits³⁵⁸, la plupart dès les premières semaines de l'occupation de la côte fin novembre 1942, afin de dégager la vue sur la mer aux unités allemandes. Il s'agit notamment des chalets en bois sur les plages de Saint-Pierre et de Gruissan. Les Allemands justifient cet arasement systématique pour des raisons tactiques, de façon à assurer au mieux la défense de la côte.

Les blockhaus de Port-la-Nouvelle se situent à l'est du village, au Cap du Roc. Les différentes structures sont reliées par des souterrains et couverts par des filets antiaériens. Mines et munitions y sont stockées. Canons longue portée (*flak* 88 millimètres) et fusils mitrailleurs permettent de couvrir une large étendue sous le feu. Un dépôt d'armement est constitué au niveau du domaine de Jugnes³⁵⁹, taillé dans la roche, avec atelier, dortoir, dépôt de munitions, stock de vivres, salle d'opération chirurgicale... le tout alimenté par une centrale électrique. Sur la commune de Fleury, on dénombre des ouvrages sur le massif de la Clape mais également sur la plage, comme à La Grande-Cosse au nord de Saint-Pierre-la-Mer (un des rares blockhaus encore visibles de nos jours). On trouve des casemates à Leucate, sur la falaise ainsi que sur les contreforts du

³⁵⁷ A. D. Aude, 107 W 91.

³⁵⁸ A. D. Aude, 1646 W 1-74.

³⁵⁹ Commune de Port-la-Nouvelle.

massif de la Clape au-dessus de Narbonne-plage et de Gruissan. Distinction est faite entre les ouvrages de combat et les ouvrages dits passifs, servant pour le cantonnement des troupes et pour l'abri des munitions, réserves, infirmeries... Dans la première catégorie, on trouve des ouvrages sommaires tels que des trous individuels et des tranchées plus ou moins profondes, ainsi que des éléments en béton - *Bauform*, servant de postes d'observation, postes de commandement, casemates d'artillerie, locaux de transmission radio...

Sur la falaise de Leucate, la Wehrmacht installe deux stations de radiodétection. La plus importante sert à l'armée de l'air et compte 6 radars ; il s'agit du site le plus important de tout le *Mittleerküstenfront*. Plus tardivement, en 1944, une station est ouverte au-dessus du domaine de Karante à Narbonne-plage. Les sites de surveillance disposent d'une protection antiaérienne. L'armée de terre dispose des batteries sur toute la côte : deux sur les hauteurs de La Nouvelle (aux Romandils et au Pla d'en Girand), une à Saint-Pierre (sur et à côté du Roc de la Batterie, qui surplombe la plage) et une à Leucate (Pardigan). Chacune compte une centaine d'hommes. Ces ensembles comprennent généralement un poste de direction de tir, des casemates à canons, des soutes à munitions, des mitrailleuses... Des mines sous-marines sont disposées à l'entrée du chenal de La Nouvelle, entre les deux phares et au large. La plage de la Vieille Nouvelle est totalement minée, ainsi que les terrains agricoles au sud, vers le Cap du Roc, rendant l'endroit inculte, encore de nombreuses années après l'Occupation.

Avec l'entrée en guerre et davantage encore lors de l'Occupation directe, les populations civiles



Blockhaus de Saint-Pierre-la-Mer, 1949
(A. D. Aude, 140 Dv 2/3)



Blockhaus de Saint-Pierre-la-Mer, 1976
(A. D. Aude, 140 Dv 2/6)

subissent pénuries et restrictions alimentaires. Les tickets de rationnement se mettent en place mais les quantités perçues sont loin de satisfaire aux besoins et les prix explosent au marché noir. D'autant que des quotas touchent la pêche, ne permettant pas un approvisionnement suffisant en poisson. L'artisanat et l'industrie souffrent du manque de matières premières avec la baisse puis l'arrêt du trafic portuaire. La main-d'œuvre se raréfie du fait du prélèvement des jeunes hommes au profit du travail obligatoire en Allemagne et avec les réquisitions en hommes pour la surveillance du chemin de fer, des stocks de ravitaillement, des installations électriques et des points sensibles.

Le port de La Nouvelle est totalement paralysé du fait de la réquisition par les Allemands des bâtiments stratégiques. Les quais du port commercial sont sous contrôle, ainsi que le phare, avant sa destruction en août 1944 lors de l'évacuation des troupes allemandes. Le front de mer lui est condamné et des dispositifs de défense y sont dressés. De toute façon le minage terrestre et sous-marin empêche les bateaux de s'amarrer au port. Le manque d'entretien et l'arrêt des dragages menacent le chenal d'envasement. Toutefois les installations portuaires ne sont pas détruites.

Les échanges entre armée allemande et autorités françaises tournent essentiellement autour des réquisitions de bâtiments publics ou privés pour le logement des officiers et des troupes, matériels et vivres. Les maires reçoivent les demandes formulées par l'occupant et adressent un bon de réquisition aux intéressés ; le service des réquisitions allemandes de la préfecture est chargé du remboursement.

La réquisition d'un logement se fait sur une partie (chambre) ou la totalité du bien immobilier. Dans le second cas de figure, le propriétaire est tenu de quitter son domicile ou établissement, après un état des lieux et du mobilier. Le célèbre café-restaurant « La Réserve » à La Nouvelle est réquisitionné le 14 décembre 1942 pour le cantonnement des hommes et un blockhaus édifié sur la propriété. Le café Rapin devient le mess des officiers. La plupart des habitations et des locaux le long du port sont réquisitionnés. Vivres, mobilier, véhicules et matériels sont confisqués au profit des troupes. Tout ce secteur est classé « zone interdite » et les habitants sont priés de quitter leurs logements. Concernant le ravitaillement alimentaire des troupes allemandes, il est assuré par l'intendance de l'armée et interfère peu avec le ravitaillement pour les populations civiles. Les expropriations se font plus nombreuses en février 1944 : mairies, écoles, foyers, églises, gares de trains et de tramway, la colonie scolaire de La Nouvelle... sont occupés voire endommagés. Les usines sont elles aussi réquisitionnées, notamment celles autour du port de La Nouvelle. Les commerces sont eux aussi occupés et leurs produits confisqués au profit des Allemands ou les travailleurs sous leurs ordres.

Dès l'arrivée des Allemands en novembre 1942, un certain nombre d'habitants jugés non indispensables ont été écartés de la zone, stratégique sur le plan militaire. En février 1943, un projet préfectoral prévoit une évacuation d'une large partie de l'est audois, concernant 19 communes et 53 157 habitants³⁶⁰. La zone littorale est entièrement évacuée sur ordre de la *Feldkommandantur* le 7 janvier 1944. Fleury, Salles-d'Aude, Gruissan, La Nouvelle, Sigean et La Palme se voient vidées quasi entière-

³⁶⁰ A. D. Aude, 107 W 38.

ment de leurs habitants³⁶¹ ; Armissan l'est le 15 août. Femmes, enfants, vieillards et malades doivent également quitter Narbonne, qui n'est évacué que partiellement (10 000 personnes sur les 30 000 habitants). Seuls les individus dont la présence est reconnue indispensable sont autorisés à rester : maires, policiers, pompiers, médecins et pharmaciens, certains commerçants, agents du Ravitaillement, membres de la Milice et de la Légion des volontaires français. Les autorités françaises transmettent pour validation à l'armée allemande des listes de personnels devant demeurer sur place pour chaque commune et dressent les listes des personnes à déplacer, maison par maison³⁶².

L'évacuation débute le 18 janvier. Beaucoup partent se réfugier dans la famille dans des localités audoises (à condition qu'elles se trouvent à plus de 25 kilomètres du littoral) ; un convoi de vieillards et malades est acheminé vers le Tarn. Les évacués sont autorisés à emporter 150 kilos de bagages et ont au préalable dressé un état de leurs biens, visé par les Domaines ou les Ponts et Chaussées. Une indemnité, variable selon le transport, leur est attribuée pour le déménagement et la réinstallation. Les déplacés doivent renseigner une fiche d'évacuation³⁶³, indiquant notamment leur lieu de destination et les aides auxquelles ils ont éventuellement droit. Un plan d'évacuation est établi, avec des parcours à emprunter selon les localités, par le chemin de fer ou la route, à pied, à travers les Corbières³⁶⁴.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ETAT FRANÇAIS Circulaire 130
Annexe I.
Direction des Réfugiés

DEPARTEMENT DE L'AUDE — VILLE DE _____

FICHE D'EVACUATION n° _____ (1)

Les personnes suivantes sont autorisées à quitter la ville de _____ pour se rendre à _____

Chez M. _____ rue _____ qui a déclaré pouvoir les héberger (2).

Dans _____ (2) département d'accueil désigné.

Nom et prénoms de l'évacué _____
N° carte d'identité _____

Nombre de personnes de sa famille l'accompagnant :

Enfants de moins de 13 ans	Enfants de plus de 13 ans	Adultes	TOTAL

Ces personnes doivent être admises provisoirement aux allocations de réfugiés pour les

(2) Allocations totales } (2) sans } supplément exceptionnel pendant 3 mois
1/2 Allocations } avec }

Elles (2) } n'ont pas droit à } l'indemnité de déménagement de 30 jours d'allocation
} n'ont pas perçu } ont perçu }

Les cartes d'alimentation } ont été
Cartes de textile } déclarés perdus (2) } n'ont pas été
Tickets d'alimentation } remplacés
Cartes de tabac }

Fait à _____, le _____

(CACHET) _____

(1) A établir en deux exemplaires: l'un sera remis à l'évacué avec son titre de transport, l'autre sera conservé pour rapprochement ultérieur avec le Service du Département d'accueil.
(2) Bayer la mention inutile.

Fiche d'évacuation vierge, 1944
(A. D. Aude, 102 W 213)

PRÉFECTURE DE L'AUDE

COMMUNE DE LA NOUVELLE

Population à maintenir sur demande des autorités allemandes : 100

Population dont le maintien sera demandé par les autorités françaises :

Curé	: 1
Gare	: 70
P.T.T.	: 9
Police du Port, Av. Gare	: 10
Sté Tunisienne, Garage et	
Atelier Réparations	: 100
Sté Méridionale Gallnière	: 80
Sté Marty et Paravela (produits Arsenicaux)	: 60
Services Municipaux	: 13
Gendarmes (Brigade Fitou)	: 10
Bureau Douane	: 6
Inscription Maritime	: 2
Ponts et Chaussées (Cantonniers)	: 2
Ponts et Chaussées (Port)	: 2
Entreprise DULAVO	: 2
Entreprise Raffinerie Soufre "La Continentale" (gardiennage)	: 2
Pêcheurs et 2 chalutiers	: 23
Entreprise ROLLAND	: 6
M. ALQUIE, dépôt d'essence pour pêcheurs	: 1
M. LE BERTH James, gardien du Yacht Blanche Neige	: 1
Gardiens drague	: 1
M.M. MONTIER Louis	: 1
RAYNAL Cense	: 1

Commerçants à maintenir :

un boulanger	: M. CLAVERY
un boucher	: M. MELIANI Louis
deux épiciers	: M.M. ARNAUD et BARRELL
un docteur	: DR GORRE de SIEBAN
un pharmacien	: M. QUILLARD
un barbier	: M. BOULGNET
un électricien	: M. REVAL
un limonadier	: M. OLIVEZES (Café de France)
Primeurs et Ravitaillement	: M.M. MONTAL et LLAONTEZE
Transporteurs	: M.M. GARDE FILS et GRIMAL Justiti
Bois et Charbons	: M. GARDE François père
un menuisier	: M. ROLLAND

.../.

Liste des services à maintenir dans la commune de La Nouvelle, [février 1944]
(A. D. Aude, 102 W 213)

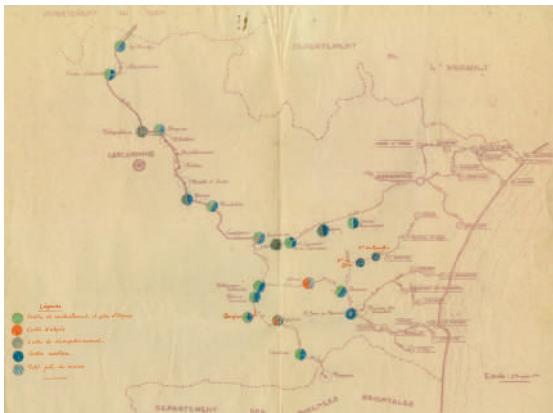
³⁶¹ A. D. Aude, 102 W 212.

³⁶² A. D. Aude, 99 W 371.

³⁶³ A. D. Aude, 102 W 213.

³⁶⁴ A. D. Aude, 99 W 371.

Pour ceux qui peuvent rester, des autorisations de résidence sont délivrées³⁶⁵. Les personnes travaillant aux fortifications militaires reçoivent un permis de séjour. Enfin, pour des raisons professionnelles ou personnelles, un certain nombre de laissez-passer ou sauf-conduits (*ausweis*) sont accordés au cas par cas par la préfecture de l'Aude³⁶⁶. La zone évacuée est considérée désormais comme « zone interdite ». Certaines personnes résidant en dehors peuvent y accéder après avoir été contrôlées, afin d'assurer le ravitaillement des troupes allemandes et de ceux qui ont été autorisés à rester : cette mesure s'applique également aux agriculteurs dont les champs se situent sur les communes évacuées³⁶⁷. Des restrictions de circulation sont appliquées³⁶⁸. Toute activité économique est désormais interdite dans la zone vidée.



Organisation de l'évacuation des populations du littoral, en cas de repliement, juillet 1944 (A. D. Aude, 99 W 371)

AVIS

Restriction de la Circulation dans la Zone Côtière

Toute circulation civile pour entrer dans la zone côtière ou en sortir est interdite jusqu'à nouvel ordre.

La zone côtière comprend la zone du territoire située entre la mer et les localités de **COURSAN, NARBONNE, BAGES, PEYRIAC-de-MER, PORTEL, SIGEAN, ROQUEFORT et FEUILLA**, ces localités étant comprises dans la zone interdite.

Les sauf-conduits nécessaires pour maintenir la vie économique et administrative des villes seront délivrés par les Standortkommandanturen de **NARBONNE** et de **BEZIERS**, mais seulement pour les déplacements indispensables.

Il sera possible de franchir la ligne de démarcation avec saufs-conduits et **DE JOUR** par les routes ci-après :

- 1° Route Nationale 611, à **SIGEAN, PORTEL, THEZAN.**
- 2° R. N. 115, **NARBONNE, LEZIGNAN, CARCASSONNE.**
- 5° R. N. 607, **NARBONNE, SAINT-PONS.**

De 22 heures à 5 heures la ligne de démarcation est rigoureusement fermée. Les laissez-passer délivrés avant le 7 Juin 1944, sont sans valeur.

Les personnes qui tenteraient de franchir la ligne de démarcation sans autorisation seront arrêtées

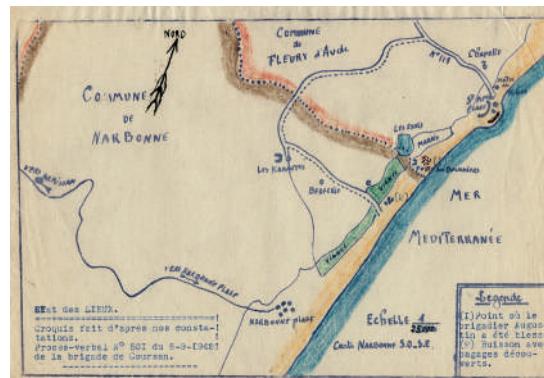
DER FELDKOMMANDANT.

CARCASSONNE, le 10 Juin 1944.

Imprimerie E. BODDIERE, Carcassonne

Restriction de la circulation dans la zone côtière, 10 juin 1944 (A. D. Aude, 102 W 212)

Parallèlement, si les maquis se concentrent dans les régions montagneuses du département, l'activité de la Résistance n'en est pas pour autant nulle sur la côte. Le Service des Opérations Aériennes et Maritimes (S.O.A.M.), émanation des Mouvements Unis de la Résistance (M.U.R.), organise des parachutages mais également des évasions de résistants par la mer. Saint-Pierre-la-Mer est le théâtre de ces opérations d'exfiltration. 17 personnes parviennent à s'évader pour l'Angleterre via Gibraltar le 14 août 1942. En revanche, l'opération du 4 au 5 septembre 1942 ne se passe pas tout à fait comme prévu. Deux canots sont censés emmener des résistants jusqu'à un navire au large ; le premier, avec notamment à son bord Pierre Brossolette y parvient mais le second est intercepté par les douaniers



Rapport de gendarmerie, accompagné d'un plan, faisant état de l'arrestation de 3 résistants, 5 septembre 1942 (A. D. Aude, 107 W 211)

qui échangent des coups de feu avec les résistants pris pour des contrebandiers et contraints à la fuite. Un monument surplombant le port de Saint-Pierre et de Narbonne-plage a été inauguré en août 1952 pour rendre hommage à Pierre Brossolette et évoquer l'évasion de 1942.

Narbonne le 5 Septembre 1942.

Le Chef du Gouvernement
Gendarmerie Nationale
16^e Région
Compagnie de Narbonne
Section de Narbonne
N° 62/4
Destinataires :

SECRET

RAPPORT

du CAPITAINE AMIRIAN Commandant la Section de Compagnie de Narbonne
Sur une tentative d'embarquement à destination de l'Angleterre par des sujets de nationalité Française.

Référénces : S.M. N° 278-07/10.0 au 21 10 1941.

Le 5 Septembre 1942, vers trois heures, la Brigade de Narbonne (Aude) en service de nuit sur le littoral de SAINT-PIERRE-LA-MER (Commune de Fleury) subitement et interpellait un groupe d'individus suspects, estimés au nombre de six.
L'obscurité de la nuit était assez profonde. Néanmoins, au large de SAINT-PIERRE, à une distance non déterminée, les détonations, ressemblant à des coups de feu, se firent entendre.
Au cours de la lutte engagée entre détonateurs et individus suspects, le signal de danger était atteint par une balle provenant du pistolet de son subordonné qui en utilisant la croix pour frapper l'un de ses agresseurs.
Ce coup de feu involontaire avait pour effet de provoquer la dispersion du groupe suspect qui, abandonnant ses bouques quitta le littoral en direction de l'Est et du Sud.
Le 5 Septembre 1942, à trois heures 45, la Brigade de Gendarmerie de GORDBAY, alertée par les soins du détonateur en service à SAINT-PIERRE, se transporta sur les lieux.
A son tour arriva le Capitaine Commandant la Section de Gendarmerie de Narbonne, faisant entreprendre immédiatement les recherches, alertant les Chefs de l'Armée, les autorités militaires et aériennes de la Région, l'autorité judiciaire et administrative de Narbonne, Lezignan et la localité, émettait aux résultats suivants :
1°- Le 5 Septembre 1942 à huit heures, la Brigade Motorisée de Narbonne, renforcée d'éléments de la Brigade Territoriale de cette résidence, sous les ordres de l'Adjudant Chef Adjoint au Commandant de Section, arrêtait entre AMIRIAN et NARBONNE, l'un des membres d'un groupe suspect dispersé sur la plage de SAINT-PIERRE.
2°- Le 5 septembre 1942 à 9 H. 30, une partie de la Brigade Territoriale de Narbonne, sous les ordres de son commandant de brigade, effectuait entre Fleury et Salles-d'Aude deux autres arrestations de groupe suspect

Le Chef d'Escadron Commandant la Compagnie de Narbonne et le Lieutenant Colonel Commandant la Section de Narbonne

Le Sous-Préfet de Narbonne
Le Procureur de l'Institut Français à Narbonne.

LE PREFET DE L'AUDE
LE 5 SEP 1942
SECRET

Echelle : 1/25000
C. de Narbonne S.O.M.E.

³⁶⁵ A. D. Aude, 102 W 213.
³⁶⁶ A. D. Aude, 99 W 186.
³⁶⁷ A. D. Aude, 102 W 212.
³⁶⁸ A. D. Aude, 102 W 212.



Monument inauguré en 1952 à Narbonne plage, commémorant l'exfiltration de Pierre Brossolette (A. D. Aude, 42 W 7)

Dès avril 1944, des installations du littoral audois sont visées par des bombardements alliés. Le 9 avril ce sont des wagons qui sont pris pour cible à Port-la-Nouvelle et à Narbonne ; le 11 à Coursan et La Palme, ainsi qu'une cimenterie à Fitou. Le 12 août, la plage de Saint-Pierre est visée par des mitrailleuses.

Libération et reconstruction

Le département est évacué les 19 et 20 août 1944 par les troupes d'occupation, sous le tir de l'aviation alliée. Dans leur fuite, les Allemands se livrent alors à des destructions, pillages et exactions. Ainsi à La Nouvelle, des maisons du front de mer et des entrepôts sont directement détruits ou soufflés

par l'explosion de dépôts de munitions. L'église et la colonie scolaire, le casino, le café « La Réserve » sont également touchés. Certaines installations portuaires sont endommagées.

Le retour des habitants se fait progressivement au lendemain de la Libération, dès le 22 août 1944 pour certains³⁶⁹, mais les destructions de maisons, les pillages et les mines allemandes retardent les réinstallations. La reprise de l'activité économique ne peut se faire immédiatement, compte tenu des destructions (notamment autour du port de La Nouvelle), de la pénurie de bateaux de commerce et de pêche due aux réquisitions et du manque de véhicules et de matériel, eux-mêmes grandement confisqués durant l'Occupation.

³⁶⁹ A. D. Aude, 102 W 233.

Le processus de reconstruction est entamé relativement tôt après le départ des troupes allemandes. Un Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M.R.U.) est mis en place en octobre 1944 par le Gouvernement provisoire de la République française. Dans chaque département sinistré, une délégation approuve et contrôle les plans de reconstruction et gère les appels d'offre et les passations de marché pour l'exécution des travaux. Elle s'occupe en outre du relogement provisoire des habitants sinistrés dans des baraquements.

Il faut avant tout procéder au déblaiement des gravats et au déminage, désobusage et enlèvement des obstacles jonchant la côte et les plages. Il faut détruire les ouvrages de défense allemands qui ne l'auraient pas été par l'aviation alliée³⁷⁰. Les prisonniers de guerre de la Wehrmacht sont employés à ces tâches, dès la fin de l'été 1944, sous la surveillance de membres des F.F.I.



Destructions sur la plage de Gruissan, vers 1945 (A. D. Aude, 108 Dv 4/64)



Blockhaus à Gruissan, vers 1945 (A. D. Aude, 108 Dv 4/67)

³⁷⁰ A. D. Aude, SW 811.

On peut estimer les surfaces agricoles (terres labourables et vignes) rendues non utilisables à : 171 hectares pour Gruissan, 280 hectares pour Fleury, 52 hectares pour Salles-d'Aude, 75 hectares pour Vinassan, 291 hectares pour Narbonne, 237 hectares pour La Nouvelle, 153 hectares pour La Palme et 602 hectares pour Leucate³⁷¹. Les accidents, parfois mortels dus à la présence de mines dans les champs ne sont pas rares³⁷² et surviennent encore épisodiquement jusqu'à la fin des années 1950. Un décret du 7 juillet 1945 interdit de fait la circulation dans les communes côtières aux personnes qui n'y résident pas ou n'y travaillent pas³⁷³. La mer est également dangereuse, notamment pour les pêcheurs, en raison de la présence de mines maritimes. En février 1947, la passe du chenal de La Nouvelle n'est toujours pas sécurisée ; le déminage est du ressort du ministère des Armées mais les travaux délicats doivent être confiés à une entreprise spécialisée et prennent du retard. Il en est de même pour le désensablement de ladite passe, toujours attendu en juin 1947 faute de dragage en état de fonctionner disponible³⁷⁴.

La loi du 28 octobre 1946 octroie aux sinistrés une réparation pour les préjudices subis : des compensations financières leur sont versées au prorata de la valeur initiale des biens détruits. Un état descriptif des biens sinistrés est renseigné, plans d'origine et photographies viennent étayer la demande. Les conditions de la destruction sont également détaillées, ainsi que les biens mobiliers disparus. Le dossier peut être complété de plans et croquis proposés par des architectes et des entrepreneurs pour les projets de reconstruction³⁷⁵.

³⁷¹ A. D. Aude, 107 W 535.

³⁷² A. D. Aude, 107 W 535.

³⁷³ A. D. Aude, 107 W 535

³⁷⁴ A. D. Aude, 107 W 535.

³⁷⁵ A. D. Aude, 1646 W 1-74.

³⁷⁶ A. D. Aude, 107 W 475 et 480.

³⁷⁷ A. D. Aude, 107 W 480.

De nouvelles parcelles cadastrales sont déterminées, dans le cadre du remembrement. Bien souvent, les maisons individuelles font place à des immeubles et les dommages de guerre sont versés par rapport aux mètres carrés constructibles auxquels les propriétaires ont droit. Certains décident donc de ne pas en bénéficier sur place mais utilisent l'argent perçu pour la rénovation d'autres biens immobiliers détenus ailleurs.

Si les bâtiments, les terres et les biens matériels ont subi beaucoup de dommages, engendrant un préjudice économique important, le traumatisme est également moral pour des populations qui ont ici, plus qu'ailleurs, subi une occupation permanente. Cela transparaît dans les vœux des populations formulés dans les cahiers de doléances des Etats généraux de la Renaissance française, rédigés dans chaque commune à la demande du Comité départemental de Libération en juin 1945³⁷⁶. Les doléances des habitants des communes côtières portent sur le ravitaillement, insuffisant, sur la remise en état de routes et chemins endommagés, des champs et vignes, des bâtiments publics (prioritairement les écoles), des logements détruits ou délabrés et la construction de logements neufs, le déminage des plages. Sur le plan économique, les industries du littoral souffrent de la fermeture du port de La Nouvelle. Les acteurs économiques appellent de leurs vœux un dragage nécessaire, afin de redémarrer progressivement l'activité³⁷⁷.

TOUS À LA PLAGE



Affiche publicitaire pour Port-la-Nouvelle, s. d.
(A. D. Aude, 1 Fi 1879)

Plaisirs et loisirs

Les plaisirs de la voile

Jusqu'au début du XX^e siècle, l'étang de Bages est le domaine des chasseurs de gibier d'eau et des pêcheurs qui viennent y placer leurs filets. Mais il séduit aussi de jeunes Narbonnais, commerçants, viticulteurs et propriétaires terriens, qui consacrent leur temps libre à s'essayer à la navigation de plaisance. Située à 4 kilomètres de Narbonne, la rive nord, entre le roc de Montfort et l'anse des galères, encore sauvage, est facilement accessible. C'est là qu'aiment se retrouver quelques privilégiés pour s'adonner aux plaisirs de la voile. En 1907, six d'entre eux fondent la Société nautique de Narbonne³⁷⁸, association à but non lucratif, dont les objectifs sont les suivants : « encourager et développer le goût des exercices nautiques et par suite, celui de la navigation » ; « provoquer l'émulation parmi ses membres par des régates et des croisières » ; « encourager le progrès dans les constructions des yachts et embarcations ».

Toute l'énergie des premiers « nauticards » est consacrée à faire de ce rivage, envahi de roseaux (*senilhade*), un port où les activités nautiques pourront se déployer. Un premier bassin de 30 m par 14 m est creusé. Les adhésions affluent : en mars 1907, la Société nautique de Narbonne (SNN) compte plus de cent adhérents. Les abords du port,

mis en concessions, peuvent, avec l'accord des autorités, recevoir les premières maisons en bois. Mais alors que les festivités estivales se préparent, la crise vinicole tourne à la tragédie : l'arrestation à Narbonne du maire Ernest Ferroul, la fusillade et les six victimes plongent la population dans la stupeur et la consternation. Les grands travaux sont renvoyés à l'automne. Au mois de septembre 1907, la Cité nautique est créée : les terrains concédés à la SNN sont répartis en lots. Sur ces neuf parcelles,



Le port en 1908
(A. D. Aude, 38 Dv 1/3)

³⁷⁸ Pierre Dejean et Jean-Pierre Bousquet, *La Nautique : cent ans de passion*. Montpellier, 2007, 171 p. et Bernard Salgues dir., *La Nautique ou l'autre façon de naviguer*. Narbonne, 2007, 68 p.

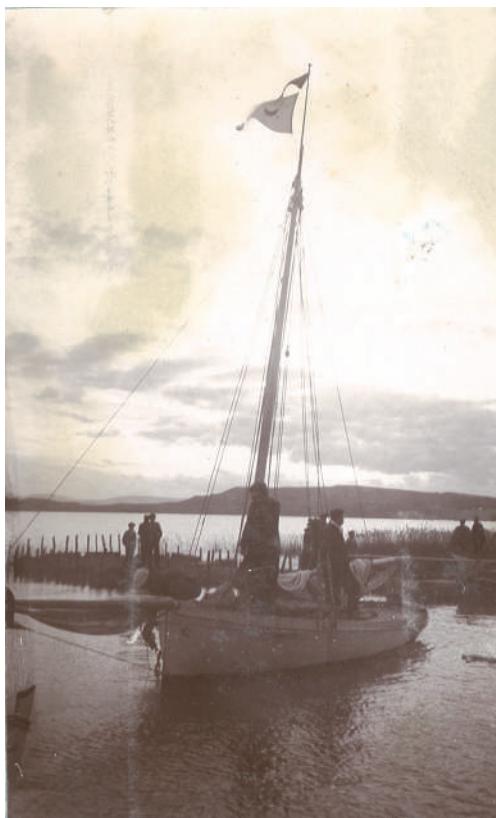
les nauticards établissent les premières constructions. On donne des noms aux maisons nouvellement bâties dans cet espace sauvage. Les formes se libèrent des canons trop classiques : on adopte, pour ce qui n'est qu'un abri de quelques heures, des courbes qui rappellent déjà un peu l'Orient. On installe des pergolas, des claustras et des jalousies.

La première manifestation que la SNN organise sur l'étang permet de relier activités traditionnelles et nouvelles pratiques sportives : une chasse aux foulques macroules rassemble un nombre important de nauticards auxquels s'est joint le Syndicat des chasseurs de Narbonne. Le 24 novembre 1907, trente-six barques de chasseurs glissent sur l'eau et se déploient sur les bordures de l'étang et vers l'île de Planasse, encerclent les foulques et rapportent plusieurs centaines de pièces de gibier d'eau. Il faut attendre 1908 pour



Première régates, 13 juillet 1908
(A. D. Aude, 38 Dv 1/79)

voir l'organisation des premières régates qui dès lors se tiennent chaque année jusqu'en 1914.



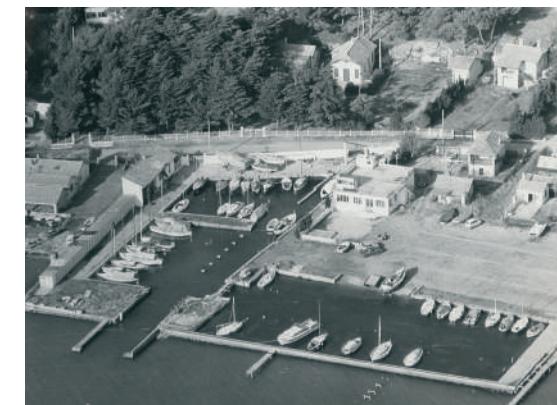
Battue aux foulques, 24 novembre 1907
(A. D. Aude, 38 Dv 1/32)

La SNN décide la construction de deux barques à fond plat, réalisées par le charpentier de marine de Gruissan, M. Bienchéri. La Narbonnaise et La Bageoise viennent ainsi compléter la flotte des bettes et bétous déjà mobilisés : la Léontine, la Marie, L'Étoile, le Gabian, la Norvégienne. Régates à rames, régates à voiles, toutes ces compétitions rassemblent une foule importante sur les jetées. La Nautique est un lieu où l'on se montre avec plaisir, voire avec ostentation. Le maire de Narbonne Ernest Ferroul, le député Félix Aldy ne dédaignent pas de figurer sur les photographies qui immortalisent ces événements, en compagnie de Marius et Léon Leroy d'Audéric, le premier étant président de la Chambre de Commerce, le deuxième président de la SNN.

La Grande Guerre n'est pas sans conséquence sur la Nautique. Tous les jeunes gens sont mobilisés : on déplore des morts et on compte également des blessés. La vie pendant cinq ans est comme suspendue, puis reprend, peut-être encore de plus belle. L'aspect du port a changé : les « villas » sont remplacées par des constructions plus solides. Le séchoir à voile (la pyramide) a été emporté par une tempête, et les herbes ont poussé, rendant les accès difficiles. Les nauticards se remettent à l'œuvre, gagnent de nouveaux adhérents, et cherchent de nouvelles animations afin de relancer l'intérêt pour le lieu. En 1928, un grand bal masqué à Narbonne attire la meilleure société. Son succès apporte de nouveaux moyens financiers à la SNN et donne à la Nautique un nouvel élan qui mobilise toutes les ardeurs. L'heure est à nouveau au divertissement.

Après la Seconde Guerre mondiale, il faut réhabiliter le port qui a été fort endommagé. Les Nauticards prennent en charge la remise en état et

les compétitions sportives peuvent reprendre dès 1950. En 1958, la SNN décide de doubler la capacité du port (aménagement d'un troisième bassin en 1959) et d'accueillir une école de voile, donnant une nouvelle dimension au lieu, au service du loisir populaire et de l'éducation sportive. Le statut d'amodataire accordé en 1907 à la SNN, précaire par nature, ne convient plus dès lors à la gestion d'un équipement lourd. C'est vers une concession du port que se dirige la SNN, dans les années 1970, autorisant à terme l'amarrage de 250 voiliers avec deux nouveaux grands bassins, concession généralisée en 1980.



Le port de La Nautique, 1970
(A. D. Aude, 38 Dv 2/315)

L'invention des bains de mer

Contrairement à certaines idées reçues, le bain de mer n'a jamais été d'un usage courant dans les sociétés littorales qui le plus souvent considèrent avec méfiance et souvent avec effroi le rivage, ses tempêtes, ses lagunes malsaines.

L'intérêt pour les bains de mer n'apparaît sur le continent européen que dans la première moitié du XIX^e siècle. Et encore cet engouement est-il très timide, concernant dans un premier temps surtout les mers froides. Les vertus thérapeutiques de l'immersion dans l'eau à moins de 20° (effet bénéfique de la suffocation et de l'eau iodée) sont mises en avant par les médecins hygiénistes. Dieppe est la plus ancienne station balnéaire française ; elle bénéficie de la venue régulière de la duchesse de Berry sous la Restauration. Par la suite, d'autres stations balnéaires voient le jour : Trouville, Les Sables-d'Olonne, Royan, Arcachon sous la Monarchie de Juillet ; Deauville, Le Touquet sous le Second Empire. Jusqu'au début du XX^e siècle, il s'agit d'un tourisme mondain, réservé à une élite qui s'attend à trouver des hébergements de qualité, des équipements spécialisés (casinos, promenades de bords de mer, terrains de golf, tennis...) et des services (domestiques, médecins, loueurs de cabines de bains, etc.). Une grande partie des rivages français ne profite pas de ce tourisme : c'est le cas de la côte picarde, des côtes bretonnes, de la côte landaise et de toutes les côtes méditerranéennes³⁷⁹. Les villes de la Côte-d'Azur sont classées stations climatiques

mais sont surtout fréquentées l'hiver. Le développement des réseaux de transport (chemins de fer, puis automobiles) favorise le flux touristique. A la fin du XIX^e siècle, sur la côte languedocienne, on ne dénombre que peu de stations comparables à celles en vogue sur les rivages normands ou sur la côte aquitaine ; les bains de mer s'y pratiquent mais n'attirent qu'une population locale. C'est surtout dans les années 1920-1930, que le tourisme balnéaire connaît une véritable révolution : ce sont les mers chaudes (et notamment la Méditerranée) en saison estivale qui attirent désormais.

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 des risques de 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, du Petit Rhône aux Albères, on dénombre plus d'une vingtaine de stations balnéaires³⁸⁰, dont cinq dans l'Aude : Saint-Pierre-la-Mer, Gruissan, La Nouvelle, La Franqui et Leucate-Plage. Ces sites ne comptent souvent que peu d'habitations et très peu d'équipements hôteliers ; ils se caractérisent par la présence assez importante d'un habitat précaire de loisir (cabanes, baraques, chalets, souvent construits au départ par des pêcheurs et investis ensuite par les citadins). Ils reçoivent essentiellement des touristes de proximité et l'affluence est plus importante les dimanches et les jours de fête qu'en semaine.

Les vacanciers appartiennent à la bourgeoisie locale : commerçants, notables, propriétaires terriens que la viticulture a enrichis. Les familles aisées fuient les villes de Narbonne ou Carcassonne au début du mois de juillet et, à la recherche de « bon air », 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.

L'aménagement de ces stations³⁸¹ pose dès le XIX^e siècle le problème de la propriété et de l'usage des terrains littoraux. La majeure partie des plages appartient au domaine public maritime (l'espace situé en-deçà du plus haut niveau atteint par la mer) et de ce fait à l'Etat, qui peut en concéder la cession temporaire à un particulier ou une commune en échange d'une prestation périodique en nature ou en argent. Les refus d'amodiation par l'Etat ont parfois été un frein à l'installation de commerces et d'habitations sur le front de mer.

L'ouverture en 1858 de la ligne de chemin de fer Narbonne-Perpignan permet une meilleure desserte des stations grâce à des services de voitures attelées et d'omnibus reliant les hôtels aux gares de Tournebelle à Gruissan, Port-la-Nouvelle et Leucate. Une ligne de tramways départementaux assure également la desserte de La Nouvelle depuis Lézignan-Corbières.

Chargé en janvier 1919 d'établir les tarifs pour l'installation des cabines de bain, le service maritime de Narbonne dresse un tableau des plages du département³⁸². La « plage de Fleury-d'Aude (Saint Pierre) » est « à 8 kilomètres du village de Fleury sans moyens de transport en commun. Pour cette raison, elle est très peu fréquentée ». « La plage de Gruissan, beaucoup plus fréquentée que celle de Fleury, offre les mêmes inconvénients que celle-ci ». « La plage de La Nouvelle est la plus fréquentée du département de l'Aude ; elle n'a pas toutefois les facilités de communication des plages de Canet et du Barcarès où les tramways électriques donnent aux habitants de Perpignan la possibilité d'aller à la mer chaque jour sans quitter leurs occupations ; elle est par conséquent moins prospère et ne donne pas aux industriels qui l'exploitent les bénéfices qu'on peut escompter sur les deux plages des Pyrénées-Orientales ci-dessus ». « La plage de Leucate, au nord du cap de Leucate, est peu importante... Les observations faites au sujet des plages de Fleury et Gruissan s'appliquent ici. Enfin la partie comprise au sud du Cap n'est pas fréquentée ».

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ces stations, 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.).

³⁷⁹ Marc Boyer, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle : la révolution touristique ; du tourisme élitiste au tourisme de masse*. Paris, L'Harmattan, 2005, p. 287-294.

³⁸⁰ Jean Sagnes, « L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion », dans Sagnes (Jean) dir., *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*. Béziers/Perpignan, 2001, p. 27-53.

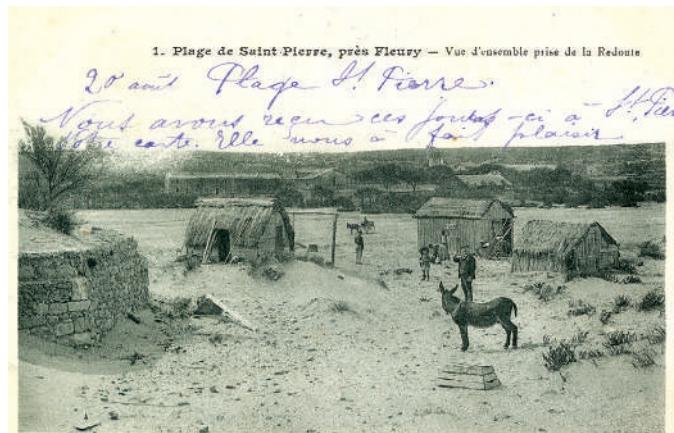
³⁸¹ Vincent Andreu-Boussut, *La nature et le balnéaire : le littoral de l'Aude*. Paris, 2008, p. 34 et suiv.

³⁸² A. D. Aude, SW 154.

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 » ou « Auberge de Régné ». Par la suite de nouveaux établissements sont édifiés. L'hôtel Saint-Pierre reçoit une clientèle bourgeoise et dispose d'un personnel important. A proximité un immense bâtiment, dont il ne reste que les fondations, a été édifié pour abriter les chevaux et les voitures des baigneurs.

Saint-Pierre-la-Mer est fréquentée avant tout par la population locale (vignerons des villages avoisinants) qui vient passer la saison estivale dans des campements de fortune, dans des baraques édifiées sur la plage, des habitations rudimentaires de bois, paille et autres matériaux, souvent adossées aux charrettes qui ont servi au déplacement. Sans eau courante, mal isolées, ces constructions de fortune offrent un confort précaire. Des cafés, paillettes de roseaux construites sur la plage, accueillent les estivants.



La plage de Saint-Pierre, vers 1910
(A. D. Aude, 89 Dv 2/9)

C'est au lendemain de la Première Guerre mondiale que s'élèvent les premières villas qui en 1939 forment déjà une agglomération relativement importante. En 1933, le conseil municipal de Fleury autorise la création d'un casino qui contribue à l'animation de la station. En 1942, les Allemands font détruire la totalité des villas et abattre la plupart des arbres. La station balnéaire actuelle a été édifée à partir de 1949 et s'étend sur un front de mer de plus de trois kilomètres³⁸³.

³⁸³ Francis Poudou dir., *Opération Vilatges al País. Canton de Coursan*. Narbonne, 2005, p. 258-259.

Les chalets de Gruissan

Dès 1869, de nombreux Narbonnais installent des baraques en bois sur la plage de Gruissan. Achille Gibert (1840-1919), épiciers-cafetier dans le village de Gruissan, obtient de l'Etat l'autorisation d'ouvrir le premier café de la plage. Cette première amodiation fait jurisprudence pour les cafetiers et les particuliers qui font bâtir sur le lido³⁸⁴. Ces habitations très sommaires sont généralement démontées à la fin de la saison estivale et mises à l'abri des eaux marines. D'anciens wagons de chemin de fer sont même transformés en habitations.

Jusqu'aux années 1920, la plage n'est guère accessible depuis le village dont elle est séparée par une vaste sansouire inondée l'hiver, sèche l'été mais susceptible d'enlissements. Le creusement à la fin du XIX^e siècle du canal de Grazel permet de relier plus facilement le port au lido. En 1931 la digue qui borde le chenal est renforcée ; empierrée en 1939, elle devient un chemin carrossable ouvert aux véhicules automobiles.



Gruissan vers 1906
(A. D. Aude, 108 Dv 4/87)



Gruissan à la veille de la Seconde Guerre mondiale
(A. D. Aude, 2 Fi 2380/Ph 90)

³⁸⁴ Vincent Andreu-Boussut, *La nature et le balnéaire : le littoral de l'Aude*. Paris, 2008, p. 38 et suiv.



La plage, début XX^e s.
(A. D. Aude, 108 Dv 1/44)



L'établissement Limouzy, début XX^e s.
(A. D. Aude, 108 Dv 1/39)

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. En 1923, la commune de Gruissan rachète les lais de mer par adjudication à l'administration des Domaines et crée le premier lotissement de terrains amodiés³⁸⁵. Vers 1930, les chalets sont déjà plusieurs centaines et sont implantés en plusieurs rangées parallèles sur le front de mer. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, on dénombre plus de 575 constructions dont six cafés-restaurants, un 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, considérés comme des habitations secondaires, n'est pas jugée prioritaire et n'est entreprise qu'en 1948 suivant un plan (6 rangées plus le terrain Rond) établi par un architecte-urbaniste du ministère de la Reconstruction, Raymond Coquerel. Dans les années 1954-1955, les chalets sont équipés en électricité et eau potable ; ils ne sont raccordés au tout-à-l'égout communal qu'en 1977.

En 1960 sont créées les rangées 7, 8, 9 et 10. La construction des chalets en bois fait vivre un certain nombre d'entreprises artisanales locales et l'usage du terme chalet se généralise. On compte plus de 1 300 chalets en 1963. En 1964, le projet de construction, dans le cadre de la mission Racine, de 9 immeubles en « pyramide-étoile », impliquant le transfert ou la destruction des chalets, se heurte à la mobilisation locale et notamment à l'Association des Propriétaires et Usagers de la Plage de Gruissan (APUG). Aucune nouvelle extension des chalets n'est dès lors plus envisagée.



Gruissan, vers 1950
(A. D. Aude, 108 Dv 1/133)

³⁸⁵ Christian Jacquelin et Sylvie Goussopoulos, *La vie de chaletain à Gruissan, un temps suspendu*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2015, p. 12-13.

La Nouvelle, une plage à la mode

La station balnéaire de La Nouvelle³⁸⁶ est née en 1824, avec la construction par Barthélémy Murat du premier établissement de bains. Mais c'est surtout à partir de la fin du XIX^e siècle que les équipements touristiques se multiplient dans la zone du fort : en 1888, l'Hôtel des Bains (anciens Etablissements Falconnet créés en 1847), qui possède des cabines de bains sur un terrain de 3 000 m² en bord de plage, obtient la concession de 72 000 m² de plage pour y établir un champ de courses. S'ouvrent aussi des cafés, des hôtels et des restaurants, un casino municipal avec salles de jeux et de spectacles.

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, ce qui n'est pas du goût des établissements riverains qui y voient une concurrence déloyale et adressent une plainte au préfet en 1910 pour défaut d'hygiène. En dépit des pétitions régulièrement renouvelées tout au long du XX^e siècle, ces baraques ne sont interdites qu'en 1969 par décision du tribunal administratif.



La passerelle et les cabines sur la plage, vers 1910
(A. D. Aude, 139 Dv 1/86)



La plage, vers 1905
(A. D. Aude, 139 Dv 1/56)

En 1902, le conseil municipal approuve le projet de création d'un boulevard sur le front de mer. En 1904 le boulevard s'étend sur une longueur d'une centaine de mètres ; en 1959, il atteint 500 mètres, ce qui correspond à l'extension de la station balnéaire. En 1951, la démolition du fort Saint-Charles a permis la création de l'actuelle place Saint-Charles.

Dans les années 1880, la plage de La Nouvelle accueille chaque année 500 à 600 personnes « étrangères » durant la saison estivale. En 1883, une barque est assignée à la surveillance de la plage et à la sécurité des baigneurs. En 1911, est créé un syndicat d'initiatives des Intérêts des bains de mer de La Nouvelle. En février 1914, la commune est classée station climatique. Si les baigneurs sont nombreux à fréquenter la plage l'été, la station reste peu étendue, se limitant aux constructions existant entre le chenal du port et la rue La Pérouse. En 1929, l'Etat concède à la commune 31 hectares du domaine public maritime au lieu-dit le Fort, pour l'extension de la station, à charge pour la commune de soustraire ces terrains à l'inondation par la construction de digues. En 1932, ces terrains sont cédés par la commune au baron Louis Eschassériaux aux mêmes conditions. Mais à la Libération, 11 hectares seulement sur les 31 concédés sont endigués et seize villas construites avant 1941 sur le front de mer. Dans les années 1950-1960, de nombreux projets voient le jour, mais des difficultés, notamment financières, limitent l'extension du front de mer au kilomètre de terrains aménagé entre 1932 et 1964.

Commune de La Nouvelle

Statistique des touristes français et étrangers par nationalités qui ont fréquenté la station climatique de La Nouvelle pendant la saison 1934.

Nationalités	Nombre de touristes par						Total
	semaine	jours	soirées	soirées	soirées	soirées	
France	240	720	560	4100	1500	2870	2870
Belgique				200	200	200	200
Espagne & Portugal				200	200	200	200
Italie				100	100	100	100
Autres nationalités & étrangers				1000	2100	2100	2100
Total	240	720	560	4100	1500	2870	2870

Fait à La Nouvelle le 2 Janvier 1935
Le Maire

Statistique des touristes français et étrangers à la Nouvelle, 1934
(A. D. Aude, 8 M 163)



La plage, vers 1930
(A. D. Aude, 139 Dv 1/77)



La plage, vers 1950
(A. D. Aude, 139 Dv 1/55)

³⁸⁶ Jean-Claude Embry, *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, 2003, p. 241-256, 349-354 et p. 409-413.

La Franqui, la plage de Leucate

En 1834, Léon Razouls, Michel et Richard Sartre, tous trois habitants de Leucate, fondent une société à vocation touristique et décident de construire à 300 m de la mer, sur le tènement appelé la Basse Franqui, un Hôtel des bains de mer, « L'Etablissement ». Dans les premiers temps, l'entreprise s'avère peu rentable et change de mains à diverses reprises, jusqu'à son acquisition en 1857 par Pierre Frédéric Bertrand (1803-1886).



Bains de Mer de La Franqui par Leucate (Aude)

Publicité pour la plage de La Franqui, début XX^e s.
(A. D. Aude, 92 Dv 15/12)

Elle prend alors de l'ampleur et se dote, à la fin du XIX^e siècle, d'un parc aux essences méditerranéennes et de nouvelles installations pour accueillir une clientèle plus modeste : les Petits et les Grands Ménages, désignés communément sous le nom de « logements de familles » (les premiers proposent des logements meublés à louer, dotés d'une cuisine commune avec les autres locataires, tandis que les seconds sont dotés d'une cuisine particulière).

Au début du XX^e siècle, Emile Bertrand essaie d'attirer une clientèle fortunée et fait différents aménagements : il fait construire à ses frais la route qui conduit de la gare, située à quelques kilomètres de La Franqui, à « L'Etablissement » ; il fait aménager, sur des terrains lui appartenant, un lotissement en contrebas de la falaise, où il fait construire de belles villas dont il assure la vente, sur la route du front de mer. L'Hôtel du Parc, le restaurant Excelsior, le café de la Plage, une salle de danse, un terrain de tennis, un kiosque à musique, une piste de skating font le succès de la station qui accueille surtout la bourgeoisie locale (commerçants, fonctionnaires, viticulteurs). Fondé en 1912, l'Etablissement Pontié accueille une clientèle familiale, dans des appartements disposant d'une cuisine pour chaque famille. Les estivants trouvent à louer sur la plage des tentes et des cabines en bois retirées en hiver et entreposées sur la route et entre les villas³⁸⁷.



La Franqui en 1901
(A. D. Aude, 92 Dv 15/1)

C'est une entreprise familiale qui au départ a assuré 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.

Parmi les personnalités célèbres qui fréquentèrent La Franqui figurent Albert Sarraut, Joë Bousquet et Henry de Monfreid qui y naît en 1879, dans la villa « Amélie ».



L'Etablissement Pontié, vers 1920
(A. D. Aude, 92 Dv 5/34)



Les villas et la plage, vers 1920
(A. D. Aude, 92 Dv 13/2)

³⁸⁷ Marie-Thérèse Cassan-Voisin, *La Franqui : naissance d'un espace balnéaire*. Ille-sur-Têt, 2008, 48 p.



La plage de Leucate, vers 1960
(A. D. Aude, 92 Dv 6/4)



La Franqui, vers 1960
(A. D. Aude, 2 Fi 6338/57)

Au Barcarès³⁸⁸ 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). Elles sont toutes édifiées sur un plan et une architecture identique : un plain-pied avec toit en terrasse (où une pièce indépendante est édiflée, accessible par un escalier extérieur), disposant d'une citerne que les propriétaires alimentent en achetant des bonbonnes d'eau potable dans les commerces proches. Avant qu'elles ne soient rasées en 1943, lors de l'occupation allemande, deux structures assurent l'accueil des estivants : l'établissement Jouve, qui au départ loue de petits logements meublés, et le restaurant « La Côte Rêvée », du nom donné à cette plage.



Le Barcarès de Leucate, vers 1910
(A. D. Aude, 92 Dv 5/23)



Leucate plage, 1937
(A. D. Aude, 92 Dv 7/22)



L'établissement Jouve, vers 1915
(A. D. Aude, 92 Dv 5/26)

³⁸⁸ La dénomination de Barcarès n'a rien à voir avec le village voisin des Pyrénées-Orientales. Le Barcarès est le terme générique d'un lieu où les barques sont abritées. L'endroit est aussi connu sous le nom de plage des Mattes.

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.



Dépliant publicitaire, [vers 1960]
(A. D. Aude, 3 J 2221)

Le costume de bain et le dévoilement des corps

Avec la vogue des bains de mer au XIX^e siècle, s'impose bientôt le vêtement de bain, en relation avec trois impératifs : moral, thérapeutique et gymnique³⁸⁹. Le costume de bain ne doit « rien laisser entrevoir », il ne doit pas « trahir » la morphologie intime du baigneur³⁹⁰.

Dans les années 1840, les baigneuses portent une chemise et un pantalon réunis à la taille, formant un tout qui s'ouvre sur le devant par une série de boutons. La robe, qu'un coup de vent ou une vague soulève, est prohibée car elle peut se révéler indécente. Les jeunes filles ajoutent un petit jupon qui s'ajuste à la ceinture et dissimule l'ampleur des hanches. Quant aux hommes, ils portent un pyjama de bain assez semblable à celui des femmes mais au pantalon plus court. Le blanc est prohibé car cette teinte perd de son opacité au sortir de l'eau. A la fin du XIX^e siècle, naît la vogue des maillots à rayures : le bleu avec des raies blanches domine. Doit-on y voir un désir d'imiter le costume des marins ou un artifice qui autorise la couleur blanche sans le scandale de la transparence ?



Baigneurs à La Nouvelle, vers 1910
(A. D. Aude, 2 Fi 2380/344 et 139 Dv 1/61)

Les années 1910-1920 voient la libération des corps et l'adoption du maillot de champion, par les hommes d'abord puis par les femmes. Ce maillot, moulant la morphologie du baigneur, exposant les corps dans leurs différences, fait scandale. Dans l'entre-deux-guerres, le maillot se fait peu à peu moins couvrant, dénudant les épaules et la poitrine, se raccourcissant.

³⁸⁹ Alain Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*. Paris, 2010, p. 96-101.

³⁹⁰ Jean-Didier Urbain, *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*. Paris, 2016, p. 168 et suiv. ; p. 387 et suiv.



Concours de natation à La Nautique, 1908
(A. D. Aude, 38 Dv 1/77)



Baigneurs à La Nouvelle, vers 1930 et vers 1950
(A. D. Aude, 139 Dv 1/72 et 139 Dv 1/79)

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, on assiste à une nouvelle révolution avec l'apparition du deux-pièces, auquel succède bientôt le Bikini (marque déposée en 1946), un costume « en deux-pièces réduites à l'extrême ». Après 1968, le concept de « dévêtu » progresse encore avec le monokini, le *topless* ou la pratique des « seins nus ». Le culte du corps et de la performance, la quête du bonheur et de l'authenticité originelle sont à l'origine de la généralisation de la nudité collective et de la création de centres naturistes dans les années 1950-1970 au sein des stations balnéaires du littoral.

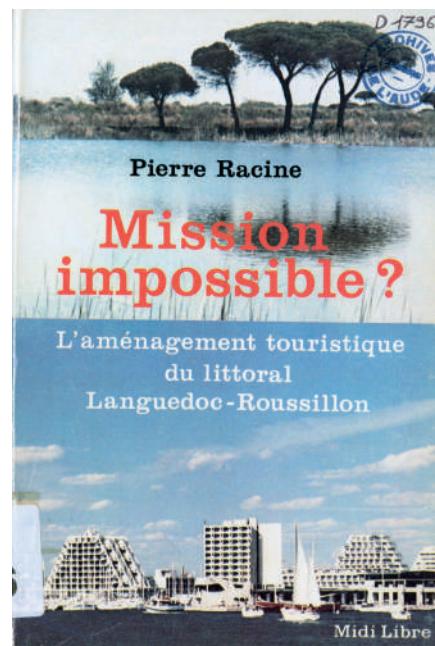


Bikini à La Franqui, vers 1960
(A. D. Aude, 2 Fi 6338/58)

Mission Racine, Mission impossible ?³⁹¹

Dès le début des années 1960, deux régions littorales font l'objet de procédures d'équipement touristique dans le cadre d'une planification nationale : le Languedoc-Roussillon puis quatre années plus tard l'Aquitaine³⁹².

Si on s'en réfère à Pierre Racine³⁹³, l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon est envisagé dès 1959 sous l'impulsion d'Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire pour le Massif Central, et Pierre Sudreau, ministre de la Construction dans le gouvernement de Georges Pompidou. L'aménagement du territoire est en effet une priorité comme en témoigne la création de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), le 14 février 1963, sous l'autorité même du Premier ministre. Les années 1960 sont en effet celles de la « géographie volontaire ou active »³⁹⁴ : il s'agit de substituer à une organisation spontanée de l'espace un aménagement volontaire réalisé par « une collectivité qui pense son organisation générale en fonction des ressources nationales » selon l'expression d'Olivier Guichard³⁹⁵.



Publication de Pierre Racine, 1980
(A. D. Aude, D 1796)

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, en Espagne, ou la Côte d'Azur, dédaignant le littoral languedocien dont l'économie basée sur la seule viticulture est en souffrance³⁹⁶.

L'Etat volontariste se dote d'outils à la mesure de ces ambitions. Le décret 63-580 du 18 juin 1963 entérine la création de la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (dite Mission Racine du nom de celui qui

devient son artisan principal Pierre Racine³⁹⁷) dont l'objectif est « d'assurer dans les quatre 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 »³⁹⁸. « La Mission est chargée de définir le programme général d'aménagement de la côte du Languedoc-Roussillon, d'en déterminer les moyens d'exécution et d'en suivre la réalisation par l'Etat, les collectivités locales et par tout organisme public ou privé agissant avec l'aide de l'Etat ou son contrôle »³⁹⁹.



Brochure publiée par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, 1967
(A. D. Aude, 1168 W 47)

³⁹¹ Pour reprendre le titre que Pierre Racine a donné à son ouvrage : Pierre Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Montpellier, 1980.

³⁹² Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron dir., *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Paris, 2005, p. 691-693.

³⁹³ *Ibidem*, p. 24.

³⁹⁴ F. Damette et J. Scheibling, *Le territoire français. Permanences et mutations*. Paris, Hachette Supérieur, 2011, 269 p. Citation d'un rapport de 1986 de la DATAR en 1963.

³⁹⁵ Etienne Juillard, « Une discipline d'action : l'aménagement du territoire », dans *Annales Economies Sociétés Civilisations*, 1967, vol. 22, n°2, p. 412-418.

³⁹⁶ La balance touristique française est dégradée ; il s'agit d'attirer 2 millions de touristes dans un délai de 10 à 12 ans.

³⁹⁷ Né en 1909, décédé en 2011.

³⁹⁸ Article 1 du décret 63-580.

³⁹⁹ Article 6 du décret 63-580.

Un espace oublié ou presque

Au début des années 1960 le Languedoc se prête admirablement à une opération d'envergure jamais imaginée sur le territoire français. Son atout majeur est sa vacuité, sa disponibilité. La faible occupation de la côte tient aux activités de loisirs et au tourisme familial de proximité qui s'y sont développés. Les équipements (lignes ferroviaires et tramways) et l'urbanisation (restaurants, cafés, cabanes) sont peu importants et de peu de qualité. Un habitat désordonné de cabanes et de campings sauvages « mite »⁴⁰⁰ les vastes espaces naturels (plateau du cap Leucate, sous les Tamaris de l'ancienne île des Coussoules)⁴⁰¹. Quelques promoteurs immobiliers toutefois commencent à s'intéresser à ce littoral⁴⁰².

Alors que le tourisme balnéaire explose en France après la Seconde Guerre mondiale, le Languedoc apparaît comme une terre inhospitalière (vents forts, moustiques), n'offrant pour refuge aux bateaux que les embouchures des fleuves côtiers et les ports de commerce Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres. Mais le Languedoc et une partie du Roussillon bénéficient, par leurs défauts même, d'atouts majeurs : étendue et qualité des plages de sable, présence de plans d'eau intérieurs, terres non mises en valeur, stations traditionnelles et villes très proches. Dès l'origine dans l'esprit des concepteurs il n'est question que de tourisme. Pour Pierre Raynaud, secrétaire général de la Mission, s'il s'agit de « créer une économie nouvelle qui serait une incitation au développement agricole et industriel de la

région », les activités purement industrielles et technologiques ne sont pas jugées compatibles avec la finalité touristique de ce nouveau littoral balnéaire.



Article consacré à l'aménagement du littoral, Paris-Match, n° 799, 1^{er} août 1964 (A. D. Aude, 1168 W 46)

Le mode d'action choisi est novateur. La Mission interministérielle regroupe l'ensemble des pouvoirs des ministères concernés et Pierre Racine la qualifie de « commando de l'Etat dans l'Etat »⁴⁰³.

La force de la Mission

Olivier Guichard à la Délégation à l'aménagement du territoire et Philippe Lamour, président de la Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc⁴⁰⁴, sont l'un et l'autre à l'origine de la création des nouvelles stations touristiques entre l'embouchure du Rhône et le littoral roussillonnais. Pierre Sudreau concrétise ce projet en mettant sur pied la première « administration de mission » créée en France, responsable unique de l'opération dont elle est chargée, la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon. 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). Présidée par Pierre Racine, haut fonctionnaire de la V^{ème} République, et dirigée par Pierre Raynaud, elle est composée de 17 personnes. Elle organise et oriente l'action des administrations, des collectivités locales, des opérateurs privés. Elle est associée à un Service d'étude ou Secrétariat général qui prépare le travail de la Mission et veille à l'exécution de ses décisions. Elle

siège dans les locaux de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) sis à Paris. Elle est représentée localement par le Service régional d'études de la Mission à Montpellier. Les grands travaux incombant à l'Etat (routes, ports, démolition, boisement pour lutter contre le vent) sont étudiés par les différentes administrations, décidés par la Mission interministérielle mais toujours réalisés par l'administration compétente sur des crédits délégués par la Mission⁴⁰⁵. La Mission Racine fait collaborer cinq grands ministères : construction, travaux publics, économie et finances, agriculture, intérieur, auxquels s'ajoutent le commissariat général au plan et le préfet de la région de programme Languedoc-Roussillon. L'action de la Mission doit se dérouler sur le long terme : la Mission Racine, créée au départ pur une durée de trois ans, a été régulièrement prorogée pour prendre fin le 31 décembre 1982⁴⁰⁶.

A l'origine, la Mission interministérielle pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon a un triple objectif : créer huit stations nouvelles ; diversifier l'activité économique d'une région jusque-là essentiellement agricole (monoculture de la vigne)⁴⁰⁷; équilibrer la balance des comptes dans le secteur touristique. Les orientations à donner au projet sont définies dès le début : réactivation du tourisme étranger, promotion du tourisme social, expansion des résidences secondaires. On envisage

⁴⁰³ Vincent Andreu-Boussut, *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude. Modèles d'aménagement, pratiques touristiques et enjeux environnementaux*. Université de Marne-la-Vallée, 2004, p. 116.

⁴⁰⁴ La Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc a conçu et réalisé l'irrigation de la plaine languedocienne à partir des eaux du Rhône.

⁴⁰⁵ A. D. Aude, 1603 W 62.

⁴⁰⁶ Le décret du 31 décembre 1980 prolonge le mandat de la Mission Racine de deux ans afin de mettre en place un organisme censé prendre le relais, le Syndicat mixte pour l'aménagement touristique du Languedoc créé en 1983 (Pierre Racine président jusqu'en 1986 puis Jacques Blanc, président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon).

⁴⁰⁷ Même si elle aboutit à une nouvelle mono-activité, le tourisme.

la création d'un nouveau style de stations balnéaires où la plaisance et la pêche sportive tiennent une place importante. Les ports des unités touristiques (8 ports principaux correspondant aux huit stations nouvelles et 12 dits « secondaires ») doivent être conçus par Roger Vian, ingénieur en chef des Pont-et-Chaussées attaché à la Mission Racine.

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. La Mission exerce alors un contrôle administratif et financier sur les quatre sociétés d'économie mixte créées en 1964 : la Société d'Aménagement du Département de l'Hérault (SADH), responsable de l'aménagement de la Grande-Motte et de Carnon ; la Société d'Équipement du Biterrois et de son Littoral (SEBLI) pour le Cap-d'Agde ; la Société d'Économie Mixte d'Équipement et d'Aménagement de l'Aude (SEMEAA) pour les stations audoises de Gruissan et Port-Leucate⁴⁰⁸ ; la Société d'Études et d'Aménagement des Pyrénées-Orientales (SEMETA) pour Port-Barcarès.

Sur place le service régional d'études, véritable conseiller technique et bras armé de la Mission interministérielle, travaille en relation étroite avec l'Agence pour l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (AALR) qui devient à partir de 1977 l'Agence d'urbanisme pour l'aménagement

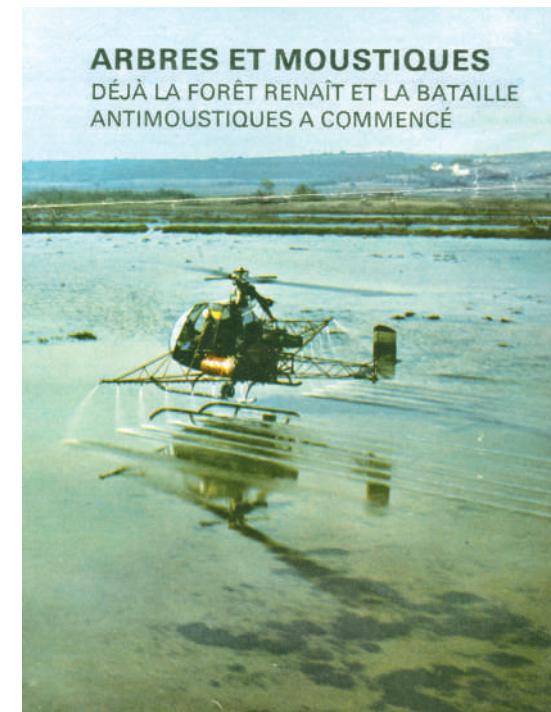
touristique du Languedoc-Roussillon (ATLR). Les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales rejoignent en 1963 l'Entente interdépartementale pour la démoustication (EID), organe de coordination interdépartementale créé en 1958 entre les départements de l'Hérault, du Gard et des Bouches-du-Rhône

Philosophie et méthodes de la Mission

Deux idées fondamentales sous-tendent l'action de la Mission. Il faut offrir un cadre de vacances de qualité, accessible à tous. L'octroi en 1969 d'une quatrième semaine de congés payés a facilité l'accès aux loisirs des catégories moyennes et défavorisées : il faut répondre à cette demande sans pour autant proposer un « tourisme au rabais ». Une place importante doit être réservée au tourisme social, aux institutions collectives de vacances et aux campings⁴⁰⁹. Par ailleurs, la Mission s'efforce d'intégrer la protection de l'environnement dans la planification de l'aménagement littoral et de préserver les espaces naturels. Pierre Racine constate que « la négligence des hommes a encore accentué le caractère ingrat de la côte. Une dégradation lente et impitoyable se poursuit sans que personne ne s'en inquiète sur place »⁴¹⁰. Une attention particulière est portée à la préservation du paysage considéré comme souillé par les « bidonvilles de vacances »⁴¹¹ qui présentent des risques pour l'environnement, la santé et la sécurité des populations et entraînent une dégradation de la qualité des eaux, des conditions

d'hygiène douteuses, des risques d'incendie et d'accumulation des ordures dans un milieu naturel. Enfin, l'Etat souhaite mettre un terme au « non-droit » qui règne sur ce littoral. Décision est prise de créer des unités touristiques, associant stations nouvelles et anciennes, séparées de coupures vertes protégées de l'urbanisation.

La Mission se dote de tout un arsenal d'outils afin de structurer son action. Grâce à la loi d'orientation foncière de 1967, elle assure la modernisation des documents de planification urbaine (schémas directeurs, POS)⁴¹². Deux actions sont préalables à tout aménagement : la démoustication et l'achat des terrains. Demandée depuis de longtemps par les acteurs locaux, la démoustication⁴¹³ devient une priorité ; 55 000 hectares de zones humides sont démoustiqués par l'action de l'Entente interdépartementale pour la démoustication qui fait venir pour l'occasion des experts de Floride. Dans un esprit soucieux de l'environnement sont utilisés des moyens de lutte intégrés biologique, chimique et physique. Autre volet primordial : l'acquisition des terrains avec la création de zones d'aménagement différé (ZAD)⁴¹⁴ permettant de disposer d'un droit de préemption à des prix avantageux. Afin d'éviter la spéculation foncière, les premières opérations se font dans la discrétion la plus grande, avant même la création de la Mission Racine, grâce à la Compagnie du Bas-Rhône-Languedoc⁴¹⁵.



Les hélicoptères de la lutte anti-moustiques
Paris-Match, n° 799, 1^{er} août 1964
(A. D. Aude, 1168 W 46)

⁴⁰⁸ A. D. Aude, 1168 W 47-51 ; fonds de la SEMEAA.

⁴⁰⁹ Pierre Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Montpellier, 1980, p. 156 et suiv. Les Villages Vacances Familles (V.V.F.) sont créés en 1960. Les années suivantes voient apparaître, après les premiers villages de vacances, les Maisons familiales de vacances, les auberges de jeunesse et les centres de vacances de salariés.

⁴¹⁰ Pierre Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Montpellier, 1980, p. 27.

⁴¹¹ *Ibidem*, p. 132.

⁴¹² A. D. Aude, 1168 W 54-67 ; fonds de la SEMEAA.

⁴¹³ A. D. Aude, 1603 W 81-82 ; fonds de la SEMEAA ; 2646 W 62.

⁴¹⁴ A. D. Aude, 1168 W 52-53.

⁴¹⁵ Jean Sagnes, « L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion », dans Jean Sagnes dir., *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*. Béziers/Perpignan, 2001, p. 36.

Le Schéma directeur d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (SDALLR)⁴¹⁶ fixe les grandes orientations⁴¹⁷. Son élaboration est le fruit d'une concertation entre les services de l'Etat et les collectivités au sein de la Commission locale d'aménagement et d'urbanisme⁴¹⁸. La stratégie d'ensemble est, quant à elle, définie dans le cadre du plan d'urbanisme d'intérêt régional (PUIR) avalisé par la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR)⁴¹⁹. Ce plan décrit les différentes infrastructures au sein des différents zonages, il définit les caractéristiques de l'aménagement et son unité. Il met en relief les zones à aménager et les travaux à mener (creusement de bassins, surélévation des terrains, construction de digues, etc.). Le plan d'urbanisation d'intérêt régional (PUIR) du Languedoc-Roussillon est approuvé par décret du 26 mars 1964. Le territoire est ainsi découpé en zonage, défini en termes de fonctions (plaisance, habitation, infrastructures routières, zones vertes...) et d'utilisation du sol ; les communes concernées doivent se doter d'un POS. Par les plans d'ensemble et d'aménagement, tous les paramètres sont définis : densité du bâti, capacité d'accueil et accessibilité des ports de plaisance, part du tourisme social, part dévolue aux équipements et réseaux divers, aux espaces verts avec une place importante aux boisements⁴²⁰. Certains espaces touristiques, comme Gruissan, Bages, Peyriac-

de-Mer ou Leucate, sont déclarés « protégés » afin de « préserver leur intérêt artistique, historique ou archéologique » et les prescriptions architecturales sont consignées dans le règlement d'urbanisme de la station⁴²¹. La Mission Racine demande le classement ou l'inscription au titre de la loi de protection des sites et des paysages de 1930 de certains espaces avant même l'acquisition de terrains par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres créé en 1975.

Les artisans de cet ambitieux projet sont les architectes désignés par le ministre de la Construction, Pierre Sudreau, placés sous la direction de l'architecte et urbaniste Georges Candilis. Huit architectes de renom doivent réaliser les six unités touristiques dont la création a été décidée : Jean Balladur pour La Grande-Motte-Carnon ; Raymond Gleize et Edouard Hartené 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. Si le rôle des architectes a été décisif, on ne peut pour autant minimiser le rôle d'Edouard Bonnaud, urbaniste responsable des études, et de Pierre Raynaud, ingénieur des Ponts, dans la conception même des stations⁴²².

⁴¹⁶ Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme créés par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967.

⁴¹⁷ Vincent Andreu-Boussut, *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude. Modèles d'aménagement, pratiques touristiques et enjeux environnementaux*. Université de Marne-la-Vallée, 2004, 446 p. dact.

⁴¹⁸ A. D. Aude, 1168 W 46.

⁴¹⁹ Créée le 14 février 1963 par le général de Gaulle et Georges Pompidou avec Olivier Guichard à sa tête.

⁴²⁰ Le partenariat avec l'Office national des forêts est fécond. Une pépinière dédiée au Rec-d'argent est créée, en plus de celles de Lézignan-Corbières et de Ferrals-les-Corbières, afin de fournir les plants nécessaires aux boisements et aux expérimentations d'acclimatation des essences d'arbres dans des terrains particulièrement hostiles. Le lido du Pech-Rouge (entre Narbonne plage et le domaine du Pech-Rouge-centre d'expérimentation de la station centrale de technologie des produits végétaux) est le théâtre d'essais et d'étude du comportement des plantations dans les sols fortement salés et de leur tolérance aux embruns (article du 16 décembre 1964 – A. D. Aude, 82 J 14) ; les harkis du Rec d'argent sont sur le terrain.

⁴²¹ Règlement d'urbanisme de Gruissan, 1966 (A. D. Aude, 94 J 1095, fonds Henri Castella).

⁴²² Claude Prelorenzo et Antoine Picon, *L'aventure du balnéaire, la Grande-Motte de Jean Balladur*. Marseille, Parenthèses, 1999.



L'équipe des architectes
Paris-Match, n° 799, 1^{er} août 1964
(A. D. Aude, 1168 W 46)



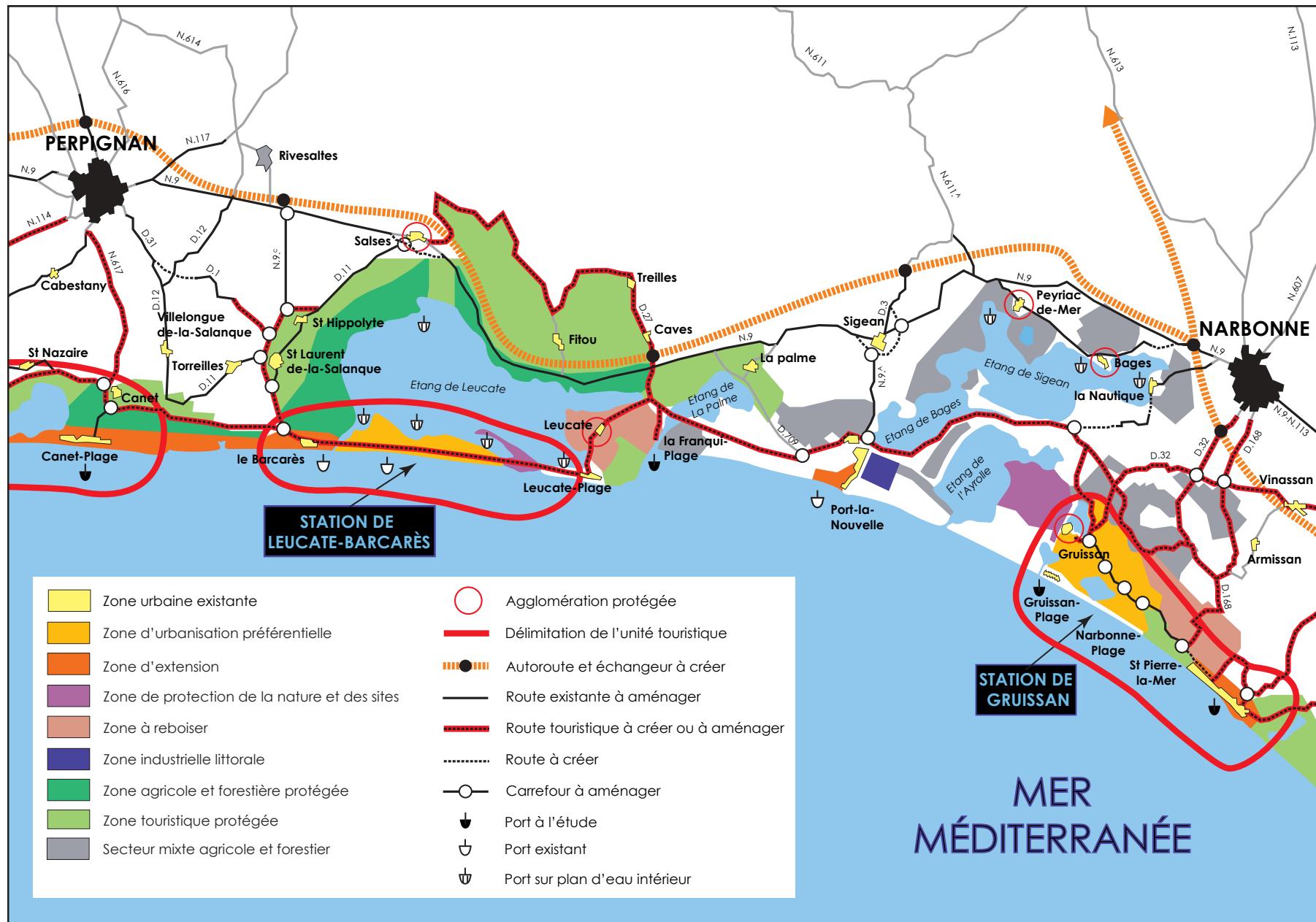
Georges Candilis au centre, entouré à gauche de Jean Balladur et à droite de Jean Le Couteur
Paris-Match, n° 799, 1^{er} août 1964
(A. D. Aude, 1168 W 46)

Ces architectes avant-gardistes puisent leur inspiration dans leur ouverture au monde, depuis les stations nouvelles des Alpes⁴²³ jusqu'à la Floride en passant par les pays méditerranéens (Grèce, Afrique du Nord ou Saint-Tropez).

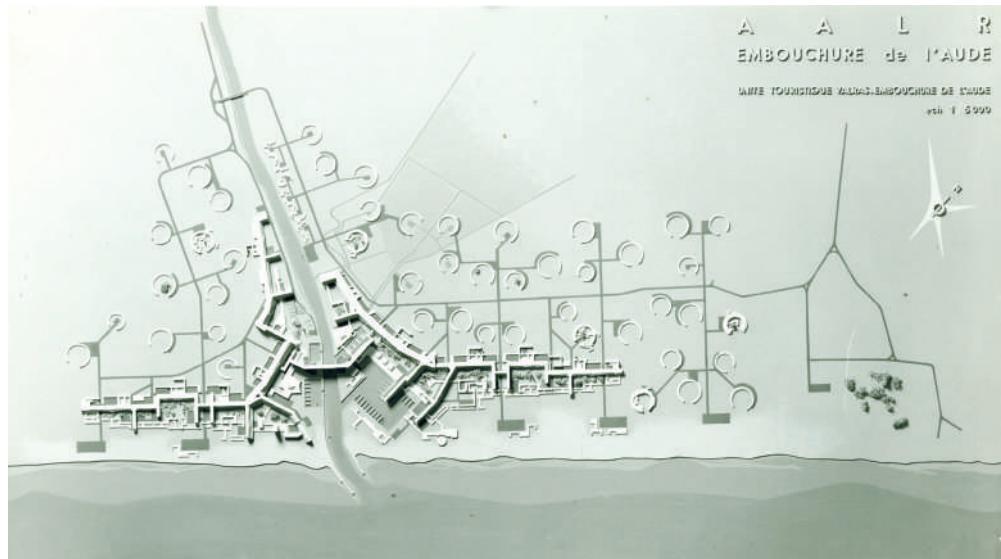
En 1964 les unités de la Grande-Motte et Leucate-Barcarès ont été considérées comme prioritaires ; les travaux débutent en 1967 et 1968. Quelques modi-

fications 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. L'unité architecturale et le respect des choix urbanistiques sont garantis par l'obligation faite aux opérateurs privés et aux sociétés d'économie mixte de se plier au cahier des charges de chaque station et d'obtenir l'accord préalable de l'architecte en chef.

⁴²³ Jean Sagnes, « L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion », dans Jean Sagnes dir., *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*. Béziers/Perpignan, 2001, p. 40-41.



Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon
 Plan d'urbanisme d'intérêt régional, 1967
 (Carte Archives départementales de l'Aude d'après A. D. Aude, 1168 W 47)



Le projet de l'embouchure de l'Aude avec ses villages-tumulus disséminés de part et d'autre de l'épine dorsale constituée par le centre urbain, 1964-1965 (A. D. Aude, 1211 W 68)

Même si chaque station diffère par son style (maisons blanches de Port-Leucate ou colorées du Cap d'Agde, voûtains de Gruissan, pyramides de la Grande-Motte), elles s'inscrivent dans un plan d'ensemble où la ligne directrice est l'harmonie des espaces, l'équilibre des zonages. Ces stations nouvelles « intégrées » se veulent des contre-modèles des stations antérieures, qui se caractérisaient par un développement progressif et désordonné⁴²⁴. Le maintien du potentiel naturel du littoral y est fondamental dans un souci environnemental précurseur ; la volonté est de créer des zones vierges de toutes habitation afin d'éviter le mitage tant décrié et l'urbanisation anarchique. L'environnement y est considéré de façon très moderne comme participant à la qualité du cadre de vie.

Globalement les projets de la Mission Racine sont menés à bien mais revus à la baisse : abandon de l'aménagement de l'embouchure de l'Aude, des zones « villageoises » prévues pour Gruissan. La Mission doit faire face, sans parler des restrictions budgétaires, à des résistances locales⁴²⁵ bien sûr mais aussi nationales au plus haut niveau. En août 1970, Albin Chalandon, ministre de l'Équipement, déclare dans le journal *France Soir* qu'il « sera nécessaire de s'arrêter en chemin, car cette opération ne paraît pas un bon investissement au bon endroit. Cette côte n'est pas compétitive avec l'Espagne, l'Italie, le Maroc ou la Grèce »⁴²⁶. Ces paroles déclenchent de vives réactions de toutes parts

et il faut l'intervention de Georges Pompidou pour mettre un terme aux polémiques. Le choc pétrolier de 1973, en diminuant les capacités financières du projet, et les lois de décentralisation du 2 mars 1982 et du 7 janvier 1983 bouleversent quelque peu les perspectives.

Le bilan de la Mission Racine peut sembler mitigé⁴²⁷ : un rapport provisoire de l'INSEE de 1980 souligne l'incapacité à « à attirer une population significative d'entrepreneurs touristiques » et les défauts d'une mono-activité touristique sans lien avec l'arrière-pays. Et même si « les touristes du Languedoc-Roussillon restent les pieds dans l'eau en ignorant l'intérieur »⁴²⁸, la fréquentation touristique du Languedoc-Roussillon a explosé : 525 000 touristes en 1964, 1 700 000 visiteurs en 1975, 3 000 000 été 1986 (1 million dans l'arrière-pays). Le littoral languedocien est l'un des trois principaux ensembles touristiques français, avec la Côte d'Azur et le littoral atlantique ; le tourisme y représente actuellement 12% du PIB régional, soit 35 000 emplois permanents et 25 000 supplémentaires en saison. L'impact de l'opération sur le paysage est évident ; ses détracteurs soulignent la perturbation des milieux naturels (lagunes remodelées, creusement des étangs et destruction des fonds rocheux, assèchement des marais, terrassements gigantesques). A contrario, il est possible d'opposer à ces critiques la disparition d'installations humaines sauvages et la mise en place de

⁴²⁴ Bernard Toulhier, « L'architecture des bains de mer en France (XVIII^e-XX^e siècle) », dans Duhamel (Philippe), Talandier (Magali) et Toulhier (Bernard), *Le balnéaire de la Manche au Monde*. Colloque de Cerisy. Rennes, 2015, p. 43.

⁴²⁵ L'opposition vient des habitants, des élus aussi ; le Conseil général de l'Aude considère que la création ne satisfait pas les besoins économiques du département et que le V^{ème} plan est bien au-dessous des espérances (A. D. Aude, 82 J 14, fonds Joseph Euzet, érudit).

⁴²⁶ A. D. Aude, 82 J 14, fonds Joseph Euzet, érudit. Jean Sagnes, « L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion », dans Jean Sagnes dir., *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*. Béziers/Perpignan, 2001, p. 49.

⁴²⁷ A. D. Aude, 1603 W 63.

⁴²⁸ J.-P. Lozato-Giotart, *Géographie du tourisme : de l'espace regardé à l'espace consommé*. Paris, Masson, 1993, 312 p.



Le Général de Gaulle à Leucate-La Corrège, entouré à gauche de Marcel Dufay, préfet de l'Aude, et à droite de Maurice Oeuvarard, sous-préfet de Narbonne, 24 octobre 1967
(A. D. Aude, 1211 W 268/09)

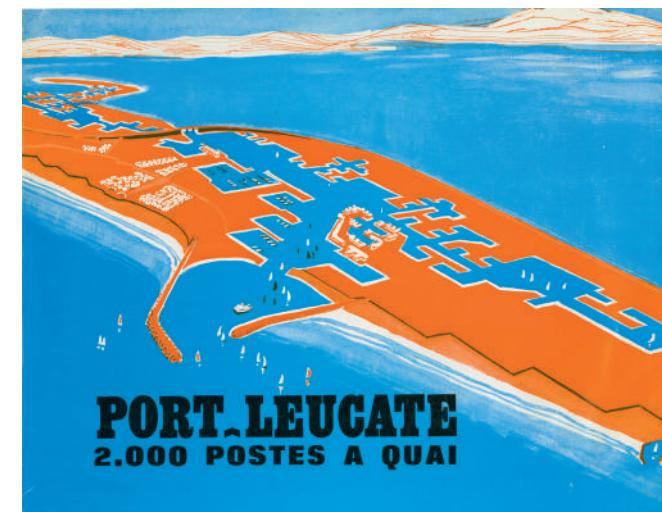


Le Général de Gaulle avec les ouvriers sur le pont de Leucate-La Corrège, 24 octobre 1967
(A. D. Aude, 1211 W 268/01)

coupures vertes afin de limiter les risques d'incendie⁴²⁹. La Mission n'a pas totalement réussi à éviter l'urbanisation sauvage mais a empêché le phénomène de dénaturation profonde de la Costa Brava espagnole. Elle a attiré l'attention sur la nécessité de préserver un espace naturel fragile. Cette reconnaissance publique par l'État a posé la patrimonialisation du littoral comme patrimoine collectif. « On est libre de contester les choix qui ont été faits, mais une œuvre immense a été accomplie », peut ainsi conclure Pierre Racine décédé en 2011⁴³⁰.

Quel a été l'avenir du littoral après cette vaste opération d'aménagement ? En 1994, le projet de création d'un parc naturel régional voit le

jour, porté par les élus locaux ; il aboutit au décret du 18 décembre 2003 portant classement du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée. En 2017, un projet plus ambitieux, le plan Littoral 21, naît d'une collaboration entre la Région, l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations ; comme il y a cinquante ans, cette mission est confiée à des architectes, Elisabeth et Christian de Portzamparc. Une approche intégrée et multidisciplinaire sur trois axes - économique, environnemental et social - doit permettre à « la Grande Région [d'acquérir] le statut de puissance maritime européenne », selon les termes mêmes de Carole Delga, présidente du Conseil régional Occitanie, et mettre enfin en relation arrière-pays et littoral.



(A. D. Aude, 1211 W 68)

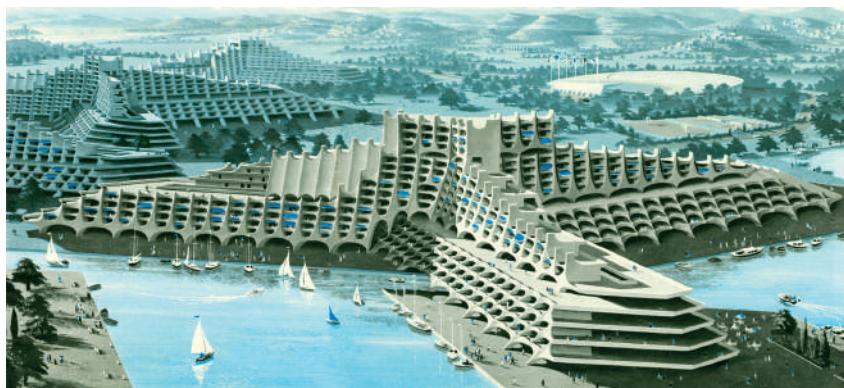
⁴²⁹ Jean-Jacques Bavoux, *Les littoraux français*. Paris, Armand Colin, 1997, 268 p.

⁴³⁰ Pierre Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Montpellier, 1980, p. 237-242.

Gruissan la multiple

Le 16 novembre 2010, la Commission régionale du patrimoine et des sites a conféré à Port Leucate, Port-Barcarès, Le Cap d'Agde et Gruissan le label du Patrimoine architectural du XX^e siècle, la Grande-Motte étant déjà labellisée depuis le 19 janvier 2010. La dimension patrimoniale des cinq stations de la Mission Racine, dont fait partie Gruissan, est ainsi reconnue quarante ans après les premiers travaux, consacrant l'ambition architecturale des responsables de la Mission interministérielle. Le choix des architectes chargés de la conception des différentes unités est symptomatique de la volonté d'éviter à tout prix le bétonnage de la côte du Languedoc-Roussillon.

Deux grands architectes Raymond Gleize (Grand prix de Rome d'architecture en 1946) et Edouard Hartane se voient confier l'aménagement de la station de Gruissan. Leur premier projet, jugé trop monumental, est refusé par les responsables de la Mission interministérielle. Il s'agit de respecter la singularité de Gruissan et de tirer parti de ses avantages. Les reliefs de la Clape et le vieux village lové autour de la tour Barberousse offrent des atouts de charme ; les gommer par un aménagement trop imposant serait une faute esthétique sans compter l'opposition de la population⁴³¹. Dans le même esprit d'intégration de l'existant, le village de chalets est conservé alors qu'un premier projet envisageait sa disparition au grand dam des habitants.



Le projet des « immeubles-étoiles » de Gruissan abandonné à la suite des protestations des habitants
Paris-Match, n° 799, 1^{er} août 1964
(A. D. Aude, 1168 W 46)

Raymond Gleize et Edouard Hartane choisissent un schéma d'urbanisme réaliste, loin des projections formidables parues dans la presse⁴³² mais peu adaptées au site. 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. Six millions de mètres cubes de sédiments sont retirés et réutilisés aussitôt pour rehausser les terrains des quelques 1 600 hectares nécessaires à la station. L'emprise foncière y est bien plus importante que pour les autres stations (entre 400 ha et 700 ha). 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. La côte est remodelée aussi profondément qu'elle l'a été lors de la grande inondation de 1316.



Le site (le vieux village et la plage des chalets) avant les travaux d'aménagement
(Photographies Alain Perceval, 1211 W 68)

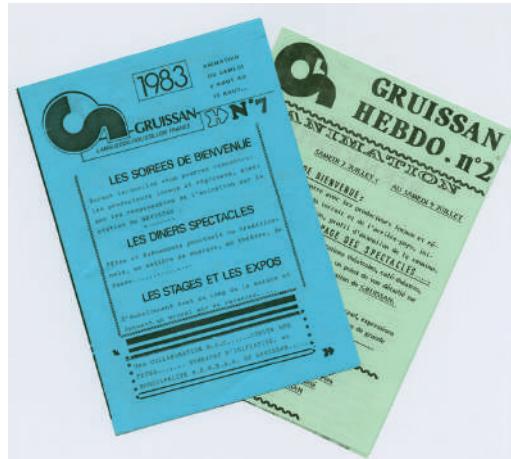
En plus du plan d'eau du Grazel, Gruissan doit s'étendre à l'embouchure du port jusqu'aux Aygades par le secteur des marinas - le Gruissan lacustre -, et sur les reliefs de la Clape avec de petits centres villageois. Ces deux zones sont partiellement aménagées : le camping des Aygades, ouvert en 1975, pour le premier projet, et le complexe de l'ADAS INRA, pour le second, sont les seuls équipements aboutis. La création du Conservatoire du littoral en 1975 et la protection de l'urbanisation de la

⁴³¹ A. D. Aude, 1168 W ; une maquette est apportée sur site en présence des responsables de la Mission, des élus et des architectes afin de vérifier la juste intégration de l'architecture projetée dans le paysage qui ne doit pas être masqué.

⁴³² Un numéro spécial de *Paris Match* marque défavorablement les esprits localement car présentant un ensemble par trop futuriste et jugé particulièrement dissonant dans le paysage audois.

Clape limite l'extension des villages prévus, mais respecte, ce faisant, la préoccupation écologique de la Mission.

Le paysage apparaît complètement transformé aux yeux des Gruissanais et, 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, des volumes des bâtiments et l'harmonie des couleurs. Les opérateurs privés, à qui la Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement de l'Aude (S.E.M.E.A.A), confie les constructions doivent se conformer aux prescriptions d'un cahier des charges strict. L'aspect le plus remarquable est donné par les vouïtains⁴³³ 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. Gruissan doit amener au voyage, à une rupture avec le cadre quotidien du touriste ; celui-ci trouve des espaces verts accueillants, une circulation en doigts de gant rejetant les nuisances automobiles à l'extérieur de la station. Les œuvres d'art voulues par Raymond Gleize - le Globe de Robert Garcia (alias Poulet de Gruissan) et les menhirs de Shamaï Haber - sont là aussi pour ajouter au dépaysement du vacancier.

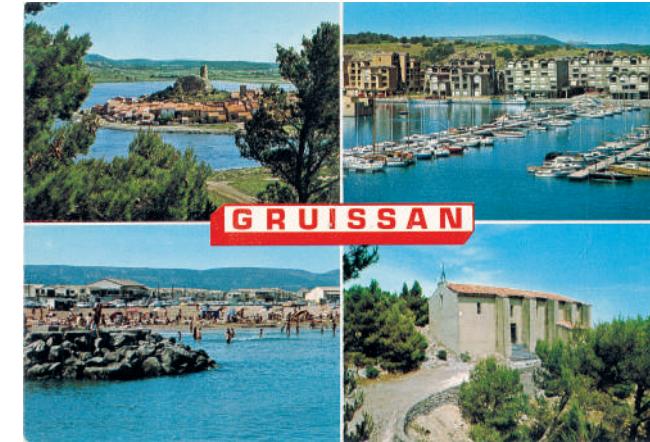


Programmes des animations à Gruissan, 1983
(A. D. Aude, 8799 WW 2142)

La première résidence du port – celle dite des Hublots - est inaugurée en 1976. La Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement de l'Aude (SEMEEA) est chargée de promouvoir la nouvelle station jusqu'alors complètement ignorée des touristes ; les animations se succèdent pour attirer le vacancier.

En 1986 la société d'économie mixte dédiée à la valorisation touristique de Gruissan, la PROMAG (PROMotion et Animation de Gruissan), prend le relais. Petit à petit l'orientation touristique de la station s'affranchit du tout-nautisme et doit composer avec des installations qui ne correspondent plus aux exigences des touristes (les appartements font en moyenne 30 m²).

⁴³³ Daniel Leclercq, *L'aventure du balnéaire : Port-Gruissan de Raymond Gleize et Edouard Hartane, architectes*. Editions Valda/Saint-Roch, 2013, p173.



Vue multiple de Gruissan : le vieux village, Port-Gruissan la plage des chalets et Notre-Dame-des-Auzils, vers 1985
(A. D. Aude, 2 Fi 6080/238)



Port-Gruissan, 1991
(A. D. Aude, 108 Dv 3/23)

Port-Leucate la méditerranéenne

Dès le début de la « Mission Racine » tous les départements du Languedoc-Roussillon sont intégrés dans le projet d'aménagement du littoral. Deux stations sont cependant prioritaires : La Grande Motte dans l'Hérault et Leucate-Barcarès qui associe les deux départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

Le choix du site n'est pas évident car, par ses caractéristiques naturelles, il limite les possibilités de création urbanistique. Le littoral y est très bas ; un lido marécageux et sablonneux empêche l'accostage de bateaux de plaisance. Cette zone floue et mouvante rend difficile la délimitation du domaine public, ce qui ne simplifie pas la tâche des responsables de la Mission lorsqu'il s'agit d'acquérir des terrains aux fins d'aménagement⁴³⁴. La côte y est dépourvue de végétation ou presque, battue par les vents et inhospitalière. Deux éléments « urbains » à vocation balnéaire préexistent : la petite station balnéaire de La Franqui du début du XX^e siècle et celle de Leucate-plage fondée dans les années 1950, se développant anarchiquement sur les contreforts de la falaise. Trois éléments naturels se juxtaposent : le plateau de Leucate et sa falaise ; l'étang de Salses-Leucate, l'un des plus grands du Languedoc ; le lido séparant la mer de l'étang.

Cependant le lieu dispose de quelques atouts qui attirent la convoitise d'un concurrent. Le Centre national des études spatiales (CNES) projette en effet d'implanter une station de lancement de satellites ; le site guyanais de Kourou lui est préféré en 1964. Après ce contretemps, la Mission se lance dans le projet d'unité touristique Leucate-Barcarès. D'emblée, Pierre Racine souligne les difficultés du site et les travaux pharaoniques de remblaiement à prévoir pour surélever les terrains et creuser les canaux et ports : « Faut-il transformer ce paysage étrange, si beau dans sa solitude et son dénuement presque sauvage ? Pourtant il était déjà gravement menacé au sud. Le long de la route, partant du village de Barcarès vers Leucate, des baraques avaient déjà été édifiées ; un bidonville était en train de se créer : sans intervention de notre part, il se serait étendu vers le nord et le site en serait sorti complètement défiguré. Nous décidons donc de retenir Leucate-Barcarès dans notre plan »⁴³⁵.

C'est Georges Candilis, ancien disciple de Le Corbusier, nommé en 1964 architecte en chef de la Mission Racine, qui prend en charge l'aménagement de la station de Leucate : l'enjeu y est grand, les contraintes nombreuses. Des contraintes du site, les aménageurs de la Mission font des atouts environnementaux, préoccupation nouvelle dans la composition urbaine. Georges Candilis, assisté de Michel Duplay, conçoit une station à la forte identité marine, logée entre mer et étangs. C'est une superficie de 300 hectares qui est concernée



Le site, vers 1960
(A. D. Aude, 92 Dv 7/26)



Le chantier, vers 1966
(A. D. Aude, 92 Dv 7/27)

par le plan d'aménagement concerté et organisé autour de deux pôles, le port et la plage⁴³⁶. Les orientations données à la station sont le sport nautique et le développement de la navigation de plaisance. L'énormité du projet fait dire à Charles de Gaulle s'adressant au maire de Leucate lors de la visite effectuée le 24 octobre 1964 : « N'êtes-vous pas épouvanté par cette soudaine poussée de croissance ? »⁴³⁷.



Le Général de Gaulle, attentif à la présentation du projet,
24 octobre 1964
À sa gauche, Raymond Marcellin ministre chargé de Plan et de
l'Aménagement du Territoire, Marcel Dufay préfet de l'Aude, Gaston
Pams, sénateur des Pyrénées-Orientales
(A. D. Aude, 1211 W 268/7)

⁴³⁴ Jacques Pélissier, « La préfectorale au cœur du développement territorial », dans *Deux siècles d'histoire préfectorale dans l'Aude, 1800-2000*. Carcassonne, 2000, p. 131-143.

⁴³⁵ Pierre Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Montpellier, 1980, p. 88-89.

⁴³⁶ Julie Deroy, *L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon : l'exemple de la station de Port-Leucate (1963-1997)*. Université Toulouse-le-Mirail-UFR géographie aménagement, 1997.

⁴³⁷ A. D. Aude, 1211 W 68.



Le projet, 1969
(A. D. Aude, 1211 W 68)

La construction du port, bassin et ouvrages en mer, est assurée par les services de l'Etat et sa gestion confiée à la Société pour l'établissement et l'exploitation du port de plaisance de l'unité touristique de Leucate-Barcarès (SOP-LEBA). Inauguré en 1969, le port peut recevoir jusqu'à 3 000 bateaux (à flot ou à terre). Le projet initial prévoyait 6 bassins distincts, compris entre la mer et le chenal passant sous le pont de la Corrège, et toute une zone de petits canaux desservant des habitations de type marinas sur l'autre rive du chenal intérieur. L'influence de Le Corbusier, dont Candilis a été l'adjoint à Marseille, 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.



Port-Leucate en construction, vers 1969
(A. D. Aude, 92 Dv 6/122)



La station en construction,
(A. D. Aude, 92 Dv 5/64 et 66)

Le village de vacances des Carrats⁴³⁸ est emblématique de ce choix urbanistique et de la volonté de privilégier une mono-activité touristique adressée aux classes moyennes. Georges Candilis conçoit le village des Carrats⁴³⁹ 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 bâtiments collectifs, les nombreux lieux publics (placettes, aires de jeux) ont laissé dans la mémoire des vacanciers et du personnel le souvenir d'un lieu idéal où tout était fait pour tendre vers un bonheur individuel et collectif. Visionnaire, Georges Candilis a également créé l'hexacube (module d'habitat préfabriqué) et un mobilier spécifique novateur dont quelques pièces maîtresses ont été achetées en 2014 par le Centre national d'art et de culture Georges Pompidou.



Le village de vacances des Carrats
(A. D. Aude, 2378 W 113)

⁴³⁸ Christiane Amiel, Michèle François et Renaud Barrès, *Le village des Carrats à Port-Leucate. Une utopie sociale et architecturale*. Narbonne, 2016, 100 p.

⁴³⁹ Le 23 juillet 2014, le village des Carrats est inscrit au titre des Monuments historiques, après une première labellisation « Patrimoine du 20^e siècle » en 2012. Par arrêté, sont inscrites les façades et toitures de tous les bâtiments et en totalité les bungalows T3, 4, 5, ainsi que le sol des parcelles, y compris les aménagements situés sur la plage.



Assiettes réalisées pour le village des Carrats
(Mairie de Leucate)

Les détracteurs du projet sont nombreux, le paysage change radicalement et de nouvelles populations sont invitées si ce n'est à s'installer, du moins à séjourner le temps des vacances. La Mission Racine essaie de gagner la bataille de la communication : de nombreuses animations ponctuent la vie de la station avec la venue de personnalités connues ; un feuilleton télévisé intitulé *Port Leucate*, dont l'action se déroule dans la nouvelle station, est diffusé. Leucate doit répondre à l'objectif d'un aménagement du territoire à vocation touristique, tout en introduisant une organisation de l'espace respectueuse de l'environnement. Pour Pierre Racine, « les stations littorales du Languedoc-Roussillon sont [...] d'abord des villes de vacances faites pour la détente et le bonheur des hommes, un bonheur passager. Elles doivent savoir les attirer par leur visage plaisant et les retenir par leur animation de l'été »⁴⁴⁰ mais, et c'est tout l'enjeu actuel, elles doivent également s'insérer dans un territoire plus vaste en lien avec leurs arrière-pays, et s'inscrire dans la continuité.

⁴⁴⁰ Pierre Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*. Montpellier, 1980, p. 108.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE



L'entrée du village de Leucate, peinture à l'huile de Georges-Daniel de Monfreid, 1888
(Palais des Archevêques, Ville de Narbonne)
© Jean Lepage, Musées de Narbonne, Ville de Narbonne

Sources

Il serait vain de vouloir dresser un état exhaustif des sources qui permettent de faire l'histoire du littoral audois depuis l'Antiquité jusqu'aux années 1980. La période envisagée est bien trop vaste, les thèmes traités bien trop nombreux et divers.

En conséquence, nous avons choisi de ne présenter ici que les fonds les plus riches conservés aux Archives départementales de l'Aude, renvoyant aux travaux historiques cités en bibliographie pour les références des documents isolés. Bien évidemment, on consultera également avec profit les inventaires des archives municipales de Narbonne et de toutes les communes du littoral.

SOURCES MANUSCRITES

Séries anciennes (Ancien Régime)

La série la plus riche est incontestablement la série C qui regroupe les archives des administrations provinciales d'Ancien Régime, en particulier le fonds du diocèse civil de Narbonne (finances, commerce et industrie, travaux publics, armée et défense militaire, santé maritime, affaires des communautés d'habitants, XI^e siècle-1790), les fonds de la maîtrise des ports (passeports, chargement des marchandises, XVI^e-XVII^e siècle) et de l'amirauté de Narbonne (police de la mer et du littoral, 1698-1790).

Epoque révolutionnaire (1790-1800) et séries modernes (1800-1940)

- Série L Administrations et tribunaux révolutionnaires (1790-an VIII) : activités économiques (pêche, salins, commerce) ; marine et défense de la côte ; ports.
- Série M Administration générale et économie (1800-1940) : rapports du préfet sur la situation du département ; santé publique et hygiène ; activités économiques (salicor, pêche, salins, commerce, tourisme).
- Série N (1800-1940) Administration et comptabilité départementales.
- Série O (1800-1940) Administration et comptabilité communales.
- Série P (1800-1940) Douanes : soumissions de francisation des bâtiments de mer (an II-1902) ; mouvements des navires à l'entrée et à la sortie (1916-1941) ; déclarations et soumissions pour les sels à usage agricole et industriel (1924-1935) ; déclaration d'importation de marchandises et

de transbordement, manifestes de cabotage ou déclarations générales de chargement des navires français et étrangers (1897-1942).

- Série S (1800-1940) Travaux publics : port de la Nouvelle (1800-1919) ; étangs (1677-1920).
- Série U (1800-1958) Justice : prud'homies de pêcheurs de Bages (1825-1934), de Leucate (1818-1939), de Port-la-Nouvelle (1877-1954).
- Série Z (1800-1940) Sous-préfectures : sous-préfecture de Narbonne (activités économiques, santé et hygiène, domaine public maritime, port de La Nouvelle, affaires communales)

Epoque contemporaine (après 1940)

- Série OW Administration communale : remembrement, reconstruction des communes après la Seconde Guerre mondiale (1947-1956).
- Série SW Travaux publics : ports et transports maritimes (1819-1959) ; littoraux et espaces côtiers, plages, phares (1822-1961).
- Série W :
 - o fonds de la Préfecture (Cabinet) : occupation allemande de la côte et dédommagements, déminage du littoral (102 W, 1944-1946 ; 107 W, 1940-1956) ; politique économique régionale, aménagement du littoral (58 W, 1940-1970 ; 1276 W, 1962-1975) ; voyage du président de la République sur le littoral en 1967 (1211 W).
 - o fonds de la Préfecture (direction des actions de l'Etat et des relations avec les collectivités locales) : aménagement du Languedoc-Roussillon (61 W, 1952-1970 ; 1472 W, 1971-1980 ; 1504 W, 1972-1984).
 - o fonds de la sous-préfecture de Narbonne : aménagement du littoral (1168 W, 1953-1974 ; 1603 W, 1969-1982)
 - o fonds du Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon, subdivision maritime de l'Aude, centre d'exploitation de Port-la-Nouvelle (2582 W, 2756 W et 1116 WW, 1880-2006).
 - o fonds de la société d'économie mixte Aude-Aménagement (anciennement SEMEAA, Société d'Economie Mixte d'Équipement et d'Aménagement de l'Aude) : aménagement du littoral, station de Gruissan, Port-Leucate, Fleury-d'Aude (8799 WW, en cours de classement, vers 1960-1995).

- o fonds de la Direction générale des Douanes, division de l'Aude, recette principale de Port-la-Nouvelle : mouvements de navires à Port-la-Nouvelle (96 W, 1941-1950 ; 2804 W, 1967-1978).
- o fonds du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée : aménagements, environnement (812 WW, en cours de classement, 1990-2001).

Séries (toutes périodes)

- Série E (Familles, état civil, communes, notaires) : essentiellement dans la sous-série 2 E (familles et sociétés), le fonds de la Compagnie des Salins de Narbonne, Peyriac et Sigean, 1541-1808.
- Série J (Entrées par voie extraordinaire) : outre la sous-série 3 J (pièces isolées et petits fonds), voir les sous-séries suivantes : 13 J (fonds Girard), salins, pêche, XVIII^e siècle ; 15 J (fonds Tallavignes d'Angles), pêche, amirauté de Narbonne, XVII^e-XVIII^e siècle ; 62 J (fonds Hippolyte Faure), salins, pêche, 1666-1848 ; 127 J (fonds de la Compagnie des Salins du Midi), salins de Gruissan, de Sigean, de Lapalme, 1791-2009 ; 150 J (fonds du centre de documentation du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée et de l'Agence méditerranéenne pour l'environnement), environnement, 1990-2007 ; 164 J (fonds du Groupement d'Initiative et de Participation de Leucate), urbanisme, vie dans les copropriétés, 1966-2015.

SOURCES DACTYLOGRAPHIÉES ET IMPRIMÉES

Généralités

- Barante (Claude Ignace Brugière de), *Essai sur le département de l'Aude...* Genève, Luc Sestié imprimeur, an XI, 283 p.
- Moreil (Françoise) éditeur, *L'intendance de Languedoc à la fin du XVII^e siècle. Edition critique du mémoire « pour l'instruction du duc de Bourgogne »*. Paris, CTHS, 1985, 331 p.
- Péronnet (Michel) éditeur, *Mémoires sur le Languedoc suivis du Traité sur le commerce en Languedoc de l'intendant Ballainvilliers (1788)*. Montpellier, Publications de l'Entente bibliophile, 1989, 390-XXXIX p.
- Trouvé (baron Claude Joseph), *Description générale et statistique du département de l'Aude...* Paris, Firmin Didot, 1818, 680 p.

- Vattier d'Ambroyse (V.), *Le littoral de la France. Côtes languedociennes du cap Cerbère à Marseille*. Paris, Victor Palmé, 1888 ; réédition Champion-Slatkine, 1984, 551 p. (A. D. Aude, D° 1891)

Environnement

- Laborde (Pierre), *Les étangs de Bages, Sigean, Ayrolle : protection, aménagement, valorisation*. Montpellier, Université des sciences et techniques du Languedoc, 1973, 45 p. ronéotées (A. D. Aude, B° 166).

Installations portuaires

- *De la construction d'un port de commerce à la rade de la Franqui près le Cap Leucate*. Carcassonne, Polère, 1858, 64 p. (A. D. Aude, D° 336/1).

- *Deuxième notice et documents officiels sur le port de La Franqui près Leucate*. Carcassonne, Polère, 1860, 86 p. (A. D. Aude, D°336/2).

- Faure (Hippolyte), *La loi des ports et La Nouvelle : mémoire adressé à M. le ministre des Travaux publics*. Paris, Boulé et Cie, 1845, 48 p. (A. D. Aude, N° 1559/373).

Salins

- *Notice sur les marais salants du département de l'Aude*, rapport manuscrit du commissaire de l'Inscription maritime rédigé à Narbonne, 5 mai 1864 (A. D. Aude, N° 1591).

- *Question des sels. Publications des Comités institués par les propriétaires de salines et marais salants et par les commerces de sels. Pour la défense des intérêts et des droits de l'industrie salicole*, Paris, imprimerie Delanchy, s. d., 32 p. (A. D. Aude, Q° 2811).

- *Salins de France et d'Espagne situés dans les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales*. Statuts, Paris, 1854, 28 p. (A. D. Aude, Q° 752).

Frontière et défense

- Lapeyre, *Avant-propos consacré à la bataille de Leucate, précédé d'un portrait du Duc d'Halluin, gouverneur du Languedoc*. Extrait du *Mercure charitable*, 1637 (A. D. Aude, 2 J 366).

Aménagement touristique

- Association de protection des intérêts collectifs des chaletains de Gruissan (ASPICG). *Affaire « chalets » de Gruissan-Plage. Collection des principaux documents pour archivage. Classement chronologique (1987-1994)*. S. d. dont une collection complète de la *Lettre aux adhérents de l'ASPICG* de novembre 1988 à 1994 (A. D. Aude, 2 J 935).

- Mission interministérielle pour l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon, *La fréquentation touristique du littoral et le développement des Corbières*, 1969, 117 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 1119).

ICONOGRAPHIE

Documents iconographiques entrés par voie extraordinaire (série Fi)

- 1 Fi Documents de format supérieur à 24 x 30 cm : cartes et plans, photographies, affiches, XVII^e-XX^e siècle.

- 2 Fi Documents de format inférieur à 24 x 30 cm : plans, nombreuses cartes postales et photographies, début XX^e siècle-2000.

- 18 Fi Fonds Jean Ribière, journaliste professionnel et photographe à Perpignan : Gruissan, Leucate, Port-la-Nouvelle, vers 1950-1980.

- 22 Fi Fonds Roger Tabès, journaliste professionnel et photographe à Perpignan : Leucate et Port-Barcarès, 1975-1992.

- 41 Fi Fonds concernant le village de vacances de la Caisse d'Allocations Familiales de l'Aude : Les Carrats à Port-Leucate, 1985-2010.

Collections privées de documents iconographiques numérisées (série Dv)

- 38 Dv Fonds de la Société Nautique de Narbonne : activités nautiques et plaisance, régates, pêche, 1907-2002.

- 65 Dv Fonds Jean-Jacques Lapeyre, président de la Société Nautique de Narbonne de 1940 à 1942 : activités nautiques et plaisance, 1909-1953.

- 80 Dv Fonds du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée : paysages, Salins du Midi, 1930-2009.

- 83 Dv Collections concernant Peyriac-de-Mer : le village, l'étang, les salins, début XX^e siècle-1978.

- 89 Dv Collections concernant Vinassan (mais aussi Fleury-d'Aude et Gruissan) : le village, la société, début XX^e siècle-2008.

- 92 Dv Collections concernant Leucate : le village les plages du Barcarès, de La Franqui, 1899-1998.

- 94 Dv Collections concernant Bages : le village, l'étang, début XX^e siècle-1999.

- 108 Dv Collections concernant Gruissan : le village, l'étang, début XX^e siècle-1998.

- 115 Dv Collections Henri Allaux : localités de l'Aude, début XX^e siècle.

- 117 Dv Collections concernant Lapalme : le village, les salins, société, début XX^e siècle-2006.

- 121 Dv Collections concernant Fleury-d'Aude : le village, la plage, 1957-1982.
- 133 Dv Collections concernant Sigean : le village, l'étang, début XX^e siècle-2000.
- 139 Dv Collections concernant Port-la-Nouvelle : le port, la plage, le bourg, début XX^e siècle-2006.
- 140 Dv Collections concernant le littoral audois numérisées en vue de l'exposition : delta de l'Aude, fortifications de la côte lors de la Seconde Guerre mondiale.

Films et vidéos

Les films, qu'ils aient été tournés par des amateurs ou des professionnels, présentent un intérêt incontestable : ils permettent de juger de l'évolution des paysages mais aussi de voir comment ont évolué au cours du temps les pratiques sociales.

- Ambert (Martine), Bonnardot (Martin-Luc), Cadé (Michel)... [et alii], *Filmer en bord de mer : le littoral du Languedoc et du Roussillon: 40 extraits de films amateurs*. Canet/Perpignan, Trabucaire/Institut Jean Vigo, 2015, 117 p. et DVD.

Orientations bibliographiques

Compte tenu de l'ampleur du sujet, de la diversité des thèmes traités et de l'amplitude chronologique embrassée, nous ne saurions donner ici une bibliographie exhaustive sur l'histoire du littoral audois, son évolution géomorphologique, ses aménagements successifs et ses activités économiques, depuis l'Antiquité jusqu'à la Mission Racine. Nous avons donc été amenés à faire une sélection, privilégiant les ouvrages de référence et les publications récentes.

Vous pouvez, en complément, consulter utilement l'article de Patrick Louvier, consacré au Languedoc et la mer : « Essai bibliographique », dans Patrick Louvier dir., *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*. Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2013, p. 193-276.

GÉNÉRALITÉS

- Balard (Michel) et Picard (Christophe), *La Méditerranée au Moyen Age : les hommes et la mer*. Paris, Hachette, 2014, 286 p.
- Braudel (Fernand), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, Armand Colin, 1966 (seconde édition), 2 vol.
- Braudel (Fernand), *Autour de la Méditerranée*. Paris, éditions de Fallois, 2011, 704 p. (Collection Le Livre de poche).
- Braudel (Fernand) dir., *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*. Paris, Flammarion, 2009, 223 p. (Collection Champs Histoire).
- Braudel (Fernand) et Duby (Georges) dir., *La Méditerranée. Les hommes et l'héritage*. Paris, Flammarion, 2009, 217 p. (Collection Champs Histoire).
- Cabantous (Alain), Lespagnol (André) et Péron (Françoise) dir., *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*. Paris, Fayard, 2005, 902 p.
- Corbin (Alain), *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*. Paris, Flammarion, 2010, 407 p. (Collection Champs).

- Daligaux (Jacques) et Minvielle (Paul), « De la loi Littoral à la Gestion Intégrée des Zones Côtières. Regard critique sur vingt ans d'urbanisation des littoraux méditerranéens français », dans *Méditerranée*, 115, 2010, <http://mediterranee.revues.org/5122>.
- Durand (Stéphane), Jouanna (Arlette) et Pélaquier (Elie), *Les Etats de Languedoc de la Fronde à la Révolution*. Genève, Librairie Droz, 983 p.
- Michaud (Jacques) et Cabanis (André) dir., *Histoire de Narbonne*. Toulouse, Privat, 1981, 330 p. (Pays et villes de France).
- Rieucou (Jean) et Cholvy (Gérard), dir. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle. Actes du congrès de la Fédération Historique Languedoc Méditerranéen-Roussillon, Sète, 8-10 juin 1990*. Paris, L'Harmattan, 1992, 2 vol., 310 et 410 p.
- Solier (Yves) dir., *Narbonne et la mer de l'Antiquité à nos jours*. Catalogue de l'exposition présentée au Musée archéologique de Narbonne (été-automne 1990). Narbonne, Ville de Narbonne, 1990, 121 p.
- Vergé-Franceschi (Michel), *Dictionnaire d'histoire maritime*. Paris, Robert Laffont, 2002, 2 vol., 1502 p.

GÉOGRAPHIE, ENVIRONNEMENT

La zone côtière et les îles

- Ambert (M.), Ambert (P.) et Lugano (M.), « Le littoral des départements de l'Aude et de l'Hérault », dans *Archéologie en Languedoc*, 17, 1993, p. 126-134.
- Amiel (Christiane) et Piniès (Jean-Pierre), *La Nadière, l'île paradoxale*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2007, 44 p. (Les Carnets du Parc, n°6).
- Delestre (Xavier) et Marchesi (Henri) dir., *Archéologie des rivages méditerranéens : 50 ans de recherche. Actes du colloque d'Arles (Bouches-du-Rhône), 28-30 octobre 2009*. Paris, éditions Errance/ministère de la Culture et de la Communication, 2010, 532 p.
- Faisse (Camille), Devillers (Benoît) et Gailledrat (Eric), « Paléogéographie et dynamique du système fluviola-gunaire de la Berre (Aude) durant l'Holocène », dans *Les Gaulois au fil de l'eau. Actes du 37^e colloque international de l'Association Française pour l'Etude de l'Age du Fer, Montpellier, 8-11 mai 2013*. Bordeaux, Ausonius éditions, 2015, volume 2, p. 793-806.
- Galtier (Gaston), *La côte sableuse du Golfe du Lion. Essai de géographie physique*. Montpellier, imprimerie Paul Déhan, 1958, 268 p.
- *Languedoc-Roussillon : promenades écologiques et littéraires. Guide du Conservatoire du littoral*. Arles, Actes Sud et Dexia Editions, 2009, 149 p. (Conservatoire du littoral).

- Larguier (Gilbert), « Inondations de l'Aude : l'apport des sources fiscales », dans Calvet (Marc) dir., *Au chevet d'une catastrophe : les inondations des 12 et 13 octobre 1999 dans le Sud de la France*. Actes du colloque du Laboratoire de Géographie Physique Médi-Terra, 26-28 juin 2000, Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2001, p. 115-122.
- Lenthéric (Charles), *Les villes mortes du golfe de Lion*. Paris, Plon, 1910, 471 p.
- Pirault (Robert), *Dans le jeu de la Terre et de la Mer*. Narbonne, Imprimerie éditeur Serge Candéla, 1987, 241 p.
- Sire (Maria), Sire (Pierre), *Le Clamadou*, roman présenté par Christiane Amiel. Carcassonne et Narbonne, Garae Hésiodé et Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2006, 199 p.
- Vidal (Jean-Jacques), « Les zones palustres du Languedoc méditerranéen. Essai de définition, approche méthodologique », dans *Les zones palustres et le littoral méditerranéen de Marseille aux Pyrénées. Actes du LV^e congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon et du XXX^e congrès de la Fédération historique de Provence (Saint-Gilles, 15 et 16 mai 1982)*. Montpellier, 1983, p. 7-16.
- Viguier (Maurice Gabriel), *La formation du littoral du département de l'Aude*. Montpellier, Camille Coulet et Paris, Lecrosnier, 1888, 24 p.
- Vitaux (Gabriel), *Aude maritime : entre Méditerranée et via Domitia*. Fleury-d'Aude, Label Odero, 2015, 304 p.

Les étangs

- Boutières (Henri), *L'étang de Bages-Sigean. Modèle de lagune méditerranéenne*. Sigean, étude menée pour le Laboratoire Arago, 1973, 35 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 637).
- Caverivière (Charles), « L'exploitation des étangs de Sigean », dans *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 21, 1950, p. 61-80.
- Caverio (J.), « Paléogéographie des étangs narbonnais d'après les sources cartographiques anciennes », dans *Géocarrefour*, vol. 85-1, 2010, p. 29-40.
- Chauveau (Loïc), *Ile Sainte-Lucie, étang de Bages et de Sigean*. Arles, Actes Sud/éditions locales de France, 1998, 41 p. (Conservatoire du littoral).
- Delobette (Hubert) et Hampartzoumian (André), *Ce pays des étangs : de Pissevaches et Gruissan à Canet*. Montpellier, Presses du Languedoc, 2000, 118 p.
- Gastou (G.), *Bages et son étang*. Etude et coupures de presse. Montpellier, 1968-1993, 90 p. dact. et ms. (A. D. Aude, 2 J 1301/1-2).
- Grauby (Hervé), *Les étangs du Narbonnais*. Mazamet, éditions Vert Azur, 2001, 42 p.

- Grauby (Hervé), *En parcourant l'étang de Bages et de Sigean*. Nîmes, Lacour, 1995, 97-[20] p. (Collection Colporteur).

- Guiffan (Jean), *Bages et son étang*. Salles-d'Aude, Service occitan d'imprimerie, 1979, 163 p.

- Laborde (Pierre), *Les étangs de Bages, Sigean, Ayrolle : protection, aménagement, valorisation*. Montpellier, Université des sciences et techniques du Languedoc, 1973, 45 p. ronéotées.

- Rembliez (Christiane), *Languedoc : étang de Bages-Sigean*. Paris, Gallimard, 1998, 62 p. (Conservatoire du littoral).

- Solier (Yves), « L'étang de Deume avant la création de la Réserve Africaine », dans *Bulletin de l'Association des Amis du patrimoine culturel de Sigean et des Corbières*, n° 4, 1997-1998, p. 19-25.

La Clape

- Collin (Gérard), *Le massif de la Clape, un site classé*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2017, 140 p. (Les Carnets du Parc, n° 19).

- David (Magali), *Ma Clape « terre secrète »*. Narbonne, éditions S. Candéla, 1989, 334 p.

- Vanhamme (Marie) et Perrotin (Benoît), *Le massif de la Clape*. Arles, Actes Sud et Dexia Editions, 2009, 45 p. (Conservatoire du littoral).

- Pala (Marc), Molina (James) et Andreu-Boussut (Vincent), *La Réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2017, 139 p. (Les Carnets du Parc, n° 18).

Faune et flore

- Amiel (Christiane), *Entre garrigues et rivages : paroles de chasseurs*. Carcassonne et Narbonne, Garae Hésiode et Parc naturel régional de la Narbonnaise, 2005, 102 p.

- Plassart (Clémentine), Barreau (Dominique), Andrieu (Frédéric) coord., *Atlas de la flore patrimoniale de l'Aude*. Mèze, Biotope Editions, 2016, 432 p.

- Sorbier (Patrick), *Insectes et autres petites bêtes*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2008, 94 p. (Les Carnets du Parc, n°9).

- Sorbier (Patrick) et Nicole (Serge), *Les oiseaux du parc naturel régional*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2005, 60 p. (Les Carnets du Parc, n°5).

- Trinché (Thérèse), *Fleurs d'ici : mer, étangs et garrigues du pays narbonnais*. Narbonne, Narbonne environnement, 1997, 383 p.

Paysage

- Schilling (Jürgen), *L'esthétique des paysages de la Narbonnaise et ses mutations*. Etude réalisée pour le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée. Narbonne, 2008, dact., 3 vol., n. p., dact. (A. D. Aude, 2 J 1356/1-3).

-Schilling (Jürgen), *Le paysage méconnu de la Narbonnaise : à la découverte d'une esthétique contemporaine*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2010, 88 p. (Les Carnets du Parc, n° 11)

PRÉHISTOIRE ET PROTOHISTOIRE

- Gailledrat (Eric), *Pech Maho, comptoir lagunaire de l'Age du fer (VI^e-III^e siècle avant notre ère)*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2012, 72 p. (Les Carnets du Parc, n° 12).

- Gailledrat (Eric), « Pech Maho (Sigean, Aude) : de l'emporion au sanctuaire », dans Delestre (X.), Marchesi (H.), dir., *Archéologie des rivages méditerranéens : 50 ans de recherche. Actes du colloque d'Arles (Bouches-du-Rhône) 28-29-30 octobre 2009*. Paris, éditions Errance/ministère de la Culture et de la Communication, 2010, p. 349-355.

- Gailledrat (Eric) et Solier (Yves), *L'établissement côtier de Pech-Maho (Sigean, Aude) aux VI^e-V^e s. av. J.C. Fouilles 1959-1979*. Lattes, Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, 2004, 467 p.

- Garcia (Dominique) dir., *L'Age du bronze en Méditerranée. Recherches récentes*. Paris, éditions Errance, 2011, 191 p.

- Guilaine (Jean), *De la vague à la tombe : la conquête néolithique de la Méditerranée (8000-2000 av. J.-C.)*. Paris, éditions du Seuil, 2003, 375 p.

- Guilaine (Jean), Freises (André) et Montjardin (Raymond) dir., *Leucate-Corrèze, habitat noyé du Néolithique cardial (préface de P. Racine)*, Toulouse et Sète, Centre d'Anthropologie des Sociétés Rurales et Musée Paul-Valéry, 1984, , 272 p., 135 fig.

- Henry-Gambier (Dominique) et Sacchi (Dominique), « La Crouzade V-VI (Aude, France) : un des plus anciens fossiles d'anatomie moderne en Europe occidentale », dans *Bulletins et Mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, n. s., t. 20, 2008, 1-2, p. 79-104.

ANTIQUITÉ

- Bardot (Anne), « Une zone de préparation des coquillages marins à Port-La-Nautique (Narbonne/Aude) », dans Sanchez (C.) et Jézégou (M.-P.) dir., *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*. Lattes, Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, 2011, p. 213-226.

- Bardot (Anne), « Zones maritimes exploitées durant la période romaine : résonance conchyliologique pour les populations littorales », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale. Regards croisés d'histoire, d'archéologie et de géographie de la Protohistoire au Moyen Âge*. Montagnac, éditions Monique Mergoïl, 2012, p. 141-158.

- Cairou (René), *L'emporion narbonnais, son cadre géographique, son fleuve, ses ports*. Narbonne, Commission archéologique de Narbonne, 1978, 91 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 235).

- Carrato (Charlotte), *Le dolium en Gaule narbonnaise (I^{er} a. C.-III^e s. p. C.). Contribution à l'histoire socio-économique de la Méditerranée nord-occidentale*. Bordeaux, Ausonius, 2017, 748 p.

- Cavero (J.), Druet (M.), Guy (M.), Jézégou (Marie-Pierre), Mathé (V.), Sanchez (C.), « Un exemple d'approche pluridisciplinaire pour la compréhension des aménagements portuaires de Narbonne antique (11) », dans Delestre (X.), Marchesi (H.), dir., *Archéologie des rivages méditerranéens : 50 ans de recherche. Actes du colloque d'Arles (Bouches-du-Rhône) 28-29-30 octobre 2009*. Paris, éditions Errance/ ministère de la Culture et de la Communication, 2010, p. 99-106.

- Cavero (J.), Gunter-Martin (H.), Jézégou (Marie-Pierre), Sanchez (C.), Storch (K.), « Un projet collectif de recherche sur les ports antiques de Narbonne : approche paléogéographique et prospections subaquatiques », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale. Regards croisés d'histoire, d'archéologie et de géographie de la Protohistoire au Moyen-Age*. Montagnac, éditions Monique Mergoïl, 2012, p. 205-224.

- Dellong (Eric), « Deux aspects du proche territoire de Narbonne antique à la croisée de l'histoire, de l'archéologie et de la géographie : la mobilité littorale et la cadastration antique (I^{er} s. av. J.-C.-III^e s. ap. J.-C.) », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale. Regards croisés d'histoire, d'archéologie et de géographie de la Protohistoire au Moyen-Age*. Montagnac, éditions Monique Mergoïl, 2012, p. 225-274.

- Dellong (Eric), « La transformation du paysage narbonnais antique révélé à partir des indices archéologiques », dans Abbé (Jean-Loup), dir., *Une longue histoire : la construction des paysages méridionaux. Actes du colloque des 23-24 mai 2008*. Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 2012, p. 71-82.

- Dellong (Eric), « Narbo, la ville et son proche territoire dans l'Antiquité : pour une approche renouvelée des espaces littoraux », dans González Villaescusa (Ricardo) et Ruíz de Arbulo (Joaquín), *Simulacra Romae II. Rome, les capitales de province (capita provinciarum) et la création d'un espace commun européen. Une approche archéologique*. Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2013, p. 125-159.

- Gayraud (Michel), *Narbonne antique, des origines à la fin du III^e siècle*. Paris, Université Paris IV, thèse de doctorat d'Etat, 1977, 2 vol. dact., 1016 p. (A. D. Aude, 2 J 389-390).

- Guy (Max), Jézégou (Marie-Pierre) et Salvat (Michel), « Les gisements de l'étang des Estagnols à Port-la-Nouvelle », dans Sanchez (C.) et Jézégou (M.-P.) dir., *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*. Lattes, Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, 2011, p. 85-92.

- Hollard (Dominique), « Un trésor monétaire de la fin du III^e siècle ap. J.C. découvert au lieu-dit Nautica à Port-la-Nouvelle », dans Sanchez (C.) et Jézégou (M.-P.) dir., *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*. Lattes, Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, 2011, p. 245-263.

- Larguier (Gilbert), « Les villes et le littoral languedocien : l'exemplarité narbonnaise », dans *Bulletin de la Commission archéologique et littéraire de Narbonne*, tome 46, 1995, p. 131-134.

- Laubenheimer (Fanette), Serneels (Vincent) et Perron d'Arc (Michel), *Sallèles d'Aude. Ateliers de potiers gallo-romains du Clots de Raynaud. Fouille programmée*. S. l., 1985, 20 p. dact. et pl. (A. D. Aude, 2 J 587).

- Laubenheimer (Fanette) et Courrent (Mireille), *Les potiers de Sallèles d'Aude. Un atelier gallo-romain au cœur des vignes*. Sallèles-d'Aude, Association des fouilles archéologiques de Sallèles-d'Aude, 1994, 26 p. (A. D. Aude, 2 J 1441).

- Ropiot (Virginie), Puig (Carole) et Mazière (Florent) dir., *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale. Regards croisés d'histoire, d'archéologie et de géographie, de la Protohistoire au Moyen Age*. Montagnac, éditions Monique Mergoïl, 2012, 316 p.

- Rouquette (Pascal), « Observations sur l'occupation antique de la commune de Port-la-Nouvelle : Le cas de l'établissement littoral de Sainte-Jeanne », dans Sanchez (C.) et Jézégou (M.-P.) dir., *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*. Lattes, Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, 2011, p. 67-84.

- Sanchez (Corinne), « Narbonne, port de distribution du vin dans l'Antiquité », dans *Les vins antiques romains. Elaboration, transport et mythologie. Cahiers de l'Association culturelle du Razès*, n° 93, 2016, p. 49-66.

- Sanchez (Corinne) coord., *Projet collectif de recherche sur les ports antiques de Narbonne. Rapport 2011. Les ports antiques de Narbonne*, 209 p. En ligne : <http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/PLACES/France/Narbonne/Narbonne-PCR2011.pdf>

- Sanchez (Corinne), Carrato (Charlotte), Favennec (Benoît), « Recherches récentes sur les contextes portuaires de Narbonne (Aude) : les fouilles de Port-la-Nautique et du Grand-Castérou », dans *Actes du congrès d'Arles, 2-5 juin 2011*. Marseille, Société française d'étude de la céramique antique en Gaule, 2011, p. 171-201.

- Sanchez (Corinne), Caverio (Julien), Jézégou (Marie-Pierre), Pagès (Gaspard), « Narbonne, la ville et ses ports », dans Pasqualini (M.), *Fréjus romaine, la ville et son territoire. Agglomérations de Narbonnaise, des Alpes-Maritimes et de Cisalpine à travers la recherche archéologique*. Antibes, édition APDCA (Association pour la promotion et la diffusion des connaissances archéologiques), 2011, p. 211-224.

- Sanchez (Corinne), Dellong (Eric), Guerre (J.), Loppe (Frédéric) et Moulis (Dominique), « Un établissement littoral antique, l'île Saint-Martin à Gruissan (Aude) », dans *Revue Archéologique de Narbonnaise*, tome 33, 2000, p. 309-349.

- Sanchez (Corinne), Jézégou (Marie-Pierre) dir., *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*. Lattes, Association pour le développement de l'archéologie en Languedoc-Roussillon, 2011, 291 p.

- Sanchez (Corinne), Jézégou (Marie-Pierre), dir., *Les ports antiques de Narbonne*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2014, 100 p. (*Les Carnets du Parc* n°15).

- Sanchez (Corinne), Jézégou (Marie-Pierre), Pagès (Gaspard), « Entre littoral et arrière-pays, l'organisation des activités artisanales : le cas de Narbonne antique », dans Esposito (A.) et Sanidas (G.), « *Quartiers* » artisanaux en Grèce ancienne. Une perspective méditerranéenne. *Archéologie des espaces économiques. Actes du Symposium international d'HALMA-IPEL sur La concentration spatiale des activités et la question des quartiers spécialisés (Lille 2009)*. Lille, Septentrion Presses Universitaires, 2012, p.373-386 (Collection Archaologia).

- Solier (Yves), dir., « Les épaves de Gruissan », dans *Archaeonautica*, n° 3, 1981, p. 7-264.

- Solier (Yves), Barboteau (Henri), « Découverte de nouveaux plombs, inscrits en ibère, dans la région de Narbonne », dans *Revue Archéologique de Narbonnaise*, tome 21, 1988, p. 61-94.

ACTIVITÉ MARITIME ET NAVIGATION

Marine, institutions et patrimoine maritimes

- Antier (Jean-Jacques), *Marins de Provence et du Languedoc : vingt-cinq siècles d'histoire du littoral français méditerranéen*. Genève, Aubanel, 2003, 281 p.

- Barthès (Henri), « Le vocabulaire maritime du littoral languedocien du X^e au XV^e siècle », dans Rieucan (Jean) et Cholvy (Gérard), dir. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle. Actes du congrès de la Fédération Historique Languedoc Méditerranéen-Roussillon, Sète, 8-10 juin 1990*. Paris, L'Harmattan, 1992, tome 1, p. 223-290.

- Darsel (Joachim), « L'amirauté en Languedoc et Roussillon », dans *Le Sud-Ouest. Actes du 96^e congrès national des Sociétés Savantes de Toulouse, 1971. Histoire moderne et contemporaine*. Paris, Bibliothèque nationale, tome II, 1976, p. 9-27.

- Gausset (Jean-Claude), « La construction navale en Languedoc au XVIII^e siècle », dans *Annales du Midi*, tome 103, n° 193, 1991, p.41-61.

- Dumond (Lionel), Durand (Stéphane) et Thomas (Jérôme) dir., *Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations, XVI^e-XXI^e siècles. Actes du colloque de Montpellier, 19-20 mars 2004, en hommage à Louis Dermigny (1916-1974)*. Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2008, 463 p.

- Fabre (Ghislaine), Le Blévec (Daniel) et Menjot (Denis) dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Age. Actes du colloque de Lattes, 12-14 novembre 2004*. Lattes, Le Manuscrit, Association pour la connaissance du patrimoine en Languedoc Roussillon, 2009, 327 p.

- Palouzié (Hélène) et Jacquelin (Christian), *Du négafol à la barraca : le patrimoine maritime en Languedoc-Roussillon. Etude, protection, conservation*. Montpellier, Direction régionale des affaires culturelles en Languedoc-Roussillon, 2011, 53 p.

- Pauc (Jean), *Notre-Dame des Auzils, cénotaphes et ex-voto marins à Gruissan*. Portet-sur-Garonne, éditions Loubatières, 1993, 91 p.

- Pelletier (Monique) et Bergès (Louis) dir., *Voyages en Méditerranée de l'Antiquité à nos jours. Actes du 128^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Bastia, 2003*. Paris, éditions du CTHS, 2008, 475 p.

- *Phares du Languedoc-Roussillon : « éclairer la mer, signaler la terre »*. Montpellier, DRAC Languedoc-Roussillon, 2013, 79 p.

- Sosson (Jean-Pierre), « Un compte inédit de construction de galères à Narbonne (1318-1320) », dans *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, 1962, fascicule XXXIV, p. 57-318.

- Thiébaud (Frédéric), « Pour un état des lieux des embarcations traditionnelles de Méditerranée en Languedoc-Roussillon », dans *Etudes héraultaises*, n°35, 2004-2005, p. 155-164.

Corsaires, pirates et barbaresques

- Bollon (Marc), *Aventures en Golfe du Lion : corsaires, frégates et vaisseaux (1472-1810)*. Sète, Nouvelles Presses du Languedoc, 2007, 175 p.

- Botte (Roger), Stella (Alessandro) dir., *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de la Méditerranée (Moyen Âge-XX^e siècle)*. Paris, Karthala, 2013, 394 p.

- Cabantous (Alain), *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*. Paris, Fayard, 1993, 311 p.

- Fontenay (Michel), *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant : navigation, commerce, course et piraterie, XVI^e-XIX^e siècle*. Paris, Classiques Garnier, 2010, 425 p.

- Heers (Jacques), *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée (XIV^e-XVI^e siècle)*. Paris, Perrin, 2001, 368 p. (collection Tempus)

- Weiss (Gillian), *Captifs et corsaires : l'identité française et l'esclavage en Méditerranée*. Toulouse, Anacharsis, 2014, 411 p.

Protection sanitaire

- Hildesheimer (Françoise), « La protection sanitaire des côtes françaises au XVIII^e siècle », dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXVII, 1980, p. 443-467.

Naufrages

- Larguier (Gilbert), « Les naufrages, miroir de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Louvier (Patrick) dir., *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*. Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2013, p. 115-132.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- Pala (Marc) et Escudier (Jean-Louis), *Le temps de la vigne*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2013, 96 p. (Les Carnets du Parc n° 14).

Moyen Âge

- Abbé (Jean-Loup), *A la conquête des étangs : l'aménagement de l'espace en Languedoc méditerranéen (XII^e-XV^e siècle)*. Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2006, 331 p.

- Abbé (Jean-Loup), « Aménager les terroirs humides aux époques médiévale et moderne : le rôle des communautés d'habitants et des seigneurs en Languedoc », dans *Retrouver les paysans. Communauté – pouvoirs – territoires, XIII^e-XX^e siècles. Mélanges en l'honneur d'Elie Pélaquier...* Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2017, p. 77-89.

- Bourin-Derruau (Monique), Le Blévec (Daniel), Raynaud (Claude) et Schneider (Laurent), « Le littoral languedocien au Moyen-Âge », dans *Castrum 7, Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen-Âge : défense, peuplement, mise en valeur*, Actes du colloque international organisé par l'Ecole française de Rome et la Casa de Velázquez recueillis par Jean-Marie Martin, Rome, 23-26 octobre 1996, Rome/Madrid, Ecole française de Rome, Casa de Velázquez, 2001, p. 345-423.

- Cairou (René), *Narbonne dans le renouveau économique des XII^e et XIII^e siècles*. Narbonne, Commission archéologique de Narbonne, 1979, 144 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 286).

- Dufourcq (Charles-Emmanuel), *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen-Âge. Provence-Languedoc-Catalogne*. Paris, Hachette, 1975, 245 p.

- Dupont (André), *Les relations commerciales entre les cités maritimes de Languedoc et les cités méditerranéennes d'Espagne et d'Italie du X^e au XIII^e siècle*. Nîmes, Chastanier, 1942, 151 p.

- Durand (Aline), *Les paysages médiévaux du Languedoc (X^e-XII^e siècles)*. Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 1998, 493 p.

- Puig (Carole), « Les ressources de l'étang et de la mer dans la partie occidentale du Golfe du Lion (du XIII^e au XIV^e siècle) », dans Marandet (Marie-Claude) dir., *L'homme et l'animal dans les sociétés méditerranéennes. 4^e journée d'études du Centre de Recherches Historiques sur les Sociétés Méditerranéennes et du Pôle Universitaire Européen de Montpellier et du Languedoc-Roussillon. Université de Perpignan, 20 novembre 1998*. Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2000, p. 93-121.

Epoques moderne et contemporaine

- Brogini (Anne) et Ghazali (Maria) dir., *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protection, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Actes du colloque de Nice, 15-17 novembre 2012. Saint-Denis, éditions Bouchène, 2015, 327 p.

- Daumalin (Xavier), Faget (Daniel) et Raveux (Olivier) dir., *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes (XVI^e-XX^e siècles)*. Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2016, 363 p.

- Degage (Alain), « La marine marchande française en Méditerranée d'après le rôle général de 1686. Provence - Languedoc », dans *Bulletin de la société d'études scientifiques de Sète et sa région*, tomes XIV-XV, 1986, p.56-69.

- Doumerc (Bernard), « La lente agonie des ports du Midi : Narbonne, Montpellier et Marseille confrontés à l'évolution des circuits d'échange (fin XV^e-début XVI^e siècle) ». *Annales du Midi*, tome 106, n°207, 1994, p. 317-331.

- Gandilhon (René), *La Marine du Levant d'après deux comptes inédits (1562-1563)*. *Annales du Midi*, tome 55, 1943, p.421-428.

- Larguier (Gilbert), *Le drap et le grain en Languedoc : Narbonne et le Narbonnais 1300-1789*. Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 1996, 3 volumes, 1366 p.

- Larguier (Gilbert), « Les échanges franco-catalans à la fin du XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle », dans Larguier (Gilbert), *Découvrir l'histoire du Roussillon, XII^e-XX^e siècle. Parcours historien*. Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2010, p. 235-253.

- Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle. Journées d'histoire et histoire du droit et des institutions de l'Université de Perpignan Via Domitia*. Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2012, 230 p.

- Larguier (Gilbert), « Narbonne et la voie méditerranéenne du pastel », dans *Annales du Midi*, n° 222, avril-juin 1998, p. 149-167.

- Larguier (Gilbert), « Orientaux, Turcs et turqueries autour du Golfe du Lion, XVII^e-XVIII^e siècles », dans Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle. Journées d'histoire et histoire du droit et des institutions de l'Université de Perpignan Via Domitia*. Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2012, p. 29-54.

- Larguier (Gilbert), « Ports du Golfe du Lion et trafics maritimes, XI^e-XV^e siècle », dans Fabre (Ghislaine), Le Blévec (Daniel) et Menjot (Denis) dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen-Age. Actes du colloque de Lattes, 12-14 novembre 2004*. Lattes, Le Manuscrit, Association pour la connaissance du patrimoine en Languedoc Roussillon, 2009, p. 63-76.

- Le Mao (Caroline), *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*. Paris, Armand Colin, 2015, 252 p. (Collection U).

- Louvier (Patrick) dir., *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*. Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2013, 302 p.

- Marnot (Bruno), *Les villes portuaires maritimes en France XIX^e-XXI^e siècle*. Paris, Armand Colin, 2015, 232 p. (Collection U).

- Marquié (Claude), *L'industrie textile carcassonnaise au XVIII^e siècle : étude d'un groupe social : les marchands-fabricants*. Carcassonne, Société d'Etudes Scientifiques de l'Aude, 1993, 450 p.

- Marquié (Claude), « Vincent de Gournay (1712-1759), la fabrique languedocienne et le commerce du Levant au XVIII^e siècle », dans *Bulletin de la Société d'études scientifiques de l'Aude*, tome 108, 2008, p. 101-110.

- Perret (René), « Port-la-Nouvelle et Port-Vendres, deux ports de commerce de rang régional », dans Rieucau (Jean) et Cholvy (Gérard) dir., *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle. Actes du congrès de la Fédération Historique Languedoc Méditerranéen-Roussillon, Sète, 8-10 juin 1990*. Paris, L'Harmattan, 1992, tome 2, p.199-205.

PÊCHE

Généralités

- Alibert (Louis), « Glossaire des termes languedociens employés par les pêcheurs du littoral audois », dans *Folklore*, tome 3, 1941, p.235-251.

- *Bétou (Le) et autres bateaux de travail des étangs*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2002, 48 p. (Les Carnets du Parc, n°3).

- Faget (Daniel) et Sternberg (Myriam), dir., *Pêches méditerranéennes : origines et mutations. Protohistoire-XXI^e siècle*. Paris/Aix-Marseille, Karthala/Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, 2015, 243 p.

- Feral (François), « Un hiatus dans l'administration et la politique des pêches maritimes : les prud'homies de pêcheurs en Méditerranée », dans *Norois*, n°133-135, janvier-septembre 1987, p. 355-369.

- K'neur (Anne), *La Saint-Pierre : fêtes et traditions des pêcheurs en Méditerranée*. Bouzigues, éditions Les Amis du Musée de l'étang de Thau, 2000, 64 p.

- Larguier (Gilbert), « Pêche, environnement et société littorale autour du Golfe du Lion au XVIII^e siècle », dans Larguier (Gilbert) coord., *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle. Journées d'histoire et histoire du droit et des institutions de l'Université de Perpignan Via Domitia*. Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2012, p. 71-101.

- Larguier (Gilbert), « Pêche et société en Languedoc au XVIII^e siècle. La 'pêche aux bœufs' », dans *L'histoire grande ouverte. Hommages à Emmanuel Le Roy-Ladurie*. Paris, Fayard, 1997, p. 58-67.

- Marty (François) et Marty (Bernadette), *La pêche artisanale, entre mer et étangs*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2008, 84 p. (Les Carnets du Parc, n°10).

- Narbonne (Isabelle), Bourjade (H.-P.), Carbonnel (A.), Sire (P.) et Vals (F.), « La pêche sur le littoral audois », dans *Folklore*, tome 3, 1941, p. 195-234.

Bages-Sigean

- Loste (Claudine), Dusserre (Karine), *La pêche sur l'étang de Bages-Sigean. Evolutions de 1985 à 1995*. Sète, CEPALMAR, avril 1996, 100 p. et annexes (A. D. Aude, 150 J 38).

Gruissan

- Laurent (Martine), « La Saint-Pierre à Gruissan. C'est la fête des pêcheurs », dans *Aude Magazine*, n° 2, juillet-août 2003, p. 80-91.

- Lepage (Jean), « L'offrande des pêcheurs de Gruissan », dans *Neptunia*, n° 150, 1983, 4 p.

- Lopez (Catherine) et Gausse (Jean-Claude), *Piété des gens de mer. Les ex-voto marins du Languedoc (Agde, Gruissan, Sète)*. Pézenas, éditions Domens, 1994, 86 p.

- Pauc (Jean) et Yché (Julien), *Etude historique sur Gruissan, nouvelle édition refondue, illustrée et augmentée de la réimpression de « L'Essai sur l'histoire du commerce maritime de Narbonne » par Célestin Port*. Quillan, impr. Tinena, 1985, 411 p.

- Taussac (Marie-Rose), *Les prud'hommes pêcheurs de Gruissan. Chronique 1791-1943 et quelques histoires de leur histoire*. Gruissan, 1996, 202 p.

Leucate

- Ribéro (L.), « Conflits de pêche à Leucate au XVIII^e siècle », dans *Bulletin de la Commission archéologique de Narbonne*, t. XXV, 1959-1960, p. 1-7.

Port-la-Nouvelle

- Laurent (Anne), *La communauté des pêcheurs de l'île de la Nadière. Etude de référence documentaire*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2005, 205 p. (A. D. Aude, 2 J 1245).

SALINS

- Boudet (Gérard), *La renaissance des salins du midi de la France au XIX^e siècle*. Paris, Compagnie des Salins du Midi et des Salines de l'Est, 1995, 269 p.

- Boudou (Nadine) et Audreu-Boussut (Vincent), *Les salins entre terre et mer*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2013, 80 p. (Les Carnets du Parc, n° 13).

- Cayla (Paul), « Le commerce du sel languedocien au XII^e siècle. Une lettre de Bernard, fils de Raymond V, duc de Narbonne et comte de Toulouse, à Henri II Plantagenet roi d'Angleterre » dans *Bulletin de la Commission Archéologique de Narbonne*, tome 25, 1953-1960, p. 81-86.

- Coadic (S.), Sanchez (C.), « Un témoignage archéologique de salines à Narbonne (Aude) : la découverte d'une machine à élévation d'eau », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale. Regards croisés d'histoire, d'archéologie et de géographie de la Protohistoire au Moyen-Age*. Montagnac, éditions Monique Mergoil, 2012, p. 159-167.

- Dupont (André), « L'exploitation du sel sur les étangs du Languedoc (IX^e-XIII^e siècles) » dans *Annales du Midi*, 1958, p. 7-25.

- Hérault (Laurence), *La construction du salin moderne. La transformation des salins du Midi de la France, XVIII^e-XIX^e siècles*. Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2010, 159 p.

- Labriffe (Pierre-Arnaud de), « Le sel en Languedoc, plaines et littoral audois : prémices d'une archéologie salinière », dans *Les plaines littorales en Méditerranée nord-occidentale : regards croisés d'histoire, d'archéologie et de géographie, de la Protohistoire au Moyen Age*. Montagnac, éditions Monique Mergoil, 2012, p. 129-158.

- Leenhardt (Albert), *Les salins du Languedoc*. Bellegarde, impr. SADAG, 1939, 88 p.

- *Sel (Le) et l'homme en pays narbonnais*. Gruissan, Le Salin de l'île Saint-Martin, s. d., 15 p.

- Martinez (Michel), « Contribution à l'histoire de la fabrication de la soude végétale à partir des « salicornes » dans les communautés maritimes de l'Aude et de l'Hérault au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle », dans *Les zones palustres et le littoral méditerranéen de Marseille aux Pyrénées. Actes du LVI^e congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon et du XXX^e congrès de la Fédération historique de Provence (Saint-Cilles, 15 et 16 mai 1982)*. Montpellier, 1983, p. 143-153.

- Richard (Jean-Claude), « Le sel et les salins en Bas Languedoc : *Nihil esse utilius sale et sol* (Pline l'Ancien) » dans *Etudes sur l'Hérault*, n° 39, 2009, p. 387-391

FRONTIÈRE ET DÉFENSE

- Pala (Marc), *L'ancienne frontière. Entre mythe et histoire, un espace de l'entre-deux*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2008, 84 p. (Les Carnets du Parc, n°8).

Epoque moderne

- Catarina (Didier), « La défense de la côte du Languedoc au XVIII^e siècle », dans Rieucan (Jean) et Cholvy

(Gérard) dir., *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle. Actes du congrès de la Fédération Historique Languedoc Méditerranéen-Roussillon, Sète, 8-10 juin 1990*. Paris, L'Harmattan, 1992, tome 1, p. 48-66.

- Couderc (Paul), *Francèse de Cézelli (28 mai 1558-16 octobre 1615), défenseur de Leucate en 1589*. Leucate, APCPGL, s. d. [1996 ?], 83 p.

- Epe (Guillaume), « Leucate : batterie côtière du XVII^e siècle », dans *Bulletin de l'Association Archéologique des Pyrénées-Orientales*, n°11, 1996, p.40.

- Epe (Guillaume), « Leucate et la défense de la côte languedocienne au XVIII^e siècle : approche historique et archéologique », dans *Roches ornées, roches dressées : Aux sources des arts et des mythes. Les hommes et leur terre en Pyrénées de l'Est. Actes du colloque en hommage à Jean Abélanet*. Perpignan, Association archéologique des Pyrénées-Orientales, Presses Universitaires de Perpignan, 2005, p. 565-574.

- Meynen (Nicolas) et Orgeix (Emilie d') dir., *Battre le littoral : histoire, reconversion, et nouvelles perspectives de mise en valeur du petit patrimoine militaire maritime*. Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2014, 210 p.

- Pech de Lacluse (Jacques), « La bataille de Leucate en 1637, morts et blessés français », dans *Bulletin de la Société d'Etudes Scientifiques de l'Aude*, tome LXVII, 1967, p.295-300.

- Pous (A. de), « Fanal de Leucate-la-Franqui », dans *Actes des XXXVII^e et XXXVIII^e congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, Limoux-Nîmes, 1964-1965*. Montpellier, Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, 1966, p.127-135.

- Rentet (Thierry), « Une côte à défendre : le littoral languedocien à la fin des années 1530 », dans *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 70, t. 1, « Crises, conflits et guerres en Méditerranée », 2005 (<http://cdlm.revues.org/index853.html>).

- Vassal-Reig (Charles), *La guerre en Roussillon sous Louis XIII*, Paris, éditions Occitania, 1934, 166 p.

Première et Seconde Guerre mondiale

- Arbarétier (Vincent), *Rommel et la stratégie de l'Axe en Méditerranée (février 1941-mai 1943)*. Paris, Economica, 2009, 292 p.

- Bisson (Jean), *La Méditerranée dans la guerre (8 novembre 1942-9 septembre 1943). L'Histoire revisitée*. Paris, L'Harmattan, 2013, 435 p.

- Mourrut (Sophie-Adeline), *La Nouvelle, 1939-1945. Histoire d'un port pendant la Seconde Guerre mondiale*. Perpignan, Université de Perpignan, mémoire de maîtrise, 1998, 136 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 1745).

- Saffroy (Frédéric), *Le Bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, 392 p. non coté

- Xancho (Christian), *Le Mittelmeerküstenfront. Le plan allemand de défense des côtes méditerranéennes françaises, 12 novembre 1942-15 août 1944*. Perpignan, Université de Perpignan Via Domitia, thèse de doctorat, 2007, 2 vol. dact., 558 et 290 p. (A. D. Aude, 81 Dv 29).

AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE, ACTIVITÉ BALNÉAIRE

Généralités

- Andreu-Boussut (Vincent), *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude. Modèles d'aménagement, pratiques touristiques et enjeux environnementaux*. Université de Marne-la-Vallée, Sciences de l'Homme et Société, 2004, 446 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 1754).

- Andreu-Boussut (Vincent), *La nature et le balnéaire : le littoral de l'Aude*. Paris, L'Harmattan, 2008, 356 p.

- Barthèz (Jean-Claude), «Le tourisme sur le littoral du Languedoc-Roussillon : une rente immobilière» dans Rieucan (Jean) et Cholvy (Gérard), dir. *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle. Actes du congrès de la Fédération Historique Languedoc Méditerranéen-Roussillon, Sète, 8-10 juin 1990*. Paris, L'Harmattan, 1992, tome 2, p. 206-211.

- Boukama (Paul-Marie), *L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Institut des Hautes Etudes d'Outre-Mer, mémoire de stage, 1964, 9 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 450).

- Boyer (Marc), *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle : la révolution touristique ; du tourisme élitiste au tourisme de masse*. Paris, L'Harmattan, 2005, 327 p.

- Buhot (Clotilde), Gérard (Yann), Brulay (Fabien), Choblet (Claire) dir., *Tensions foncières sur le littoral*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, 172 p.

- Charreteur (Agathe), *La Robine et la vie des gens du canal*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonne en Méditerranée, 2005, 52 p. (*Les Carnets du Parc*, n° 4).

- Duhamel (Philippe), Talandier (Magali) et Toulhier (Bernard), *Le balnéaire de la Manche au Monde. Colloque de Cerisy*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, 384 p.

- François (Michèle), « L'aménagement du littoral languedocien : le contexte des Trente Glorieuses, la Mission Racine », dans *Jean Ballardur et la Grande-Motte : l'architecte d'une ville*. Montpellier, DRAC Languedoc-Roussillon, 2010, p. 10-15.

- Leotoing (Georges de), « Protection du littoral », dans *Monuments historiques*, n° 127, juin-juillet 1983, p. 42-47.

- Loubié (Stéphane), *Le littoral narbonnais : genèse, dynamique et impacts de l'aménagement touristique*. Université Paul-Valéry de Montpellier, mémoire de maîtrise de géographie, 1992, 178 p. (A. D. Aude, 2 J 915).

- Merckelbargh (Alain), *Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! La politique du littoral sous la V^e République*. Versailles, éditions Quae, 2008, 351 p.

- Pélissier (Jacques), « La préfectorale au cœur du développement territorial », dans *Deux siècles d'histoire préfectorale dans l'Aude 1800-2000*. Carcassonne, Préfecture de l'Aude et Association pour la Promotion des archives en Languedoc-Roussillon, 2000, p. 131-143.

- Racine (Pierre), « L'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon. Bilan et perspectives », dans *Bulletin de la Société languedocienne de géographie*, tome 17, 1983, p. 523-531. (31 Per 25).

- Racine (Pierre), *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier, Editions Midi-Libre, 1980, 293 p.

- Sagnes (Jean), « L'aménagement touristique de la côte du Golfe du Lion », dans Sagnes (Jean) dir., *Deux siècles de tourisme en France (XIX^e-XX^e siècles)*. Actes du colloque tenu au Centre Duguesclin (Université Paul Valéry-Montpellier III) le 30 septembre 2000. Béziers/Perpignan, Ville de Béziers et Université de Perpignan, 2001, p. 27-53.

- Toulhier (Bernard), dir., *Tous à la plage ! Villes balnéaires du XVIII^e siècle à nos jours*. Exposition présentée à la Cité de l'architecture et du patrimoine. Catalogue de l'exposition. Paris, Liénart, 2016, 300 p.

Gruissan

- Baute (Alain) et Félix (Alain), *Gruissan, la belle rebelle*. Toulouse, éditions Privat, 2013, 138 p.

- Fagedet (Claude), *Gruissan. Les chalets de 1900 à nos jours*. Narbonne, Graphisud, 1989, n. p.

- *Gruissan à la Belle Epoque*. S. l., 1990, n. p.

- Jacquelin (Christian) et Goussopoulos (Sylvie), *La vie de chaletain à Gruissan, un temps suspendu*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2015, 95 p. (Les Carnets du Parc, n° 16).

- Jacques Ferrier architecte. Paris, Passage Piétons édition, 2000, 288 p.

- Leclercq (Daniel), *L'aventure du balnéaire : Port-Gruissan de Raymond Gleize et Edouard Hartane, architectes*. Editions Valda/Saint-Roch, 2013, 237 p.

- Leclercq (Daniel) et Legéard (Pierre), *Persistance(s) de la cabane et résistance(s) des chalets*. Editions Valda/Saint-Roch, 2014, 97 p.

- Rieucan (Jean), « L'Aude et la mer : Gruissan, une image recomposée de la Méditerranée », dans *L'image des départements. Sources, évolution, enjeux. Actes du colloque de Narbonne, 30 novembre-1^{er} décembre 1990*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1994, p.123-130.

- Saussol (Alain), « Un siècle de mutations sur le littoral languedocien : le cas de Gruissan (1860-1990) », dans Rieucan (Jean) et Cholvy (Gérard) dir., *Le Languedoc, le Roussillon et la mer... des origines à la fin du XX^e siècle. Actes du congrès de la Fédération Historique Languedoc Méditerranéen-Roussillon, Sète, 8-10 juin 1990*. Paris, L'Harmattan, 1992, tome 2, p. 58-71.

Leucate

- Amiel (Christiane), François (Michèle) et Barres (Renaud), *Le village des Carrats à Port-Leucate. Une utopie sociale et architecturale*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2016, 100 p. (Les Carnets du Parc, n° 17).

- Cassan-Voisin (Marie-Thérèse), *La Franqui : naissance d'un espace balnéaire*. Ille-sur-Têt, 2008, 48 p.

- Cornette (Marie-Thérèse), *Les problèmes posés par la gestion de l'unité touristique nouvelle de Leucate*. Ecole nationale d'administration, mémoire de stage à la Préfecture de l'Aude, 1967, 27 p. dact. (A. D. Aude, 2 J 430).

- Deroys (Julie), *L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon. L'exemple de la station de Port-Leucate, 1963-1997*. Université de Toulouse-le-Mirail, mémoire de maîtrise, 1997, 228 p. (A. D. Aude, 2 J 1474).

Narbonne

- Dejean (Pierre) et Bousquet (Jean-Pierre), *La Nautique : cent ans de passion*. Montpellier, Les Nouvelles Presses du Languedoc, 2007, 171 p.

- Destand (Jean-Pierre), *La navigation de plaisance sur l'étang de Bages-Sigean. La mémoire collective des Nauticards. Etat des lieux et propositions pour le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée*. S. l., 1999, n. p. dact. (A. D. Aude, 2 J 1472).

- Salques (Bernard) dir., *La Nautique ou l'autre façon de naviguer*. Narbonne, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, 2007, 68 p. (Les Carnets du Parc, n°7).

- Urbain (Jean-Didier), *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*. Paris, éditions Payot, 2016, 500 p. (collection Petite Bibliothèque Payot Essais).

COMMUNAUTÉS LITTORALES

Généralités

- Narbonne et le Narbonnais. *Regards sur un patrimoine*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2010, 140 p.
- Poudou (Francis) dir., *Opération Vilatges al País. Canton de Coursan*. Narbonne, Vilatges Al País – Ciném'Aude 2000, 2005, 319 p.

Bages

- Guiffan (Jean), *Histoire de Bages et de ses habitants*. Editions Elysiques, 2007, 233 p.

Fitou

- Belda (Marie-Noël), *Histoire d'une communauté rurale : Fitou, dans les Corbières maritimes depuis le milieu du XIX^e siècle*. Université Paul-Valéry de Montpellier, mémoire de maîtrise, 1991, 275 p. (A. D. Aude, 2 J 691).

Fleury-d'Aude

- De Pérignan à Fleury : *le village, Saint-Pierre, Les Cabanes, les « campagnes »*. Fleury-d'Aude, Chroniques Pérignanaises, 2009, 248 p.
- Revel (Hervé), *Fleury d'Aude, Les Cabanes, Saint-Pierre-la-Mer*. Saint-Avertin, éditions Sutton, 2014, 111 p.

Gruissan

- Boucabeille (Jean), *Gruissan au temps des catalanes*. Gruissan, chez l'auteur, s. d, 250 p.
- *Gruissan d'autrefois, mars 1989-août 2005*. Gruissan, Ville de Gruissan, 2002-2006, 2 vol., 402 p.
- Taussac (Marie-Rose), *Le château de Gruissan : sa seigneurie, la population : 786-1597*, Gruissan, chez l'auteur, 2000, 151 p.
- Yché (Julien), « Etude historique sur Gruissan », dans *Bulletin de la Commission Archéologique et Littéraire de Narbonne*, tome 14, 1916-1918, p. 36-93 et 113-166.

La Palme

- Jalabert (Lydie), *La communauté de La Palme au XVIII^e siècle*. Paris, Université de Paris VII, mémoire de maîtrise, 1995, 225 p. (A. D. Aude, 2 J 820).

Leucate

- Epe (Guillaume), *Leucate et le Roussillon (début XII^e siècle-1789)*. S. l., 1997, 30 p.

- Epe (Guillaume), *Société et économie à Leucate de la fin du XVII^e à la fin du XVIII^e siècle*. Université de Perpignan, mémoire de maîtrise, 1994, 98 p. (A. D. Aude, 2 J 765)

- Hiron (Jacques), *Il était une fois Leucate*. Leucate, 2005, 209 p.

- Hiron (Jacques), Hautemanière (Noël) fotogr., *Leucate plein cadre*. Torreilles, Noël Hautemanière, 2004, 131 p.

Peyriac-de-Mer

- Guiffan (Jean), *Histoire de Peyriac-de-Mer*. Editions Elysiques, 2011, 161 p.

Port-la-Nouvelle

- Cathala (Micheline) et Embry (Jean-Claude), *Port-la-Nouvelle*. Saint-Cyr-sur-Loire, Alan Sutton, 2009, 128 p. (Collection Mémoire en images).
- Embry (Jean-Claude), *Port-la-Nouvelle*. Portet-sur-Garonne, Loubatières, 2003, 477 p.
- Embry (Jean-Claude), *Port-la-Nouvelle...histoire d'un port*. S. l. 1993, 45 p.
- Isgrò (Claudio), *Port la Nouvelle...histoire*. Port-la-Nouvelle, 2014, n. p.
- Laffon (Henri), *Port-la-Nouvelle : économie, société, population (1844-1900)*. Montpellier, Université Paul-Valéry, mémoire de maîtrise, 1984, 160 p. (A. D. Aude, 2 J 494).

Sigean

- Biennais (Céline), *Economie et société rurale en Bas-Languedoc : étude du compoix de Sigean de 1707*. Université de Nantes, mémoire de Master 1, 2005, 115 p. (A. D. Aude, 2 J 1276).
- *Sigean XX^e*, Sigean, Les Gardiens de la Mémoire Sigeanaise, 2001, 432 p.

REMERCIEMENTS
TABLE DES MATIÈRES



Vue du village et de l'étang de Bages, peinture à l'huile d'Elzéar de Sabran-Pontevès, 1875
 (Palais des Archevêques, Ville de Narbonne)
 © Jean Lepage, Musées de Narbonne, Ville de Narbonne

Remerciements

Cette exposition n'aurait pu voir le jour sans le concours de nombreuses institutions et sans les différents particuliers qui ont bien voulu se dessaisir pour quelques mois de précieux objets archéologiques, œuvres d'art ou documents leur appartenant. Qu'ils soient tous ici chaleureusement remerciés. Nous tenons également à exprimer notre reconnaissance à ceux qui nous ont communiqué leurs collections iconographiques et nous ont autorisé à les publier, ainsi qu'à ceux qui nous ont prodigué leurs conseils sans ménager leur temps.

Institutions

- Archives départementales de l'Hérault (Madame Sylvie Desachy, directrice)
- Monsieur le Maire de Carcassonne, Musée des Beaux-arts de Carcassonne (Madame Marie-Noëlle Maynard, conservateur ; Madame Emilie Frafil, assistante de conservation)
- Médiathèque de Carcassonne Agglo (Monsieur Pascal Fruchon, conservateur ; Madame Sabrina Abadie-Blondy, bibliothécaire)
- CAUE de l'Aude (Monsieur Renaud Barres, directeur ; Madame Marie Bardet, chargée de communication et du centre de ressources)
- Direction régionale des affaires culturelles Occitanie (Monsieur Laurent Roturier, directeur régional ; Monsieur Xavier Fehrnbach, conseiller pour les musées, et Monsieur Henri Marchesi, conservateur régional adjoint de l'archéologie)
- Monsieur le Maire de Leucate, Médiathèque (Madame Nicole Braud, directrice)
- Château-musée de Magrin (Madame Hélène Rufino, responsable)
- Médiathèque de Montpellier Méditerranée Métropole (Monsieur Gilles Gudin de Vallerin, directeur)
- Monsieur le Maire de Narbonne, Archives municipales (Madame Amandine Belkheir, archiviste de la Ville)
- Monsieur le Maire de Narbonne, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (Madame Laure Barthet, directrice du patrimoine et des musées ; Monsieur Frédéric Dean, régisseur des collections)
- MuRÉNA (Musée Régional de la Narbonne Antique) à Narbonne (Monsieur Ambroise Lassalle, conservateur)
- Musée agathois Jules Baudou (Monsieur Bertrand Ducourau, conservateur et Monsieur Ludovic Maradan, régisseur des collections)
- Madame le Maire de Peyriac-de-Mer, Musée archéologique de Peyriac-de-Mer
- Amis du patrimoine de Sigean (Monsieur Jacques Pech de Laclause, président)
- Monsieur le Maire de Sigean, Médiathèque de Sigean et Musée des Corbières (Madame Catherine Brunet, responsable)

- Office de tourisme de Gruissan (Monsieur Jean-Claude Méric, directeur général et Madame Elodie Galsomiès, guide-conférencière)
- Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée
- Salin (Le) de Gruissan (Monsieur Patrice Gabanou, gérant et Mme Adeline Naudinat)
- Société Botanique de Gruissan, les Amis du Pech Maynaud (Monsieur Jean-Claude Courdil, président)
- Société Nautique de Narbonne (Monsieur Robert Dejean, président)
- Unité des Musées départementaux, Département de l'Aude (Madame Céline Barbin, conservateur)

Particuliers

M. André Aversa, Mme et M. André Bertrand, M. Alain Calvet, M. Rémy Cazals, M. Cherrier, M. Philippe Courrieu, Mme Jeanine Fabre, M. Claude et Mme Solange Fagedet, M. Lucas Gimenez, Mme Marie-Paule Gimenez, M. Antoine Grizaud, M. Jacques Hiron, Mme Marie-France Hurtado, M. François Icher, M. Jean-Jacques Lapeyre, M. Gilbert Larguier, Mme Karine Leutellier, Mme Suzanne Massol, Mme Florence Ortola, M. Yann Pajot, Mme Marie-Laure Piolet, Mme Anne Robert, Mme Rose-Marie Rouffia, Mme Francette Sérès, Mme Danielle Silbermann

Commissaires de l'exposition

Joëlle Barbier, chargée d'études documentaires
 Yannis Bautreait, assistant de conservation du patrimoine
 Jean Blanc, attaché de conservation du patrimoine
 Christa Boucon, assistant de conservation du patrimoine
 Anne-Claude Breleau, assistant de conservation du patrimoine
 Sylvie Caucanas, conservateur général du patrimoine
 Stéphanie Dumay, assistant de conservation du patrimoine
 Marie-Béatrice Jeanjean, attachée territoriale
 Véronique Marcaillou, adjoint administratif
 Mélodie Miranda, assistant de conservation du patrimoine
 Claude-Marie Robion, chargé d'études documentaires

Crédits photographiques et cartographie

- Archives départementales de l'Aude : Alain Estieu et Alexandre Fernandez qui ont assuré la réalisation des photographies et la numérisation) ; Alain Estieu qui a assuré la réalisation des cartes (en collaboration avec Patrice Bernard)
- Philippe Benoist, Images Bleu Sud
- Anselme et Rémy Cazals
- Jean-Marc Colombier. Ville de Narbonne

- Editions Gaud
- Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne
- Jean Lepage, Musées de Narbonne, Ville de Narbonne
- Médiathèque de Montpellier Méditerranée Métropole
- Musée des Beaux-arts de Carcassonne
- Musée des Corbières à Sigean
- Palais des Archevêques, Ville de Narbonne : Catherine Lauthelin
- Alain Perceval
- Jean Ribière, Perpignan
- Société botanique de Gruissan

Conception et montage de l'exposition

Anne-Claude Breleau, assistant de conservation du patrimoine, en collaboration avec :
 Christa Boucon, assistant de conservation du patrimoine
 Alain Carsenac, technicien principal
 Claude Gau, assistant principal de conservation du patrimoine
 Marie-Béatrice Jeanjean, attachée territoriale
 Véronique Marcaillou, adjoint administratif
 Mélodie Miranda, assistant de conservation du patrimoine

Relecture et correction du catalogue

Marie-Paule Gimenez (Archives départementales de l'Aude)

Logistique

Patrice Bernard et Marie-Paule Gimenez (Archives départementales de l'Aude)

Conception graphique

Minelseb (Carcassonne)

Impression

JF Impression (Montpellier)

Table des matières



Carte de la côte du Languedoc depuis l'étang de Leucate jusqu'à l'étang de Thau), s. d. [début XIX^e s.]
(A. D. Aude, 1 Fi 1252)

Avant-propos	p.5
Introduction	p.7
Le littoral, une entité géographique fragile.....	p.7
Un littoral en perpétuelle évolution	p.8
L'ouverture sur le monde méditerranéen	p.11
Premières occupations humaines	p.13
Au Paléolithique, la grotte de La Cruzade (Gruissan)	p.13
Des sites néolithiques à proximité des zones lagunaires	p.15
De l'Age du Bronze à l'Age du Fer : les prémices d'échanges commerciaux	p.16
Narbonne et son système portuaire dans l'Antiquité	p.23
Les ports antiques de Narbonne	p.23
Les navires	p.25
Le port de Narbonne au Moyen Age	p.35
Renouveau économique	p.35
Le rayonnement du port de Narbonne au début du XIV ^e siècle	p.38
Heurs et malheurs du commerce maritime narbonnais (XIV ^e -XV ^e siècle)	p.39
Négoce et navigation	p.43
Les temps modernes	p.45
Renaissance du trafic maritime à Narbonne	p.45
L'emprise grandissante des pouvoirs politiques	p.48
Le port de Narbonne à son apogée (XVII ^e siècle)	p.53
Désillusions au XVIII ^e siècle	p.54
Fabricants de draps et commerce du Levant	p.58

Mutations à l'âge industriel	p.61
Naissance d'un port à La Nouvelle	p.61
Des échanges commerciaux ralentis dans la première moitié du XIX ^e siècle	p.63
De grandes espérances	p.65
Déclin et renouveaux	p.73
Ressources des lagunes	p.75
L'exploitation des étangs et la maîtrise du milieu lagunaire	p.77
L'exploitation et l'aménagement des espaces lagunaires au Moyen Age	p.78
Les grands aménagements modernes : des enjeux communaux, provinciaux et royaux	p.84
Les salins de l'Antiquité à nos jours	p.88
Un travail de Romains	p.88
L'or blanc du Moyen Age	p.90
Henri IV ajoute son grain de sel... ..	p.93
La Révolution du sel	p.95
« L'évaporation » des salins	p.97
Les salins audois aujourd'hui	p.98
La pêche en mer et dans les étangs	p.103
Des ressources de proximité	p.105
Au Moyen Age	p.105
Société littorale et pratiques de pêche sous l'Ancien Régime	p.106
Conflits de pêche	p.107
La pêche en mer et l'économie du département	p.112
Permanence des conflits sous l'Empire	p.112
Pratiques de pêche au XIX ^e siècle	p.115
Face à un monde hostile	p.125
Mourir en mer	p.127
Des prières face au danger	p.127
Fortunes de mer	p.135

Un milieu naturel hostile, des risques d'épidémie	p.141
Peste, du latin <i>pestis</i> : fléau, grande calamité	p.141
Vers la mise en place d'une politique sanitaire	p.141
La surveillance sanitaire au XIX ^e siècle face à de nouvelles épidémies	p.146
Un milieu naturel hostile	p.148
Faire face aux ennemis (du traité de Corbeil à la Première Guerre mondiale)	p.151
Un littoral frontière	p.151
Guerres sur la frontière	p.152
Françoise de Cézelly, l'héroïne de Leucate.....	p.153
La bataille de Leucate	p.154
La fin des dangers frontaliers	p.159
Les dangers venus du large	p.160
La lente mise en place d'une défense côtière	p.162
Matelots et navires du roi	p.165
Sous la Révolution et l'Empire, au temps du blocus	p.167
Le retour au calme	p.169
Zone occupée, zone interdite	p.171
A la veille de la Seconde Guerre mondiale	p.171
L'occupation allemande	p.173
Libération et reconstruction	p.180
Tous à la plage	p.183
Plaisir et loisirs	p.185
Les plaisirs de la voile	p.185
L'invention des bains de mer	p.188
Mission Racine, Mission impossible ?	p.204
Un espace oublié ou presque.....	p.206
La force de la Mission.....	p.207
Philosophie et méthodes de la Mission.....	p.208
Sources et bibliographie	p.229
Remerciements. Table des matières	p.259

4^{ème} page de couverture :
Coquillages découverts dans la grotte de La Crouzade
Palais des Archevêques, Ville de Narbonne (réserve Tinal Haut, portoir 263)
© Catherine Lauthelin, Palais des Archevêques, Ville de Narbonne