



Voile Latine

Association de Sète et du Bassin de Thau
Fondée en 1988

La Réhabilitation du CHANTIER DE LA PLAGETTE à Sète



Chantier naval traditionnel de la Plagette - Entrée rue des chantiers à Sète

Siège social: Bar Le Grand Large - Promenade Marty - 34200 Sète
Fax - répondeur 04 67 74 32 60 - voilelatine@infonie. - www.chez.com/voilelatine
N° SIRET : 42966268700012 - Code APE : 913 E - Compte bancaire : Crédit Maritime - Sète - N° 42137801017

L'ASSOCIATION VOILE LATINE DE SETE ET DU BASSIN DE THAU

Créée en 1988 par des propriétaires de barques à voile latine, ses objectifs étaient alors de faciliter les échanges de savoirs au sein de ce petit groupe et de naviguer entre amis. Très vite, l'association évolue vers un souci de sauvegarde et de promotion du patrimoine et de la culture maritime de la Méditerranée, et elle décide que cette passion se doit d'être partagée et transmise.

Actuellement plus d'une centaine d'adhérents font partie de l'association, dont une trentaine de membres actifs qui la font vivre à l'année et veillent au fonctionnement de ses activités.

Elle œuvre à démontrer et à faire partager l'idée que la culture et le patrimoine maritime méditerranéen sont d'une grande richesse, qu'il est essentiel de les préserver et de les mettre en valeur.

Les Fondements du projet associatif

Sète, son littoral et le bassin de Thau possèdent une forte identité historique, économique, culturelle qui a produit un riche patrimoine original.

Il serait inquiétant et certainement grave pour ce pays de perdre sa mémoire, de la laisser se diluer, faute d'attention, ou de se la faire confisquer pour d'autres intérêts. Ce sont, la prise de conscience de l'ampleur des dégâts en matière de conservation du patrimoine maritime et l'urgence impérieuse de sauver une partie de sa mémoire, qui nous ont lancés dans l'aventure. Le peu de mobilisation des pouvoirs publics et l'indigence des moyens offerts, à cette époque, par la collectivité, nous ont contraint à persister dans la démarche, à nous entêter, et à chercher des solutions originales.

Nous sommes fiers aujourd'hui d'être resté une association,

- avec tout ce que cela comporte de diversités, qu'il s'agisse des individus, des intérêts ou des motivations.
- avec ce que cela coûte aussi d'engagement, d'abnégation et avec le grand plaisir que cela donne parfois.

Dans cette action pour le patrimoine, nous sommes convaincus aussi, et malgré nos limites, que nous contribuons certainement à une tâche d'intérêt collectif.

Nous croyons aussi, qu'il sera toujours nécessaire et urgent de faire partager nos activités, et que notre passion restera belle tant que nous saurons la garder vivante.



Sète, été 2003

Les objectifs de l'association Voile Latine

La sauvegarde du patrimoine culturel, maritime et côtier

- Les bateaux de travail ou de servitude, le savoir-faire de la charpente, de la navigation ou de la pêche, les sites et bâtiments maritimes et côtiers - mais aussi l'art de vivre, l'histoire, la langue, la musique, la cuisine...
- La conservation des gestes, des documents, des témoignages, des objets et des outils.

La navigation sur des embarcations à gréement Latin,

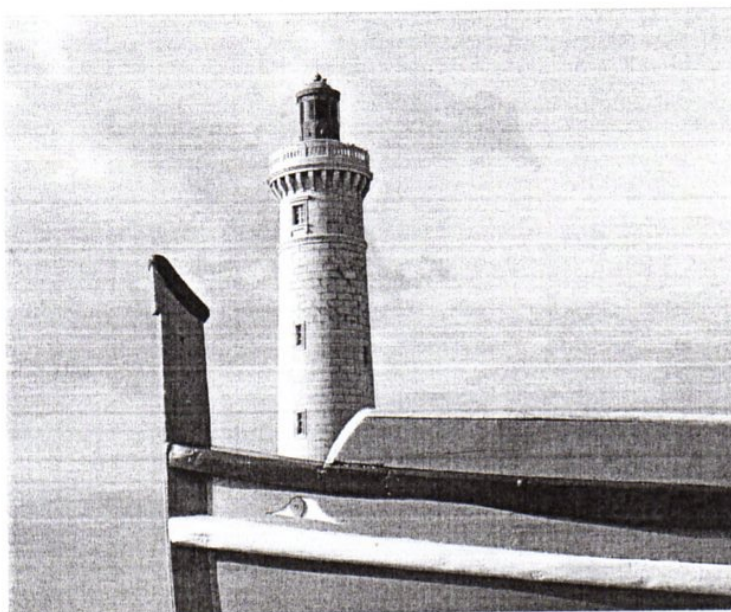
- Perfectionner les gestes de la manœuvre, développer les connaissances en navigation.
- Pratiquer pour le loisir, pour la promenade, pour la randonnée ou la pêche.
- Organiser des initiations, former les jeunes en particulier, leur communiquer la connaissance, l'envie et le plaisir de découvrir leur propre patrimoine.
- Conserver le geste par l'entretien, la restauration, la construction des barques et aussi le conseil sur les carènes en bois et le gréement traditionnel Méditerranéen.

La mise en valeur et la transmission de nos acquisitions

- Par la participation aux fêtes et aux manifestations du littoral, par des expositions, des reconstitutions ou simplement par des échanges informels liés à notre présence sur l'eau.
- Par la coopération avec d'autres associations, organismes, institutions, sportives, éducatives ou scolaires dans le but de sensibiliser un plus grand nombre, d'organiser des manifestations ou des opérations éducatives.

Garder, en tout et malgré tout, le souci de bien faire...

- Dès la création de l'association, le parti a été pris de développer et défendre, dans les recherches et les réalisations, une rigueur qui puisse garantir et valider notre approche des réalités historiques et culturelles de notre patrimoine. Ces choix sont difficiles, mais ils nous ont permis surtout de gagner et de garder la confiance et la reconnaissance de la part des gens de mer et de l'autorité culturelle. En même temps, il est apparu évident que les choses de ce patrimoine devaient rester vivantes et praticables. A ce titre conserver et mettre en valeur ce patrimoine doit devenir l'affaire de tous et tous devaient naturellement pouvoir y trouver intérêt et plaisir.



Les activités et les principales réalisations

Bien que plus concentrées sur la belle saison, les activités proposées par l'association se déroulent sur toute l'année et sont de nature très diverses :

- La remise en état, l'entretien et la construction d'embarcations traditionnelles de la côte du Languedoc Roussillon.

L'association compte pour l'instant un salarié, charpentier de marine qui a en charge les 5 bateaux associatifs et le conseil technique pour les propriétaires d'embarcations.
L'association compte une vingtaine de bateaux.
Les lieux d'amarrage propres à l'association: à Sète, au môle St Louis, au port de pêche de Bouzigues (musée de l'étang de Thau).

- La navigation en mer ou sur l'étang de Thau pour l'initiation, la promenade, la régate ou la pêche.

Depuis sa création l'association organise régulièrement régates, vire- vire, journées de promenade ou d'initiation technique, elle participe aux festivités nautiques du littoral et au delà (Brest 92,96) et organise annuellement une grande randonnée à thème - les dix ans de la Partègue (Giens 2003), L'aioli de Fernand(la Ciotat/ Calanques 2001), Anchois-Anxovis (Cadaques 2000), la trace du Bœuf (Barcelone99) Enfin chaque année bissextile la fête des bateaux de la méditerranée et des gens de mer se tient à Sète et accueille une cinquantaine d'embarcations.

- Les collectes d'informations, et particulièrement le recueil des mémoires auprès de pêcheurs ou de charpentiers, sont l'une des actions importantes menées par l'association - ce travail est devenu précieux et urgent.

- Le dernier grand axe est un travail restitution et de diffusion des acquisitions auprès du public.

Par la mise en valeur des barques lors des diverses manifestations, fêtes maritime ou Journées du Patrimoine et tous les quatre ans à Sète, pour la Fête des bateaux et des gens de mer.

Par des publications, articles ou ouvrages relatifs au patrimoine maritime local faisant suite à des travaux de recherche.

On peut prendre l'exemple de l'article de Bernard Vigne et Christian Dorques, *Les nacelles du Languedoc*, publié en 1992 dans le chasse-marée. Plus récemment un travail sur *l'histoire des chantiers à Sète* et en coopération avec l'AME et d'autres associations de la cote, est né le manuel pratique pour l'école d'Éole : *Le vent, la navigation et le patrimoine maritime*.

Par l'accompagnement de projets pédagogiques de sensibilisation au patrimoine et la construction de petites nacelles avec des classes de collèges.

Collège les Deux pins Frontignan 1994 Nacelle « les deux pins »

Collège Jean Moulin -Sète 1997 Nacelle « Andrea »

Collège Calendretta de Grabels 2002 Nacelle « Bela Latina » (en langue Occitane)

Par le montage de plusieurs expositions dont:

Une exposition sur *la nacelle*, au musée de Thau (1996-98), sur *le Bateau bœuf*, (1998 -2001), une exposition sur *la charpenterie de marine en Méditerranée*, (2002), et sur *le matelotage et la voilerie* (2003)

Un autre type de restitution a été réalisé été 2003: après avoir fabriqué un gangui (grand filet de pêche traditionnel) avec les élèves du Lycée de la mer et effectué un travail de collecte auprès d'anciens pêcheurs sétois, les membres de l'association ont reconstitué une pêche au bœuf avec deux barques catalanes.



Les données et contraintes actuelles

L'état critique de notre patrimoine maritime flottant doit impliquer une sérieuse mobilisation de ses acteurs:

1/ Nécessité d'une action urgente.

Face au retard pris en Méditerranée quant à la reconnaissance et à la mise en valeur du patrimoine culturel maritime et côtier.

- « Ici, des barques traditionnelles disparaissent faute d'entretien et des savoir-faire s'éteignent avec leurs détenteurs. »

2/ Nécessité de vigilance.

Devant la forte demande du grand public - et sa recherche confuse de repères, de racines, de dépaysement ou d'exotisme - il convient de garder un souci d'expertise, afin d'éviter le risque de voir les valeurs ce patrimoine édulcorées à des fins exclusivement ludiques, spectaculaires ou commerciales.

Nous avons ainsi fait le choix, de montrer la valeur de notre identité plutôt que de vendre son image et nous préférons jouer à transmettre des connaissances plutôt qu'en exhiber des faux semblants.

3/ Nécessité d'entretenir une dynamique et de garder un caractère actif et vivant à nos actions.

Nous devons donner priorité à la pratique, au concret, en transmettant par la démonstration, l'initiation, l'expérience et le vécu.

- Parce que par nature, notre activité s'inscrit essentiellement dans la maîtrise de l'environnement naturel et culturel d'un territoire original

- Parce qu'il s'agit aussi de montrer aux gens d'ici, aux jeunes et aux enfants qu'ils sont dépositaires d'un patrimoine riche, d'une culture vivante et d'une réelle identité, qu'ils peuvent en être fiers et qu'il leur appartient de s'en réapproprier les valeurs.

Les objectifs Premiers

- Mener une action de qualité avec respect de la réalité historique, scientifique, ethnologique,

rigueur dans les recherches, contrôle et validation des méthodes et des restitutions.

- Envisager des moyens pour la permanence et la pérennisation de cette action.

- Trouver un lieu ou des lieux propres à la conservation et à la transmission de ce patrimoine.

Les orientations actuelles

Les associations «cousines» du Littoral se sont groupées autour de cette dynamique avec l'objectif de mutualiser leurs connaissances, de coordonner et d'harmoniser leurs projets et de rechercher une validation scientifique à leurs réalisations.

L'Union Voile Latine Méditerranée «Cousinage pour le patrimoine maritime de culture Méditerranéenne» a été créée en juin 2004 - Cette association, appelée à se développer regroupe à ce jour six associations du littoral de la région autour d'une charte de qualité - un comité de pilotage chargé de valider son application est en cours de constitution

A ce jour un inventaire global sur le patrimoine maritime flottant de notre espace régional réalisé en 2003, constitue une base de donnée sur les Bateaux traditionnels, les sites, les lieux et Personnes "ressources".

Cette organisation va permettre de définir rapidement les priorités de sauvetages et de maintenance des flottilles et des sites Il est dé lors envisagé des programmes de restitutions et des opérations communes de transmission des savoirs et des geste destinées jeunes.

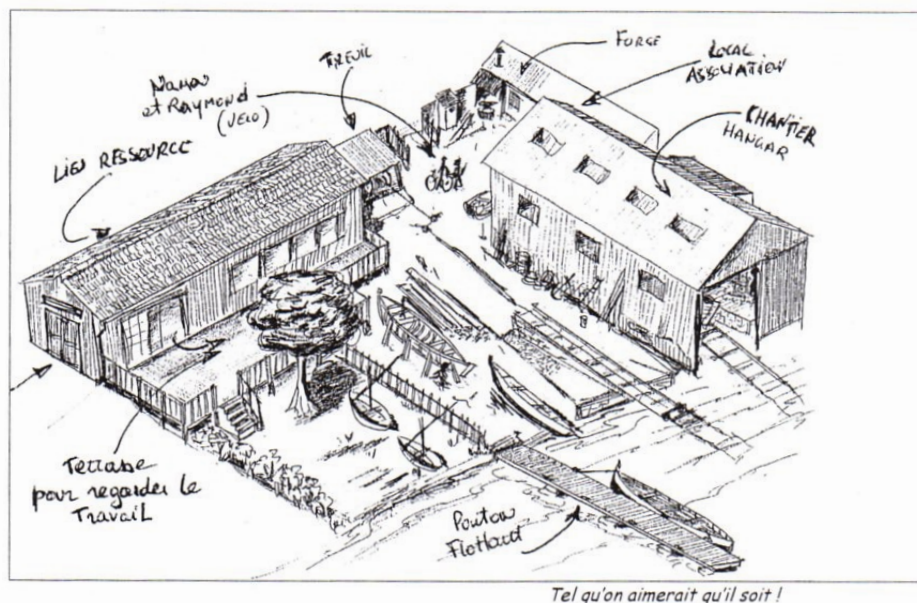
C'est dans cette dynamique que s'inscrivent, entre autre actuellement, le sauvetage, à Paulilles(66), des barques de l'ancien musée du Barcarès, la réhabilitation du chantier de la Plagette à Sète ainsi que la sauvegarde et mise en valeurs de sites et d'embarcations.



VOILE LATINE MEDITERRANEE

Cousinage pour le patrimoine maritime de culture Méditerranéenne - Association 1901
Siege social: 24 rue des chantiers - Sète

LA REHABILITATION DU CHANTIER NAVAL DE LA PLAGETTE



Une opportunité qu'il nous fallait saisir

Monsieur "Nanou" De Santis, maître charpentier, faisant valoir ses droits à la retraite fin 2002, le dernier chantier naval traditionnel de Sète aurait du fermer, être détruit et rendu au domaine public maritime.

L'association Voile Latine de Sète et du bassin de Thau a saisi l'opportunité, avec ce chantier, de réaliser ses objectifs et s'est engagé dans une double démarche:

- Préserver l'originalité architecturale d'un site original et significatif du patrimoine Sétois et au-delà de conserver l'exemple d'une unité qui a fortement marqué l'histoire de la construction navale Sétoise et son évolution durant tout le milieu du XXe siècle
- Préserver la vocation traditionnelle de ce site parfaitement adapté à la maintenance et la construction des bateaux traditionnels de Méditerranée.
 - Chantier d'entretien, de restauration, de constructions pour les embarcations traditionnelles, selon des méthodes traditionnelles,
 - - Un outil de maintenance, un lieu de conseil et d'aide techniques ouvert à toute la flottille en bois Sétoise, et régionale
 - A terme serait créé sur le site un lieu ressource destiné à la conservation et la transmission des connaissances et savoir faire particuliers de la charpente et des bateaux de Méditerranée.

L'HISTOIRE:

24 RUE DES CHANTIERS...

Trois générations de charpentiers

Issus d'une famille de pêcheurs de GAËTA, c'est vers la fin du XIXe siècle que Luigi AVERSA devenu marin sur des voiliers de commerce Apprend le métier avec le charpentier du bord. En 1894 il s'installe à Sète comme charpentier et travaille à la réparation navale des bateaux de pêche.

Son premier chantier est installé au SOURAS BAS près du mole St Louis, Il y construit des barques de pêche en particulier des barques Catalanes et des bateaux bœufs dont le dernier, le St Christophe sera lancé en 1930

Ce chantier devient rapidement trop petit pour la construction des les grosses unités. Après un court séjour sur le quai face à la gare de Sète, c'est en 1930 que le chantier AVERSA s'installe définitivement à la PLAGETTE à son emplacement actuel.



Luigi AVERSA

De cette époque et jusqu'aux années 70, la construction navale donnera à ce quartier une activité débordante. S'y trouvaient les ateliers RICCIARDI, SUQUET, CAMAROTTA, SCOTTO et REPETTO, et près de quatre cent ouvriers de tous les corps de métiers s'y croisaient quotidiennement.

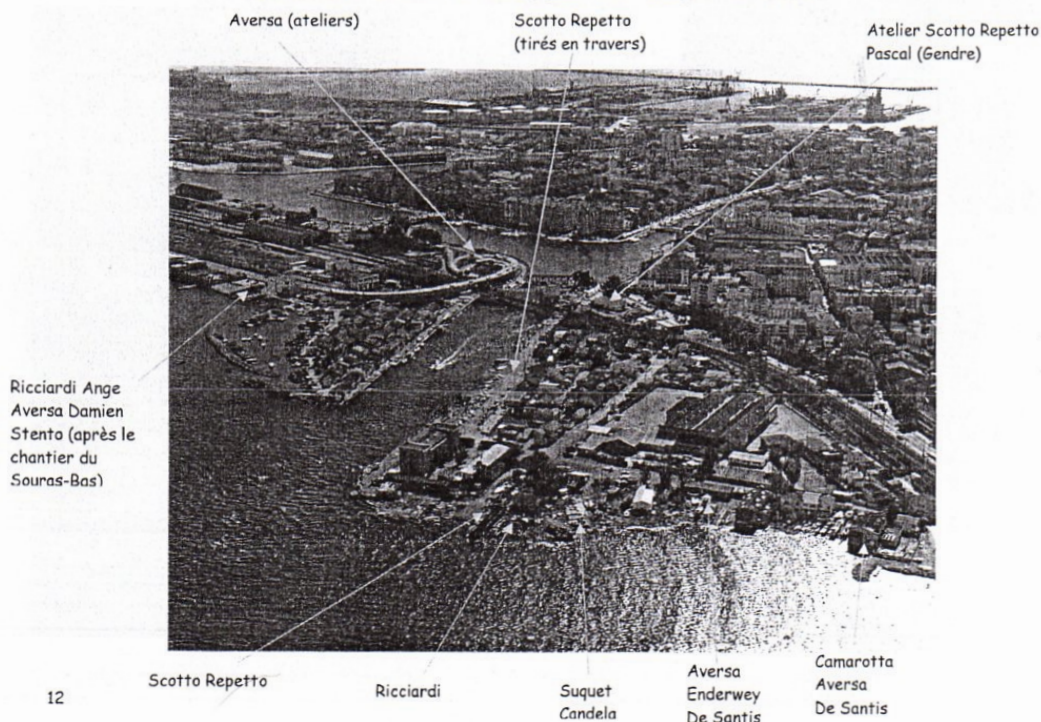
Au tout début, les bâtiments du chantier restent modestes, une cabane pour protéger la scie à ruban, une remise pour les outils, le tout complété par un abri pour le treuil - les machines sont alors entraînées par des moteurs à explosion; mais avec années 25-30, la généralisation de l'électrification amène un fort développement de l'activité et la construction de nouveaux corps de bâtiment.

A la PLAGETTE, le Chantier AVERSA se développe rapidement, Joseph et Jacques les fils de Luigi et leurs enfants travaillent ensemble et gardent à l'entreprise une forte dimension familiale.

A cette époque le chantier «tire» en carénage près de 500 bateaux par an et l'entreprise doit désormais occuper un second «petit» chantier à proximité (repris à Mr CAMAROTTA).

A la sortie de la seconde guerre, avec la reconstruction de la flottille détruite, le chantier prend encore de l'essor. La troisième génération de la famille, avec André AVERSA, poursuivra ainsi l'activité de construction et réparation jusqu'en 1975 où le «grand chantier» est vendu à Mr ENDERWEY dit «LE BELGE» et enfin en 1983, le «petit chantier» est transmis à Mr DE SANTIS dit «NANOU» charpentier formé dans l'entreprise.

Les chantiers navals à Sète, quartiers des pointes- 1970



Nanou De Santis : Une vie au chantier de la Plagette

C'est vers 1956, à l'âge de 14 ans que Antoine De Santis, dit « Nanou » embauche avec son frère François au chantier naval de la plagette comme apprenti, chantier tenu depuis 1930 par la famille Aversa. Près de 40 ans plus tard il en deviendra le patron.

Entouré par une douzaine d'ouvriers et d'ouvriers qualifiés (Jacques et Joseph Aversa, André, Marcou et François Aversa, Polo, Raymond, Louis, André.), il sera d'abord apprenti pendant 3 ans:

- «c'est quand j'avais pas dans la main le bon outil au bon moment que je me faisais enguirlander: -tu suis pas..., tu n'es pas concentré...» me disaient alors mes patrons . - sinon je ne leur reproche rien, ils m'ont appris beaucoup ».

Toujours sur le même chantier et avec la même équipe, Nanou «passe demi-ouvrier» pendant 8 ans, pour «devenir ouvrier» à 25 ans et ouvrier qualifié à 35 ans.

C'est pendant cette période, et sur près de 20 ans, que le chantier Aversa connaît son apogée: plus de 50 bateaux en bois, de la barquette au thonier y sont construits. « Les thoniers de 25 mètres y étaient même construits deux par deux: un dehors et un dans le hangar. »

En 1976, le chantier est cédé à Mr Enderwey, patron Belge chez qui Nanou a travaillé comme contremaître. Durant 6 années, une dizaine de bateaux ont été construits, dont les chaluts le «Setori», le «Jean Licciardi», «Fabienne et Myriam», encore en service il y a peu de temps... Mais cette exploitation ne dure pas.

François De Santis le frère de Nanou, associé à MM Cornacchia et Gomez qui reprend le chantier en 1982 jusqu'en 1997, pendant que Nanou prend en charge le chantier voisin- dit «petit chantier»-, quand André, le dernier des Aversa, arrête son activité

Pendant cette période, l'activité de construction se réduit à de petites unités et le chantier est voué à la réparation et à l'entretien d'embarcations en bois existantes (nacelles, barquettes, chaluts, thoniers).

En 1997, suite à la fin de l'autorisation d'occupation et à la destruction du petit chantier Nanou retourne au chantier de la Plagette. Il y adapte les techniques de construction navales moderne et durant 6 ans, avec une équipe de 4 ou 5 salariés, y construit une dizaine de vedettes de 9 à 14 mètres et une vingtaine de nacelles..

Ce dernier chantier naval traditionnel, et ses 70 années d'existence, accueille alors, de plus en plus d'anciennes embarcations pour le carénages et l'entretien courant. Les propriétaire de ces bijoux apprécient, en effet de les savoir tirés sur des berceaux qui respectent les bordés et leur carène et qui plus est dans le lieu qui pour beaucoup est celui de leur construction.

PORTRAIT

Antoine De Santis évoque 45 ans de métier à La Plagette...

« Imaginer, construire et baptiser, une joie immense »

Le charpentier marine prendra sa retraite à la fin de l'année. La fin d'une époque...

■ Ce sera un tournant historique pour la vie de la Plagette. Au soir du 31 décembre 2002, il y aura du blues dans l'âme du quartier: la dernière entreprise de construction navale de la rue des Chantiers formera définitivement ses portes.

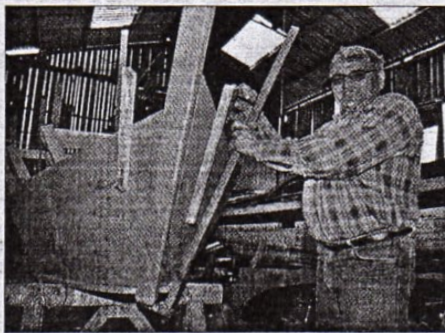
Le dernier survivant de cette activité, fleuron d'un des plus pittoresques coins de l'île singulière depuis la fin de la seconde guerre, est Antoine Desantis. Il ne reste plus que lui et il est, sur

ce lieu, une figure attachante de la charpenterie marine, et de la construction navale en général. Nacelles, canots, vedettes et chalutiers bécotent son existence depuis l'âge de 14 ans.

C'est dire si ce dernier représentant de la corporation des charpentiers a plus d'un souvenir en mémoire.

Nanou était, en effet, un adolescent lorsqu'il découvrit le métier chez les frères Aversa. Il put, d'ailleurs, acquiescer ses connaissances sur un terrain où la concurrence forgeait l'esprit d'entreprise et de compétition. Il y avait alors les Scotto-Repetto, Candela, Ricciardi, Camarota et Allègre.

Bref, le petit apprenti sur le pont devint rapidement un employé qualifié, au point d'acquiescer des lettres de



Nanou approche de la retraite, mais, jusqu'au bout, il entreprend. Photo V. ANDORRA

noblesse qui le propulsèrent chef d'entreprise lorsqu'André Aversa se retira du métier.

Un bail de 7 ans, sur les terrains du belge Hinderwys, sous forme de concession accordée par les services maritimes allait assurer la pérennité du chantier. Alors bien sûr, 46 ans passés à la Plagette sont féconds au chapitre des témoignages, d'autant que Nanou avoue n'avoir jamais fait de différence entre un lun-

di, et un samedi.

Force est de constater, quand il évoque sa passion du métier, que ce navigateur terrestre concepteur de vies plus riches pour ses bateaux s'est constitué un sacré patrimoine de souvenirs. « Imaginer, construire, puis baptiser, c'est une joie immense, et, parmi ces moments heureux, il y a eu les barques des joutes pour la Lance sportive. Quand je les ai vues sur l'eau, j'étais fier de moi. Incontest-

di, et un samedi.

Force est de constater, quand il évoque sa passion du métier, que ce navigateur terrestre concepteur de vies plus riches pour ses bateaux s'est constitué un sacré patrimoine de souvenirs. « Imaginer, construire, puis baptiser, c'est une joie immense, et, parmi ces moments heureux, il y a eu les barques des joutes pour la Lance sportive. Quand je les ai vues sur l'eau, j'étais fier de moi. Incontest-

di, et un samedi.

Force est de constater, quand il évoque sa passion du métier, que ce navigateur terrestre concepteur de vies plus riches pour ses bateaux s'est constitué un sacré patrimoine de souvenirs. « Imaginer, construire, puis baptiser, c'est une joie immense, et, parmi ces moments heureux, il y a eu les barques des joutes pour la Lance sportive. Quand je les ai vues sur l'eau, j'étais fier de moi. Incontest-

Force est de constater, quand il évoque sa passion du métier, que ce navigateur terrestre concepteur de vies plus riches pour ses bateaux s'est constitué un sacré patrimoine de souvenirs. « Imaginer, construire, puis baptiser, c'est une joie immense, et, parmi ces moments heureux, il y a eu les barques des joutes pour la Lance sportive. Quand je les ai vues sur l'eau, j'étais fier de moi. Incontest-

Force est de constater, quand il évoque sa passion du métier, que ce navigateur terrestre concepteur de vies plus riches pour ses bateaux s'est constitué un sacré patrimoine de souvenirs. « Imaginer, construire, puis baptiser, c'est une joie immense, et, parmi ces moments heureux, il y a eu les barques des joutes pour la Lance sportive. Quand je les ai vues sur l'eau, j'étais fier de moi. Incontest-

biement, il y a dans cette satisfaction la volonté du "bâtisseur" de marquer de son empreinte le monde de la charpenterie marine.

D'autant que la profession risque bien d'être orpheline non seulement en concepteurs mais également en restaurateurs de bateaux.

Nanou se souvient ainsi du «Jean-Louis Raphaël», victime d'un accident en sortant des digues de Frenthann. « C'était il y a 7 ou 8 ans. Dans ma vie de charpentier, je n'ai jamais eu une telle réparation. Sur 11 m de quille, j'ai changé les "gal-bords", les bordées et les membrures, un sacré boulot, mais aussi une belle aventure. » Sans oublier le bateau des Cardone, le «Stéphane-Jacqueline», qui avait heurté le brise lame par temps de brouillard, là aussi le «Samu». Desantis fit des miracles. Et si l'amour propre de Nanou aime s'accomplir dans la vie saine, son action restera également attachée aux récentes réhabilitations des deux bateaux de Georges Brasseur. A quelques mois de la retraite, Nanou n'envisage nullement de quitter son environnement.

La possible reprise du site par l'association «Les voiles latines», pourrait bien développer chez lui un sens de la pédagogie, nourrie de connaissances dont personne ne doute. Mais jusqu'au bout, Nanou entreprend.

Il vient d'ailleurs de terminer, à Port-Vendres, la réalisation d'un chantier de 25 m qui a nécessité pendant un mois et demi, 13 h de travail par jour et 2000 km de route par semaine. Plus que 6 mois et Nanou se consacrera... à ses maquettes !

Nicolas CAUMET

POUR LA PLAGETTE

Tandis que la Pointe Courte des pêcheurs, surplombée par son échangeur, semble se ressaisir en tournant le dos à l'enserrement routier et industriel, la Plagette, sur l'autre rive du canal, parvient encore, au prix d'une feinte immobilité, à se dérober vers l'étang pour sauvegarder son originalité, comme un îlet en marge d'une terre majeure.

Sur le rivage nord de ces quartiers attachants s'échelonnent la plupart des chantiers navals rejoints depuis la guerre par ceux du Saint-Christ et du Souras-Bas. Tous ensemble, charpentiers, calfats, chaudronniers et peintres y maintiennent vivante cette corporation de la «sauterelle», de la «guillotine» et du marteau à river, la plus ancienne d'un authentique port de mer.

Mais cet isolement heureux à l'abri des turbulences n'est-il pas un péril pour ceux-là que l'oubli pourrait conduire à l'abandon ?

En effet le charme désuet de cette frange lacustre ne peut masquer l'inconfort et la précarité des conditions matérielles dans lesquels doivent travailler ces entreprises de carénage. Plus encore on doit admirer les prodiges d'ingéniosité et d'habileté de ces hommes qui construisent là des chalutiers de 25 mètres, qui réparent des coques métalliques de plus de 40 mètres, ou qui, architectes de classe mondiale, tracent les gabarits de Pen Duick et moulent les carènes de voiliers parmi les meilleurs de notre temps. Si vraiment nous avons conscience de la grande valeur de cet ensemble de chantiers pour notre économie locale, et de l'outil indispensable qu'il constitue pour la maintenance de notre flottille de pêche et des unités de petit tonnage qui fréquentent les canaux, il est urgent de lui garantir les conditions nécessaires à son existence, à sa survie, et en premier de rétablir le chenal d'accès aux chantiers à sa profondeur d'origine de six mètres. Faute de quoi les chalutiers sétois iront de plus en plus nombreux au carénage à Agde ou ailleurs. Et, plus les tonnages augmenteront, plus le travail de nos chantiers deviendra difficile, jusqu'au moment où il sera impossible.

L'emploi de cinquante salariés est en jeu. Faudrait-il autant de bras pour garder un musée de la marine ?

En ce début d'année, dans la foulée des réalisations que nous venons de mener à bien avec nos excellents partenaires du Service Maritime des Ponts et Chaussées, le premier souhait que nous formons est que la cause des chantiers de l'étang soit entendue. Qu'il symbolise le message d'optimisme que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Sète-Frontignan-Mèze adresse pour 1975 à chacun de ses ressortissants.

Claude BONFILS
Président de la C.C.I.

Le déclin et la mémoire

En 1988 il ne reste que trois chantier à la Plagette, et alors que les construction en bois ont cessé depuis plus de dix ans l'association VOILE LATINE restaure son premier bateau en bois- La Cette- au chantier CANDELLA (Chantier ex-propriété SUQUET)

C'est Joseph CANDELLA formé aux chantiers STENTO dans les années 50 qui dirige cette restauration rejoint par André AVERSA. La CETTE est lancée en 1992. Après le décès prématuré de Mr CANDELLA en 93, ce chantier, rendu au domaine public, a fait place aujourd'hui à une aire de jeux pour les enfants.

En 1995 le «petit» chantier AVERSA est a son tour détruit et rendu au domaine public maritime, Mr De SANTIS transfère et poursuit ses activités sur le grand chantier- le dernier chantier traditionnel de Sète- jusqu'à son départ à la retraite



Joseph CANDELLA - 1967



André AVERSA - 1975

Mémoire d'une révolution technologique

Ce chantier est la mémoire de l'évolution technique de la construction navale pour la pêche du milieu du XX e siècle et du passage rapide depuis les techniques traditionnelles très anciennes liées au travail de la charpente et à la propulsion éolienne jusqu'à l'avènement et la montée en puissance de la motorisation et des coques en matériaux synthétiques

Ainsi les dernières petites unités de pêche à la voile y ont été construites, en 1943 le premier chalutier sétois arrière « cul de poule » conçu pour le moteur y est lancé et avec l'après guerre, il « jette » un lot important de chalutiers pour remplacer la flottille à voile des catalanes et Bateaux bœuf détruits ou rendus obsolète

La motorisation et les techniques de pêche évoluent très rapidement, ainsi dans les années 60-70, avec l'arrivée des pêcheurs pied noir, les bateaux grandissent et sont dotés désormais de tableau pour le tirage des filets par l'arrière

Le chantier qui ne peut plus les accueillir diversifie sa production avec la construction traditionnelle en bois de grosses unités de servitude et de bateaux pour la pêche plaisancière: entre autre deux navires océaniques pour les laboratoires de Banyuls et Marseille, des pilotines pour la station de pilotage de Sète.

Pour mémoire, Georges Brassens y fait construire et entretenir ses deux bateaux le GYSS et Les Copains d'abord (revenu au chantier en 2003 pour restauration).

L'intérêt patrimonial et l'utilité économique

Le site du Chantier de la PLAGETTE - dernier chantier traditionnel de Sète- a aujourd'hui gardé son état d'origine qu'il s'agisse des équipements bâtiments bardés de bois, du treuil, ou des chariots de levages montés sur rails, ou qu'il s'agisse de l'atmosphère qu'y font régner des bruits de scie ou de maillet à calfat, des odeurs de bois, de goudron et d'algues.

Durant la dernière décennie, le chantier devenu inadapté à la taille des grands bateaux de pêche sert d'atelier à l'entreprise, dont l'essentiel de l'activité s'effectue à quai ou au à l'aire de carénage des chalutiers au bout du Môle St Louis.

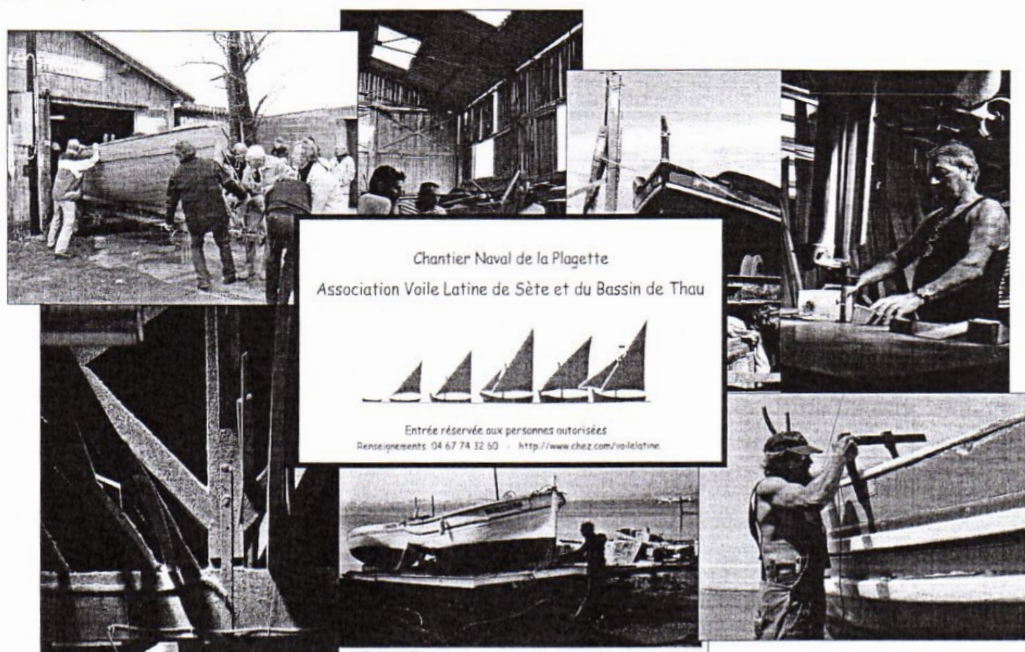
Les équipements sont pourtant toujours adaptés et utilisés à l'auto entretien et à la réparation, d'une importante flottille traditionnelle en bois utilisée pour la pêche plaisancière traditionnelle Sétoise.

Les patrons de ces barques sont d'ailleurs fortement attachés au tirage à terre sur des berceaux, procédé qui n'impose aucune contrainte aux structures des charpentes.

Ce chantier est ainsi fréquenté en permanence par une population de pêcheurs professionnels ou amateurs, de gens de mer retraités et de « neo maritimes ». Tous, et en tout cas, sont attachés à leur embarcations, et tous sont leste à échanger ou à se confronter en connaissances et savoir faire, en conseils et anecdotes.

Cette activité permanente, faite d'échanges et en transmissions de savoir entre utilisateurs - et entre générations fait de ce lieu une réelle source de connaissances qu'il s'agisse de charpente de pêche de vie locale .C'est un véritable bain initiatique dans un savoir vivre original. et son expression authentique

Avec la maintenance des barques c'est aussi cet espace de richesses humaines, ce patrimoine culturel bien vivant, que l'association Voile Latine voudrait contribuer à conserver et tacher de pérenniser



Extrait de la brochure «l'histoire des chantiers navals de Sète» réalisée en 2002 par l'association Voile Latine, avec l'aide de la DRAC L-R et après enquêtes et recherche d'archives et de documents photographiques_

LE PROJET

Une dynamique

A l'origine, l'association ne peut compter que sur les capacités de ses membres pour développer ce projet et développe une dynamique de recherche, d'ouverture et d'information.

L'objectif étant d'asseoir la légitimité culturelle et patrimoniale du projet, de démontrer son utilité économique et sociale, de l'intégrer au mieux dans la vie culturelle de la ville et de la région.

Développer et Faire valoir quatre axes d'intérêts :

- L'intérêt lié à la *conservation d'un site du patrimoine industriel* du XXe Siècle
- L'intérêt de *l'utilisation de l'outil* pour une activité mettant en valeur des objets, des gestes et des savoir-faire porteurs d'intérêts patrimoniaux et culturels.
- L'intérêt de ce projet en terme d'image par son originalité dans *la souplesse d'une gestion associative adaptée* et dans son exemplarité pour *la réhabilitation et la préservation de l'environnement*.
- L'intérêt de la *rencontre d'une dynamique identitaire et culturelle et d'une activité vivante*.

Les soutiens

La mairie de Sète est partenaire de l'opération qui a reçu le soutien du *Conseil Général de l'Hérault* et de la *Région L - R Septimanie*.

La DRAC L-R service ethnologie conseille, aide et coopère techniquement à la réalisation de l'opération dès son origine.

Le projet a aussi fait l'objet de nombreux soutiens locaux, nationaux et internationaux qu'il s'agisse des associations du patrimoine maritime de Méditerranées, des fédérations pour la culture maritime (Bretagne, Var Méditerranée), de personnalités du monde maritime ou de personnes sensibilisées ou de Sétois émus par notre démarche.

Près de quatre cent soutiens ont ainsi été formalisés.

Les consultations

L'association a organisé une série de consultations et de rencontres destinées à informer et à rechercher d'éventuels partenaires ou utilisateurs potentiels

Les élus: Mr le maire de Sète, La communauté de commune, Messieurs les conseillers généraux de Sète, Mr le député,

La formation professionnelle, l'enseignement :

Formation Professionnelle - Région L - R, Le CFA de Sète, le Lycée de la mer, le Collège Jean Moulin

Les services culturels: La DRAC L-R : service ethnologie, La Direction du service culturel de la région Culture Région LR, La mission pour le patrimoine du conseil général de l'Hérault ; La fondation du patrimoine

Les institutions: les professionnels de la pêche, la CCI, le Service de la Navigation. La mission Littoral

Les attentes

La Pêche Plaisancière de Sète, qui fait l'essentiel de la flottille des canaux, présente encore de nombreuses unités en bois. Une bonne partie de cette flottille utilisait jusqu'ici ce chantier pour le carénage et reste en attente du renouveau de cet équipement.

Les associations du patrimoine maritime du littoral du Languedoc et du Roussillon et de Provence rencontrent de plus en plus de difficultés à trouver des sites adaptés et disponibles pour l'entretien lourd de leurs embarcations... et le savoir faire nécessaire.

Enfin les capacités d'une aire de carénage mise en conformité, située sur l'étang et disposant de système de tirage à terre par roulage, donne aux *pêcheurs artisans de l'étang* une réelle facilité pour l'entretien de leurs petites embarcations.

Descriptif du projet

La Situation administrative

Situé sur le domaine public maritime, l'occupation du lieu est soumise à autorisation Préfectorale (service maritime et de navigation).

L' AOT (autorisation d'occupation temporaire) a été sollicitée auprès de ces services en septembre 2002 avec un avis favorable de la Mairie de Sète et le soutien de la DRAC Languedoc Roussillon.

La partie environnementale du projet a été soumise au *SIVOM Etang de Thau qui l'a validé* (décembre 2002).

L'autorisation a été accordée en avril 2003 par arrêté préfectoral pour une durée de 5 ans, portée à 10 ans en janvier 2005 suite à un appel gracieux.

Mr DE SANTIS précédent occupant a fait valoir ses droits à la retraite au 31 décembre 2002 et a obtenu l'autorisation d'expédier ses affaires courantes et d'aider l'association à prendre le chantier en main. L'association a effectivement occupé le chantier au 1^{er} janvier 2004 en contrepartie d'une redevance d'environ 4000 € annuel est réglée aux services des domaines.

Les bases du projet

Les objectifs de l'association Voile Latine:

La sauvegarde et la conservation de ce lieu et la mise en valeur de son originalité historique et patrimoniale.

L'utilisation des installations pour l'entretien, la réparation et la restauration d'embarcations du patrimoine Méditerranéen.

La création d'un pôle ressource destiné à la collecte et la conservation d'objets, de documents et de savoir faire aux fins d'étude, de transmission ou d'information du grand public sur la charpenterie de marine Méditerranéenne et plus généralement sur le patrimoine culturel lié à l'histoire maritime de la région

1. Conserver le lieu.

Le chantier de la Plagette, rue des Chantiers, quartier de la Plagette à Sète, est le dernier d'une série de quatre chantiers situés dans la même rue.

Ce lieu de travail fortement marqué par son histoire n'a que peu changé depuis sa création. Il fait aussi partie intégrante de l'environnement, du quartier et de la mémoire collective de ses habitants.

2. Conserver une utilité et une vocation de chantier dans un cadre associatif.

Un Chantier associatif spécialisé dans les savoir-faire de la réparation navale d'embarcations traditionnelles en bois :

- * pour l'entretien, la restauration des bateaux du patrimoine du littoral régional
- * pour la construction d'unités légères (répliques) destinées à la navigation de loisir,
- * pour une offre en capacités de carénage dans les conditions réglementaires quant à la protection de l'environnement, ouverte à la flotille de pêche amateur Setoise

La mise en valeur de ce site rendrait ainsi, un véritable service en permettant :

- De pérenniser une activité existante de maintenance de la flotille traditionnelle de Sète et au-delà, du littoral Languedoc et du Roussillon
- De pérenniser aussi les savoir faire particuliers liés à cette activité.
- Le maintien et la création d'emplois

Le besoin de lieu adapté et propre à une maintenance régulière des bateaux du patrimoine, s'avère être un souci de plus en plus aigu pour toutes les associations patrimoniales du littoral.

Cette maintenance pour des raisons tenant à une faible rentabilité économique pour une mise en œuvre souvent délicate, demande un savoir faire particulier et ne présente jusqu'ici, que peu d'intérêt pour des chantiers professionnels. Ces chantiers sont déjà peu nombreux sur notre littoral mais aussi de moins en moins spécialisés dans le travail du bois.

La souplesse d'une gestion associative de ce chantier nous paraît être une solution pouvant rendre rapidement ce service.

Nous envisageons cette maintenance sur la base d'une pratique, en général déjà courante, d'un auto entretien des embarcations par leurs propriétaires.

L'originalité et l'intérêt de ce chantier seraient de proposer la possibilité d'appel à conseils, la mise à disposition d'un charpentier, un lieu bien équipé et outillé, un site de carénage respectant l'environnement. Cette formule soumise pour avis aux associations du littoral méditerranéen, a d'ores et déjà recueilli une large adhésion.

3. Développer un nouveau pôle ressource (Fonds documentaire, lieu d'exposition, d'échange, et d'activités de valorisation)

Dont l'objectif serait la transmission de connaissances et le savoir-faire en matière de construction navale de tradition Méditerranéenne.

Ce lieu sera ouvert :

- Aux stages de sensibilisation ou de formation sur les techniques de réparation ou de construction navale traditionnelle.
- Aux projets d'action éducatives (classes de patrimoine).
- Aux activités d'intérêt touristique ou de sensibilisation du grand public.
-

PATRIMOINE

Réhabilitation du dernier chantier naval sétois

Première barque à La Plagette

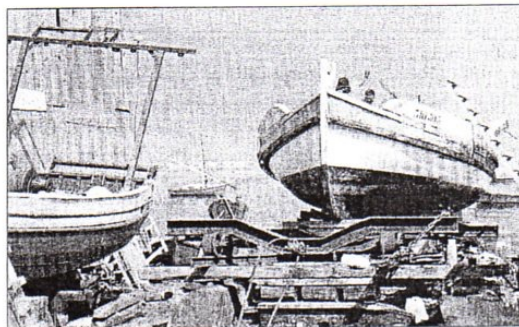
Samedi matin, une barque fera son entrée au chantier de La Plagette pour y être réparée. Elle inaugurerait la nouvelle vie de ce site de tradition maritime

« Il fallait sauver le dernier chantier naval traditionnel sétois. » L'association Voile latine en était convaincue. Et bien, ce sera bientôt chose faite. Après deux longues années de démarches, consultations et autres montages de dossiers, le chantier de La Plagette est sur le point d'entamer une seconde vie. Il échappe ainsi à la destruction envisagée après le départ en retraite du dernier patron en titre, « Nanou » De Santis, en novembre 2002.

Samedi matin, à 11 h, la première barque fera son entrée sur le site, marquant le coup d'envoi de la réhabilitation des lieux. « C'est symbolique, explique Christian Dorques, le vice-président de Voile latine. « Le dossier passe en commission régionale à la fin du

mois et les travaux de rénovation devraient débuter dans les six mois. »

L'objectif premier est une remise en état des bâtiments en bois, la mise en conformité des machines de l'atelier et, à terme, la création d'un lieu ressource pour le patrimoine maritime de la Méditerranée. Carénage, réparation et constructions légères de bateaux traditionnels seront enfin possibles à Sète, avec le concours du charpentier de l'association. Ces travaux seront financés par la Région et le conseil général de l'Hérault. « Ce sera un vieux chantier très moderne, au dernier cri des normes environnementales », poursuit Christian Dorques. En effet, l'aménagement du site garantit la protection du milieu naturel (bassin de Thau), grâce à la collaboration des services techniques de la mairie de Sète et du syndicat mixte d'aménagement touristique en Languedoc-Roussillon. « C'est un gros coup. Il s'agit



Environ 280 bateaux sur le littoral nécessiteraient cet entretien.

de recréer un lieu adapté à l'entretien artisanal des barques en bois et de conserver un site significatif du patrimoine, un chantier né en 1930 », explique le vice-président. Ainsi, l'ensemble des activités liées à la réparation de ces bateaux sera recentré

sur le chantier. Et les gestes de ce travail long et spécifique seront pérennisés.

Environ 280 bateaux nécessiteraient cet entretien particulier, sur le littoral. A terme, il s'agit de relancer un tourisme de plaisance légère. ●

Mélissa ALCOLEA

Midi Citoyen 22 Janvier 2004

Activités et fonctionnement de la structure

Les activités spécifiquement associatives trouvent place dans les locaux du chantier (secrétariat, salle de réunion, activités), et lui assure une animation permanente.

L'utilisation des équipements est exclusivement ouverte aux membres de l'association et soumise à un règlement intérieur assurant une utilisation ordonnée et sécurisée

Les membres bénévoles participent à l'organisation des permanences au chantier et à l'entretien général des lieux

La réparation des barques traditionnelles

L'entretien et la réparation d'embarcations de construction traditionnelle, et notamment des petites unités de la flottille de pêche plaisancière relève d'une longue tradition d'auto-réparation ou d'auto-entretien par les propriétaires (au moins pour les interventions courantes telles que carénages, nettoyage, peinture, petits aménagement).

Cependant Le mauvais état général de cette flottille fait que des réparations longues, nécessitant le conseil ou l'assistance d'un charpentier s'avèrent de plus en plus nécessaire

L'intervention sur les embarcation de construction traditionnelle présente au moins trois contraintes:

Des installations particulières adaptées si l'on souhaite garantir aux embarcations une manipulation sans risques pour les carènes - les capacité spécifiques du chantier et de ses dispositifs de tirage sur bers roulants répondent à cette nécessité

Un surcroit de temps en particulier pour les réparations imposant des actes de charpenterie respectant les savoirs faire traditionnels-

Des compétences techniques et du savoir faire d'un charpentier qui va proposer soit le conseil dans le cadre des activité d'auto entretien ou d'auto réparation, soit une assistance ou une intervention

Le financement des activités de réparation navales

Cas général: les activités s'autofinancent

L'entretien courant des embarcations nécessitant un tirage à terre et l'utilisation de l'aire de carénage sont soumis à participation aux frais

L'intervention ponctuelle du charpentier et l'utilisation des outils et machines outils sont soumises à participation aux frais

L'intervention du charpentier pour des travaux importants fait l'objet d'une convention de mise à disposition de l'agent du patrimoine, précisant une estimation préalable des travaux et de l'accord du propriétaire,

Cas particuliers répondant aux objectifs de l'association: les embarcations d'intérêt patrimonial Méditerranéen

Pour ces embarcations, le coût des opérations d'entretien ou de réparation répondant à ces critères pourraient s'envisager avec deux modes de financements complémentaires:

- La participation aux frais des propriétaires en ce qui concerne l'entretien courant non spécifique
- L'appel à des aides et subventions en subsidiarité, pour ce qui concerne les surcoûts liés aux caractères et à l'intérêt patrimonial spécifique de l'embarcation.(pour les réparations longues ou importantes)

Les caractéristiques des embarcations d'intérêt patrimonial sont définies dans un cahier de charges qui prend en compte:

Le caractère patrimonial spécifique est déterminé

- Par la typologie historique des embarcations Méditerranéennes
- Par une construction antérieure à 1970 et en bois
- Par la facture traditionnelle Méditerranéenne (chantier d'origine et techniques spécifiques)

Il se réfère: Aux orientations définies par la Charte de la Nautique et aux conclusions de l'inventaire Thiebault- Piriou / DRAC L-R de 2003

Il autorise un diagnostics de Surcout

- Liés au surcroît temps de d'intervention du charpentier
- Liés aux matériaux particuliers

L'organisation courante de l'activité du chantier et soumise à un règlement intérieur qui précise

- la gestion rigoureuse de l'occupation des espaces, l'évaluation précise des programmes de réparation et les priorités
- le suivi des interventions de l'agent du patrimoine chargé du conseil et des interventions en charpente

L'activité du pôle ressource

L'importance de la situation du lieu

Cette activité est envisagée dans un local propre et sécurisé situé dans le grand hangar. Ce local jouxte l'aire de construction et de stockage des barques dont il est séparé par une cloison vitrée.

Le lieu :

Une salle pouvant accueillir sessions de formation, classes de patrimoine ou assemblées - équipée de dispositifs permettant la tenue d'expositions.
Un espace réservé à la bibliothèque, au stockage des collections de documents et à la consultation.
Un accès à l'espace réservé à l'atelier maquette ou sont aussi conservés les collections de plans de construction ou d'ouvrages de charpenterie

Les prestations envisagées

Tenues de classes de patrimoine et d'environnement
Ateliers de matelotage, maquette, restauration construction et voilerie
Expositions
Visites commentées du chantier

Le financement du pôle ressource

Le fonctionnement des activités sera coordonné par un second agent du patrimoine à court terme engagé à plein temps.
Les ressources seront essentiellement apportées par la mise à disposition des lieux pour les classes et sessions, par les participations aux visites et ateliers
Des conventions sont envisagées avec les écoles et collèges de la ville et de la communauté de communes, ainsi qu'avec le lycée de la mer.

La mise en œuvre des aménagements

Le site

Il s'agit d'une aire de tirage à terre équipée de quatre bers (berceaux) montés sur des rails plongeant dans les eaux du bassin de Thau. Ces bers sont manœuvrés par deux treuils.

Cette aire destinée à la réparation et au carénage des bateaux, est entourée de plusieurs bâtiments bardés de bois l'un protégeant les outils et l'autre utilisé pour la construction des bateaux ou pour les réparations longues.

L'aménagement du site

L'objectif est le maintien en l'état des structures du site, la rénovation se faisant dans la mesure du possible en conservant à ces structures les matériaux et l'aspect original.

Ainsi *aucune construction ni démolition ne sont envisagées*,

Les premières tranches de travaux visent à la *remise en état d'un l'environnement fortement encombré et dégradé* ainsi qu'à la *mise en ordre de marche, la normalisation et la sécurisation de l'outil de travail* afin de pouvoir le plus rapidement possible relancer l'activité du chantier.

• Aménagements existants :

- Surfaces couvertes :

- 1) Un hangar à bateaux d'une surface de 337m², charpente et ossature métallique, bardage bois.
- 2) Un atelier machine- outils d'une surface de 157m², ossature et charpente bois, bardage bois.
- 3) Un local en dur, comprenant un bureau, un vestiaire et un sanitaire pour une surface de 45m².
- 4) Un appentis en bois (18m²) couvrant les treuils.
- 5) Un petit réduit en dur (8m²) comprenant sanitaires et un espace de rangement.

- Surfaces extérieures

Le terrain extérieur d'une surface de 889m² est actuellement occupé par les quatre bers de tirage, par des bateaux sur cales et par des épaves.

• Travaux et aménagements projetés :

- 1) Nettoyage du terrain, des bâtiments et des abords, notamment enlèvement des épaves.
- 2) Mise aux normes de l'aire de carénage.
- 3) Sécurisation de l'équipement électrique.
- 4) Réparations nécessaires sur les bâtiments et les systèmes de tirage.

1) Aménagements extérieurs

L'Aire de Carénage : c'est l'élément principal de l'équipement extérieur.

Le projet d'aménagement d'une aire de carénage visant à garantir la protection du milieu naturel (bassin de Thau) a été mis au point en collaboration avec les services techniques de la Mairie de Sète (M. Ginestet, M. Alain Henry).

Les principes de conception sont les suivants :

par temps sec, l'équipement doit permettre la collecte des eaux résiduelles de lavage/carénage et la décantation des boues (organismes fixés sur les coques, résidus de peinture, poussières, eaux de rinçage). Les eaux résiduaires seront raccordées au réseau communal, sans rejet direct dans le milieu récepteur (le raccordement fera l'objet d'une convention entre l'association maître d'ouvrage et la ville de Sète).

La réalisation d'un muret/digue assurera l'étanchéité du système de traitement par rapport aux eaux salées de l'étang afin d'éviter toute corrosion des canalisations du réseau public.

- Par temps de pluie, les eaux correspondant aux premiers flots d'orage et en principe les plus polluées seront dirigées vers le bassin de décantation. Une surverse des eaux pluviales sera aménagée vers le milieu récepteur (Bassin de Thau).

- Un des bers extérieurs serait enlevé et remonté dans le hangar à bateaux.
- Le stockage du bois se fera à l'intérieur de l'aire du chantier.
- Une forge traditionnelle et une étuve seront aménagées à la place du rangement extérieur.

2) Remise en état des bâtiments

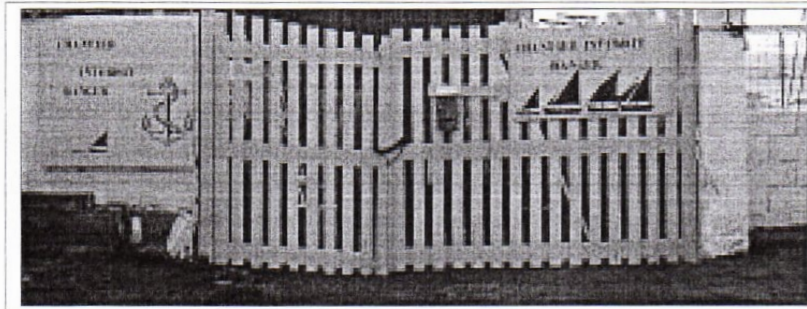
- * Reprise des bardages en planches (estimation 200m²)
- * Remise en état ou remplacement des fenêtres
- * Vérification et réparation des toitures et lucarnes.
- * Remise en état des grandes portes coulissantes

3) Aménagements intérieurs

- * Mise aux normes de sécurité des machines outils de l'atelier.
- * Raccordement du sanitaire intérieur au tout à l'égout.
- * Aménagement des locaux associatifs.
- Cloisonnement d'une partie du hangar à bateaux, en fonction des différentes activités.

Le hangar comprendrait dès lors quatre espaces différenciés :

- Un espace réparation, construction, carénage.
- Un atelier mécanique.
- Un atelier dessin et maquettes.
- Un espace polyvalent (lieu ressource): documentation, voilerie, matelotage...

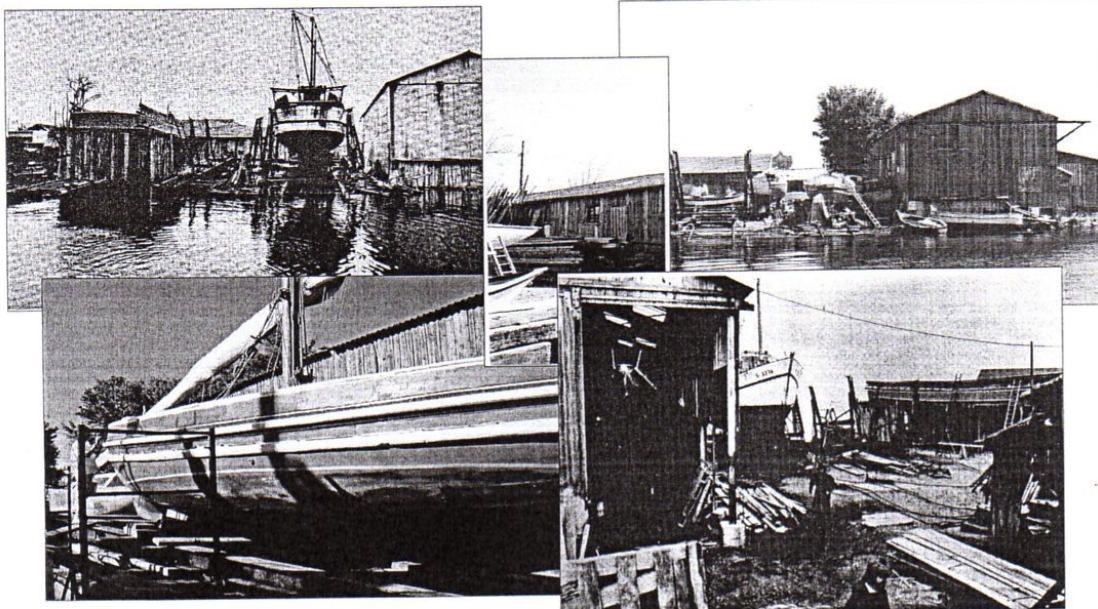
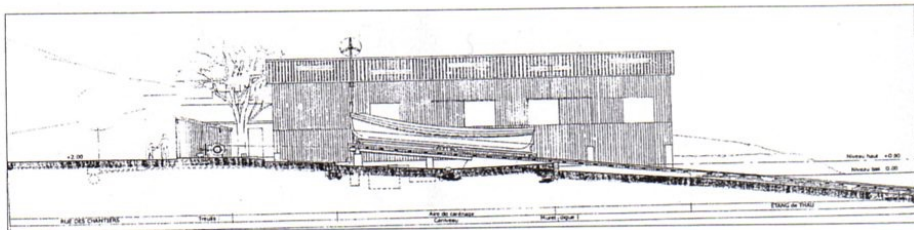


PROJET LAUREAT NATIONAL
DANS LA CATEGORIE PATRIMOINE ARCHITECTURAL
Prix Carrefour - Ministère de la Culture et de la Communication - édition 2003



La Réhabilitation du CHANTIER DE LA PLAGETTE à Sète

CARTES et PLANS



Siège social: Bar Le Grand Large - Promenade Marty - 34200 Sète
Fax - répondeur 04 67 74 32 60 - voilelatine@infonie. - www.chez.com/voilelatine
N° SIRET : 42966268700012 - Code APE : 913 E - Compte bancaire : Crédit Maritime - Sète - N° 42137801017

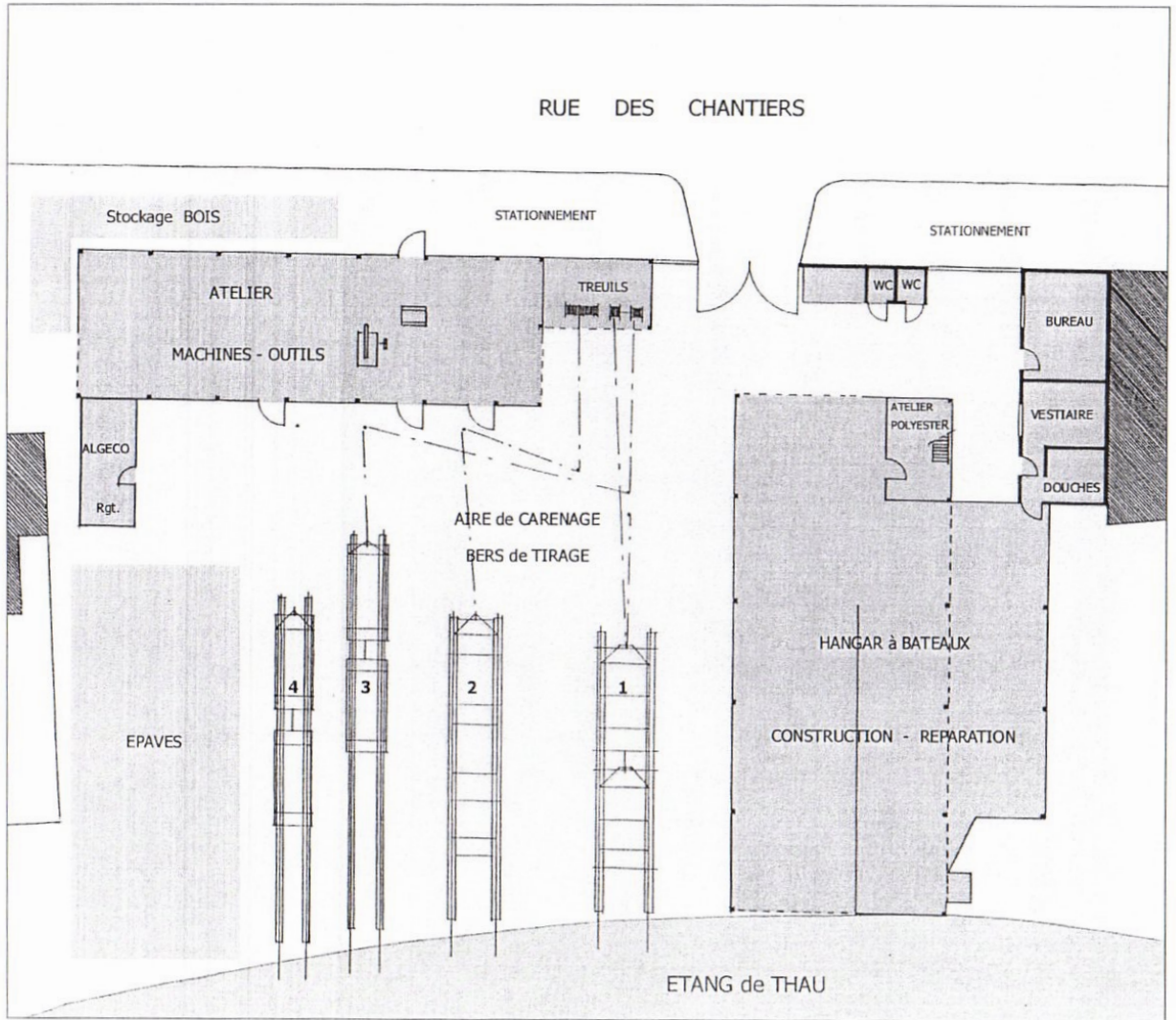
CHANTIER NAVAL
de la
PLAGETTE



ETAT des LIEUX
ECH : 1/250°



BOULEVARD DE SÈTE ET DU BASSIN DE THAU



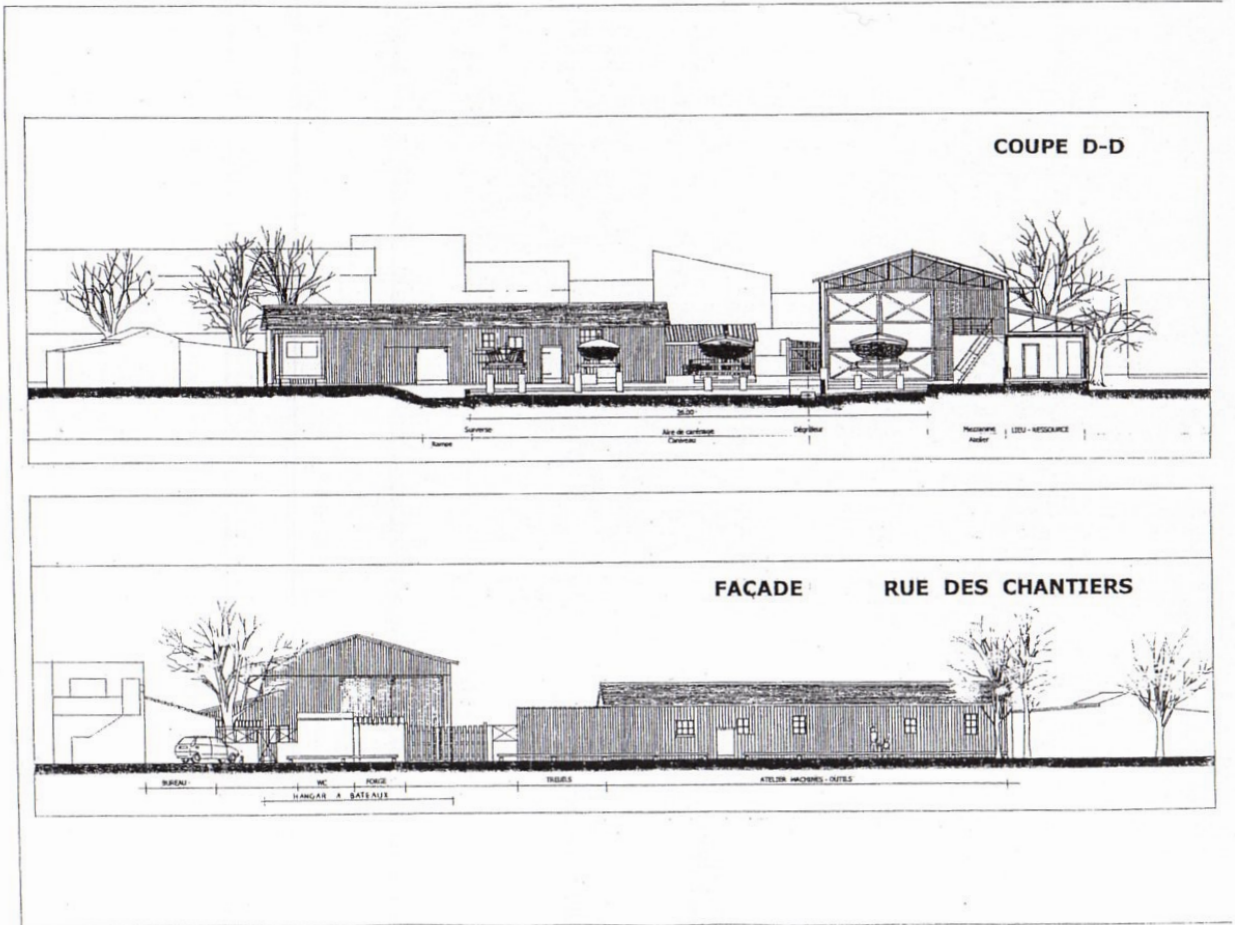
CHANTIER NAVAL
de la
PLAGETTE



PROJET DE SAUVEGARDE
ET
REHABILITATION



FAÇADE - COUPE
ECH : 1/200°



CHANTIER NAVAL
de la
PLAGETTE

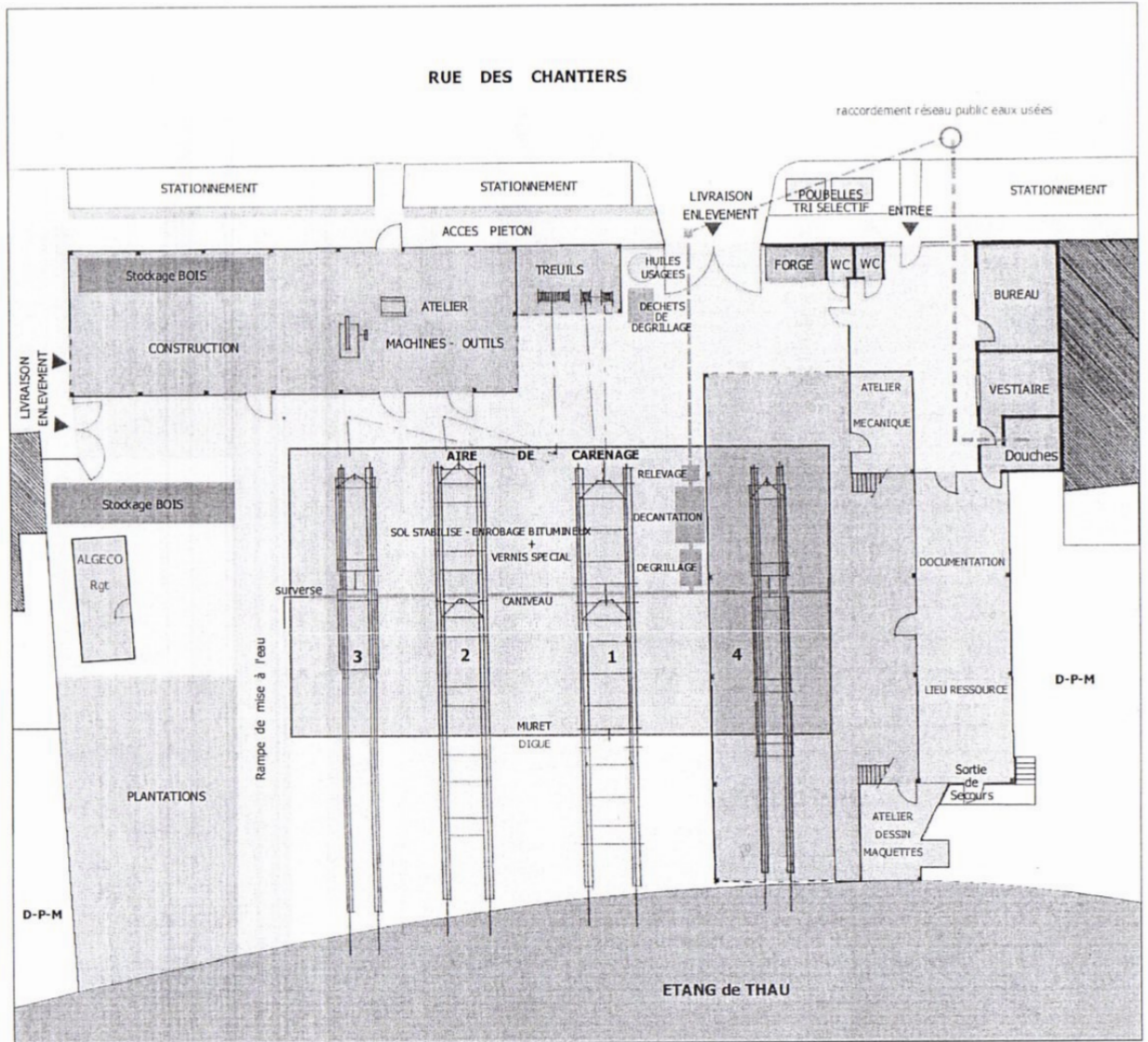


PROJET
ECH : 1/250°

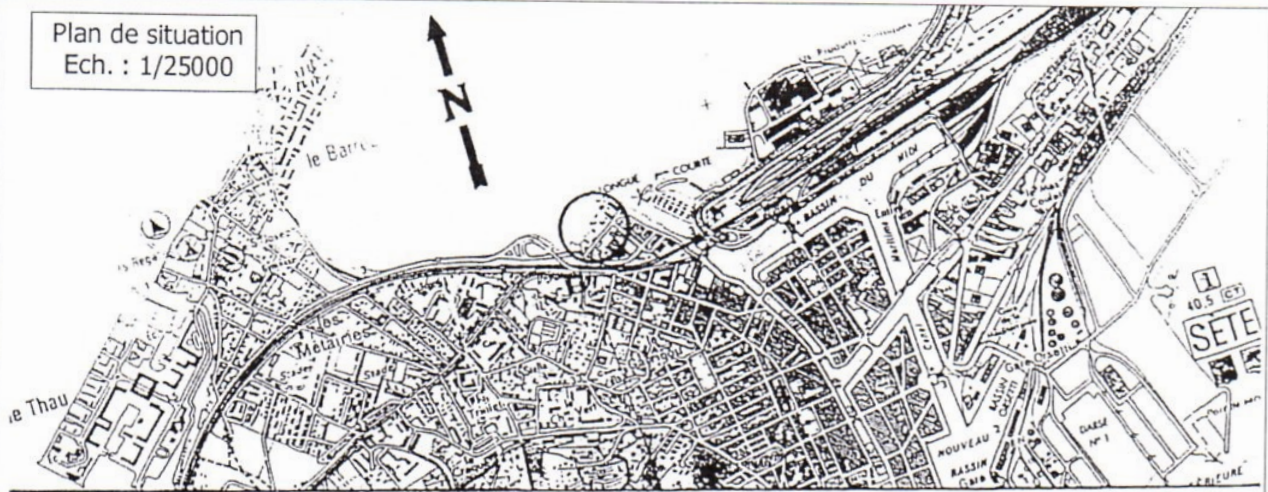
AIRE DE CARENAGE
surface: 364 m²
Débit Karcher: 1 m³/heure
Dégrilleur: 400 litres
Bac décanteur: 800 litres



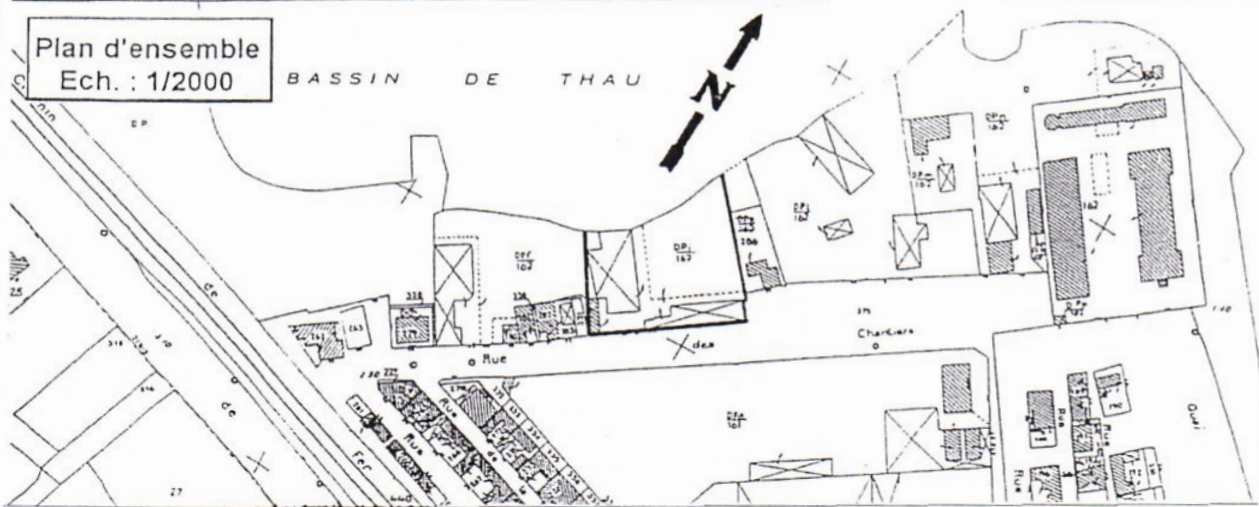
VOILE LATINE DE SEITE ET DU BASSIN DE THAU



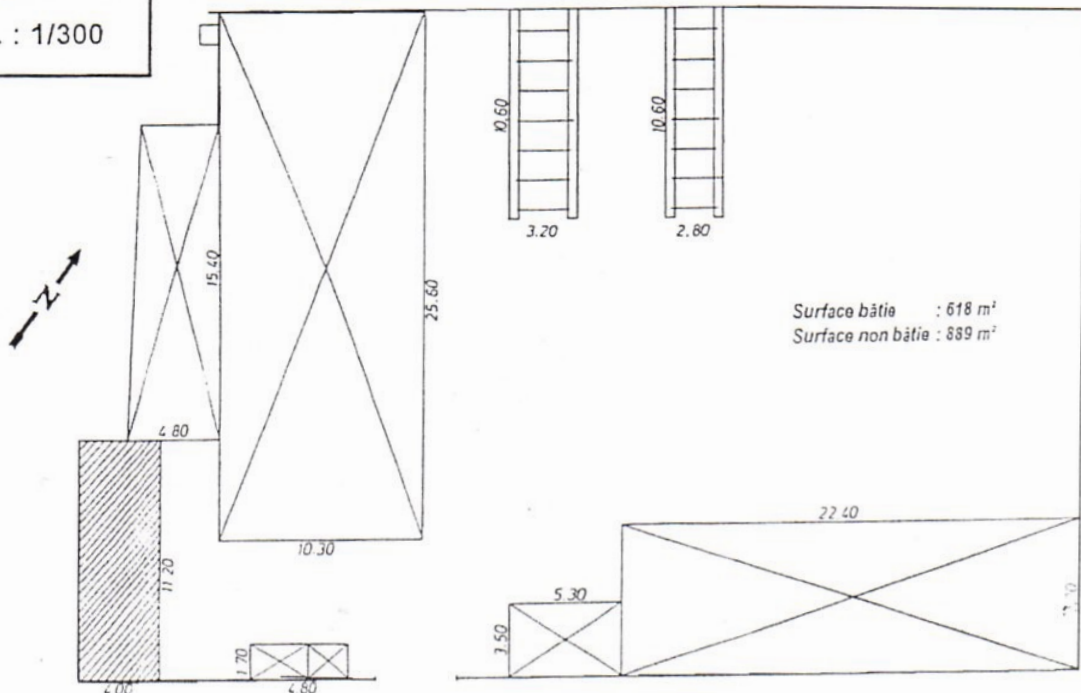
Plan de situation
Ech. : 1/25000



Plan d'ensemble
Ech. : 1/2000



Ech. : 1/300





Contacts **VOILE LATINE Association de Sète et du Bassin de Thau**
Bar le Grand Large Promenade JB Marty 34200 Sète 0467743260 tel et fax
voilelatine@infonie.fr www.chez.com/voilelatine
N° SIRET : 42966268700012 - Code APE : 913 E - Compte bancaire : Crédit Maritime - Sète - N° 42137801017

Présidente : Nathalie Soleilhac laqaou@aol.com



Coordination du projet Chantier
Christian Dorques 0681777255 [dorques@wanadoo](mailto:dorques@wanadoo.fr)



Suivi technique du projet Chantier :
Ivan Choquet 0610731032 clair.archi@club-internet.fr

Soucis financiers : **Yves Alain Liénard** yalienard@wanadoo.fr
et **Maurice Rougier** maurice.rougier@free.fr

Mobilisation associative : **Francelyne Founeau, René Allera, Marie Odile Allera** aleren@free.fr



Lauréat 2003 du prix Carrefour Ministère de la Culture - Paris 02/2004

Avis techniques : **Raymond Dublanc**, Charpentier de marine, agent du patrimoine, salarié



REHABILITATION DU CHANTIER NAVAL DE LA PLAGETTE A SETE

PREMIERE TRANCHE: Nettoyage , Remise en état de marche et en conformité

BUDGET PREVISIONNEL

Intitulés	Montant HT en €	Observations
Généralités/ Environnement		
Nettoyage et enlèvement des bois 100 m2 à 18 €	18 000,00	
Destruction et enlèvement des épaves	3 800,00	
Hangar à bateaux		
Nettoyage général et débarrassage des éléments 310 M2 à 18 €	5 580,00	
Hangar de réparation		
Réalisation d'une dalle en béton armé	5 670,00	
Travaux d'électricité	13 483,00	
Réalisation d'un système de rail	15 500,00	
Plancher bois et renovation des bardages	4 000,00	
Travaux de rénovation de la toiture générale	1 500,00	
Travaux d'électricité	510,00	
Atelier machines outils		
Nettoyage et enlèvement 154 M2 à 18€	2 772,00	
Travaux d'électricité	8 762,00	
Travaux en extérieur et divers		
Travaux de mise en conformité des eaux de lavage	10 038,64	
Travaux sur système de levage des bateaux	48 010,00	
S/Total HT	137 625,64	
Maîtrise d'œuvre 6% de ce montant HT	8 257,53	
Contrôle technique 1,6% du montant HT	2 202,01	
Total HT	148 085,18	
TVA 19,6%	29 024,69	
TOTAL TTC	177 109,87	

