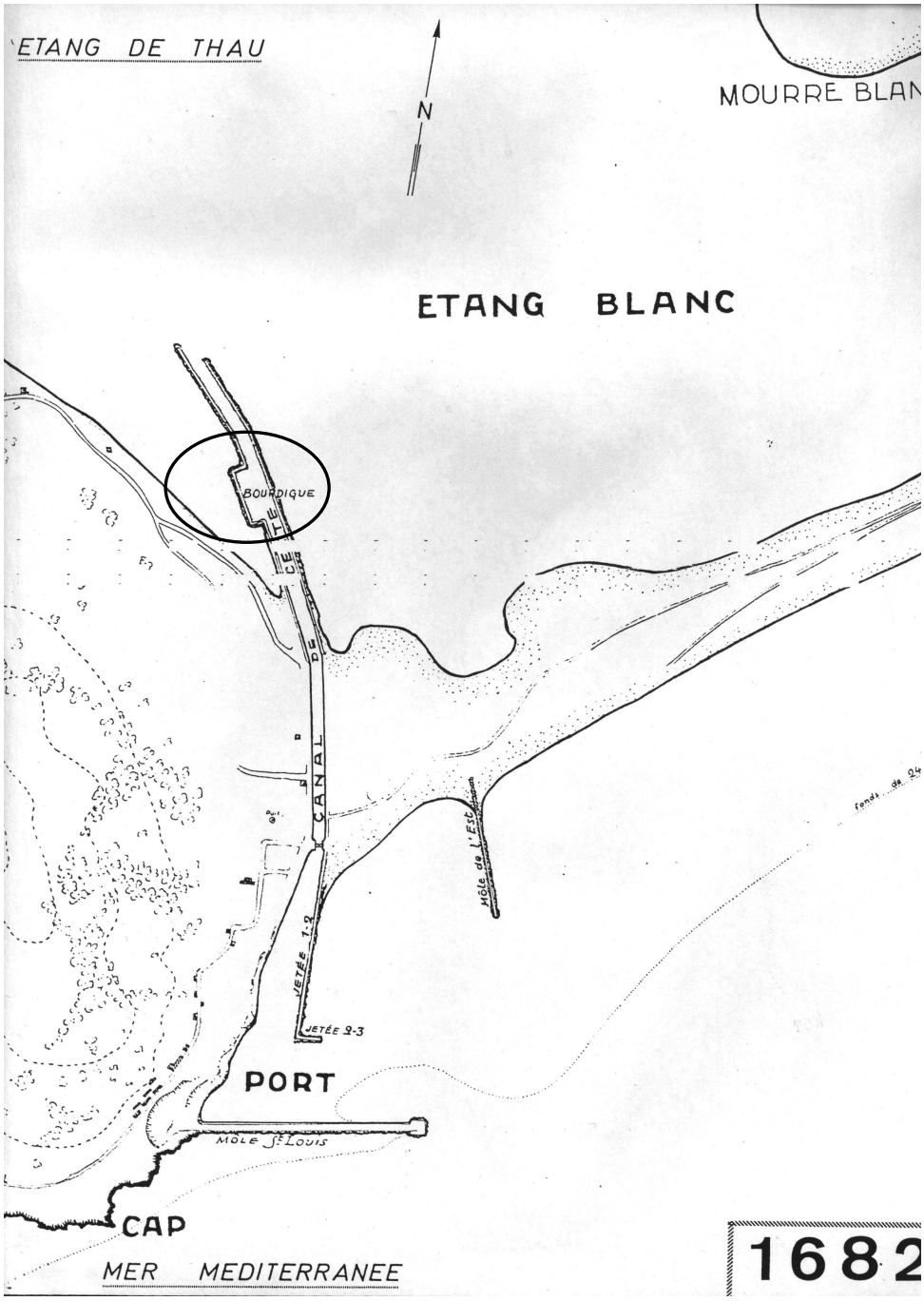
XVIIe et XVIIIe siècle :

la naissance et l'âge d'or des chantiers navals sétois

La Bourdigue – Le quartier de la Bordigue

C'est une enceinte faite de claies et de piquets qui sert à prendre ou à garder le poisson au bord de la mer. Elle fut créée par un décret royal de Louis XIV du 30 janvier 1686. Installée sur l'emplacement du garage d'eau de 150 mètre de long et 37 mètres de large, situé au nord du canal, c'est-à-dire au début de la plagette. Ce garage d'eau avait servi de refuge au matériel des Ponts et Chaussées pour construire le port.

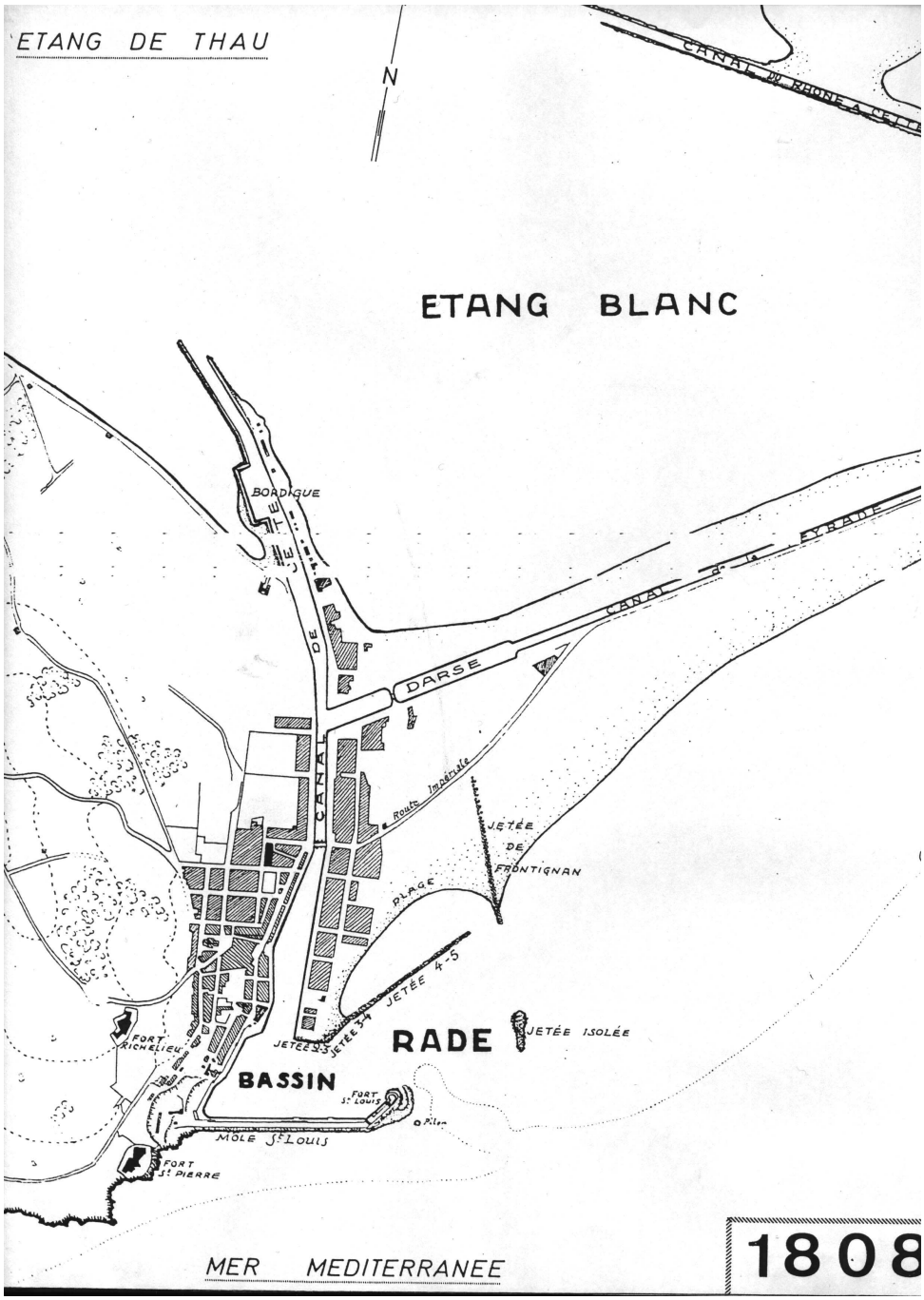


Des pêcheurs l'utilisèrent pour placer leurs filets. Les prises étaient nombreuses. Il fut utilisé ainsi jusqu'en 1815.

Par extension, le terrain marécageux situé de l'autre côté du canal royal devait prendre le nom de Bordigue, puis de terre-plein de la Bordigue quand il fut en voie de comblement et enfin quartier de la gare (H. Euzet).

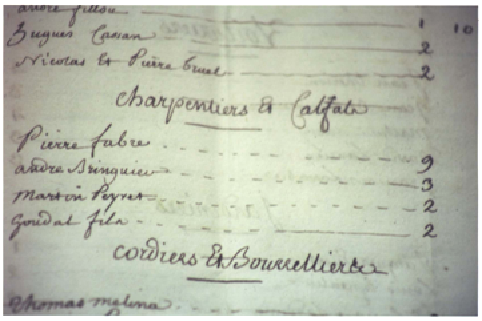
En 1746, l'étang submergeait l'actuelle avenue V. Hugo et arrivait au pont des Moulins.

En 1792, l'étang poussait ses eaux blanches vers les abords de la Banque de France et vers l'Est, ligne sinueuse que cotoyait le canal de la Peyrade.
Pourtant, près du chantier de la Province, à l'emplacement du Palais Consulaire, Jean Nougaret va construire l'égorgeoir. Puis, dans ce secteur marécageux, on déverse tout ce qui vient du creusement des canaux, puis le leste des navires venus des quatre coins du Monde. On gagne ainsi 200 hectares (dont plus de la moitié concerne l'activité en zone industrielle).



Mais ce terrain ne plaît pas tout de suite aux sétois.

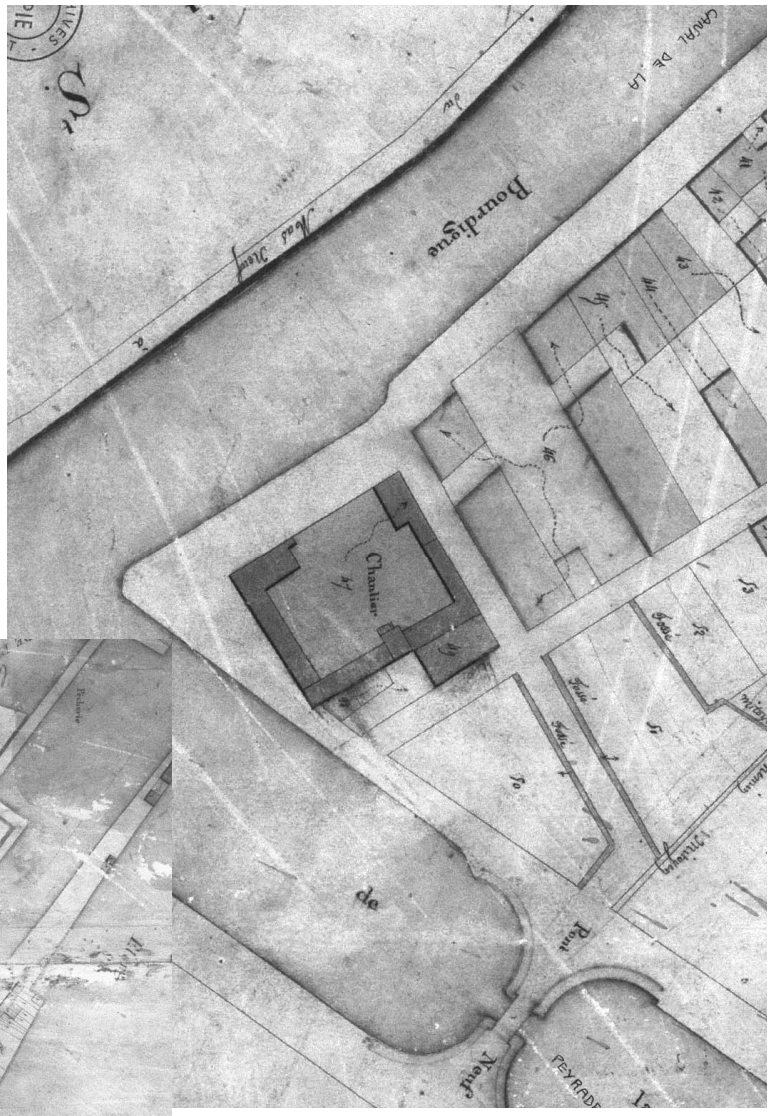
Au nord de la darse de la Peyrade on ne trouve que des ateliers de réparation, appelés chantier de réparation des bateaux de Province et installé au croisement des quais Pasteur et Régy Actuels.


Charpentiers & Calfats
Pierre fabre
andre Sinquier
Martin Peyrat
Goudat fils
cordiers & Bourrelliers

Un document des archives municipales présente les maisons et habitations en 1770 dans le secteur du quai de la Bordigue. Entre autres, un atelier de construction maritime de Monsieur Fabre (constructeur, 1764).

Vers 1876, il existe une rue du chantier (actuellement rue Longuyon). A partir de ce moment, le quartier commence à être aménagé jusqu'en 1885. Quai de la Bordigue, actuellement quai Adolphe Merle

Bulletin Social et d'Etudes Scientifiques de Sète XII - XIII 1983.



Plan cadastral de 1820-1827

L'activité portuaire et la construction navale fin XVIIe et XVIIIe siècle

Au XVII e siècle, les constructions de navires se réalisent sur la plage, à l'abri du vent sur les bords de l'étang de Thau.
Apparaissent à cette époque les artisans spécialisés : les charpentiers de marine et les maîtres d'ache.

Au début du XVIIIe les maîtres calfats prennent en charge le « Service Après-Vente » : radoubs et calfatages. Ils fournissent l'étoupe et le goudron.
Dans les années 1720, les constructions sont réalisées en bordure de plage à l'Est du Quai Rive Neuve du Nord (Quai Lemaresquier).
Les « Maîtres constructeurs de bâtiment de mer » embauchent des apprentis pour deux ou trois ans et des garçons charpentiers ou maîtres d'ache.

Contrats d'apprentissage de Sète 1716 - 1816
L'origine des apprentis et choix du métier.

Les calfats-charpentiers de marine sont en grande majorité originaires des villes et villages bordant les étangs de Thau et de Vic, Marseillan, Mèze, Bouzigues, Frontignan.
Les sétois sont majoritaires dans trois professions dont la construction navale.
Cette est la principale place des transactions, les chantiers sont plus modestes que ceux des provençaux.
Sète prend une part active à la mise à l'eau dès la fin du XVIIIème, ceci est prouvé par le développement de la profession de maîtres-charpentiers et la présence de nombreux calfats.

Un lien existe entre la profession paternelle et le choix de l'apprentissage :
90% des calfats-charpentiers sont de père exerçant ces métiers ou ceux relatifs à la mer (patrons d'allège, patrons d'escaffy, de pontons, de canal, voituriers sur les étangs ou patrons pêcheurs et matelots).
Si ce n'est le métier de calfat, il n'existe aucun rapport immédiat entre la profession du père et celle apprise par le fils à Sète.

Parmi les métiers les plus représentatifs, on trouve les calfats-charpentiers de marine. Durant ce siècle, 40 maîtres calfats-charpentiers de marine travaillent sur Sète.
La durée moyenne d'un contrat d'apprentissage calfat est de 2 ou 3 ans.
Le prix du contrat en 1775 varie de 150 à 100 livres, ce qui situe l'apprentissage calfat dans les métiers moyennement chers.

Chez les calfats, Le revenu du travail est partagé dans la plupart des cas entre le maître et l'apprenti.
Quant à l'age des apprentis, il y a en moyenne 2 majeurs pour une centaine de mineurs.

En 1728, Cabot est apprenti calfat – « Le père nourrira, entretiendra et donnera gîte à son fils, le maître ne pourra prétendre à aucun argent ni autre chose ».
En 1731, contrat de Mallet chez le calfat Olive « sans autre prix que le travail ».

Alain Degage - Etude sur Pézenas et Hérault - 1979

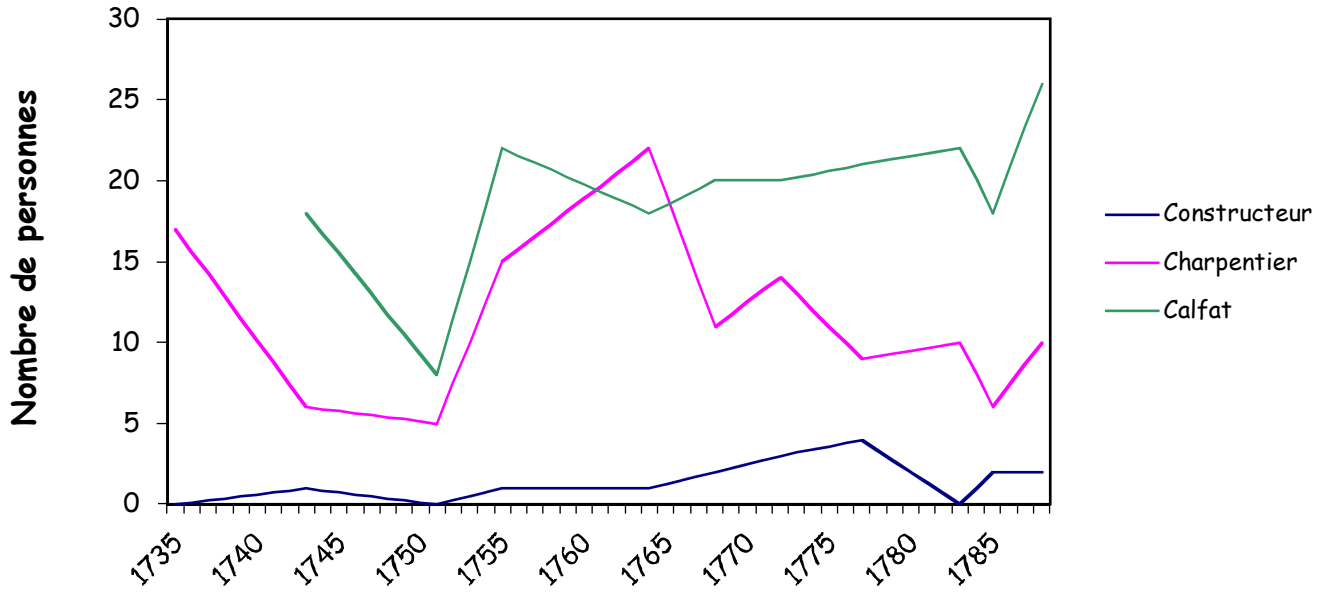
En 1771, un chantier avait une surface de 37 toises et demi (75 m) et pouvait construire 5 tartanes en même temps ou 4 bâtiments plus gros ou 3 gros vaisseaux. Chaque constructeur devait disposer de 6 toises carrées (12 m²).
Les bâtiments étaient construits en bois de Corbières, de la montagne noire ou des Pyrénées. Avec le canal des deux mers, le bois est importé du Quercy (Chêne (roure), Peuplier (piboul) et Orme (ormeau)).
Le Pin vient très souvent de Catalogne ; le Sapin et le Chêne peuvent venir d'Europe du Nord.
Les œuvres vivres des bateaux étaient en chêne, les œuvres mortes en sapin. Le prix d'un bâtiment comprenait le bois et la main d'œuvre.

De 1737 à 1753, Barthélémy Cauvy construit 14 bâtiments, François Ribot en construit 11.
En 1769, les propriétaires qui font construire des bâtiments chargent un capitaine d'en surveiller la construction.
De 1771 à 1789, les frères Bessil (Antoine et Bernard) construisent 35 bâtiments.

Au XVIIIe siècle, les grandes familles de constructeurs de navires sont les familles :
CAUVY, FABRE, BESSIL, RIBOT, GOUDAL, OURDAN COLLOT, OLIVE, MOLL, CHANOINE

Annales du Midi n° 193 - Privat

Diocèse d'Agde - Commune de Cette - Rôle d'impôt - Capitation



L'activité portuaire est active depuis 1755.

On retrouve cette activité dans la construction navale (constructeurs, charpentiers, calfats).
La crise de 1783 est ressentie dans les trois corps de métier.

Le relevé par profession dépend au XVIIIe siècle du compoix, de la capitation, tables d'imposition qui, par définition, ne comprennent que ceux qui, de la population, possèdent un bien foncier ou un revenu imposable.

XIXe siècle :

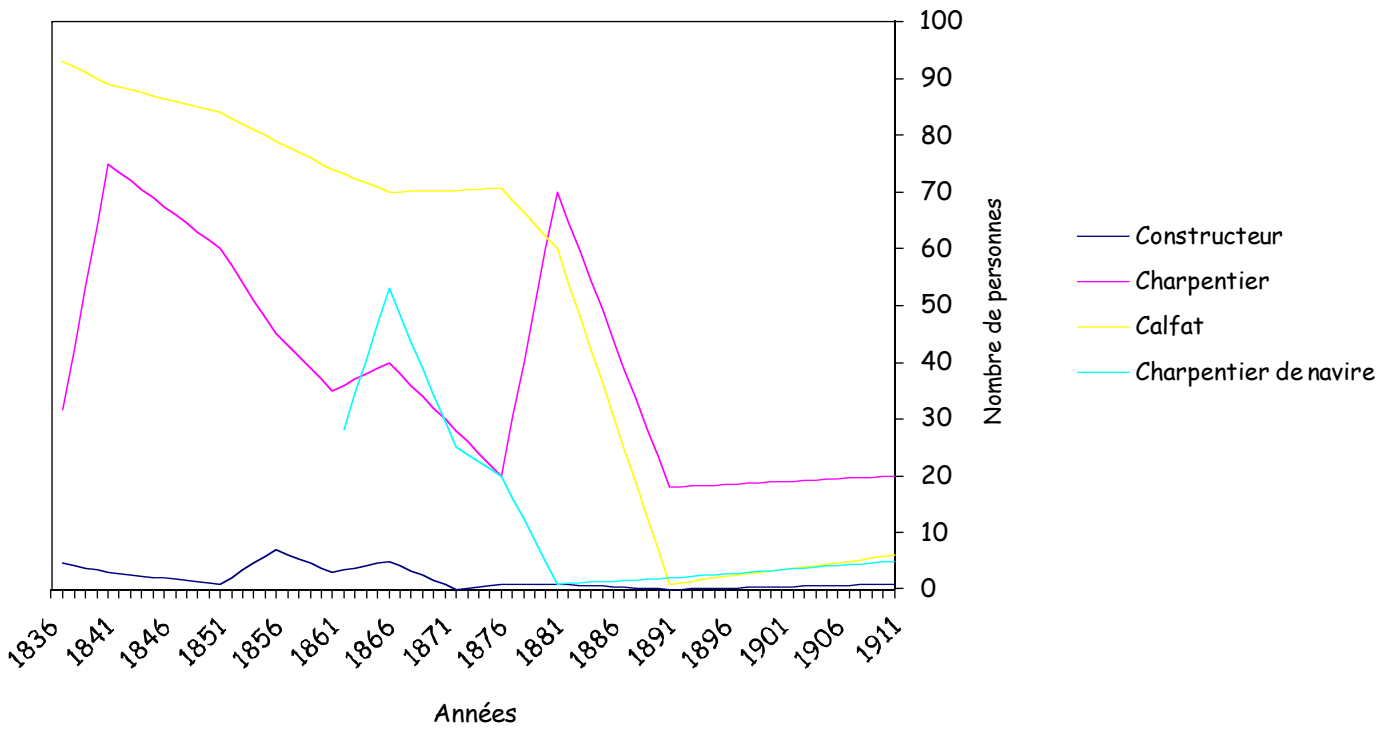
Le déclin progressif de la flotte sétoise

L'activité portuaire et la construction navale au XIXe siècle

Les inscriptions au recensement manquent souvent de précisions. Ce n'est qu'à partir de 1861 que la distinction entre charpentier d'habitation (Charpentiers) et charpentiers de navires est faite (contrôle des populations sous le second empire).

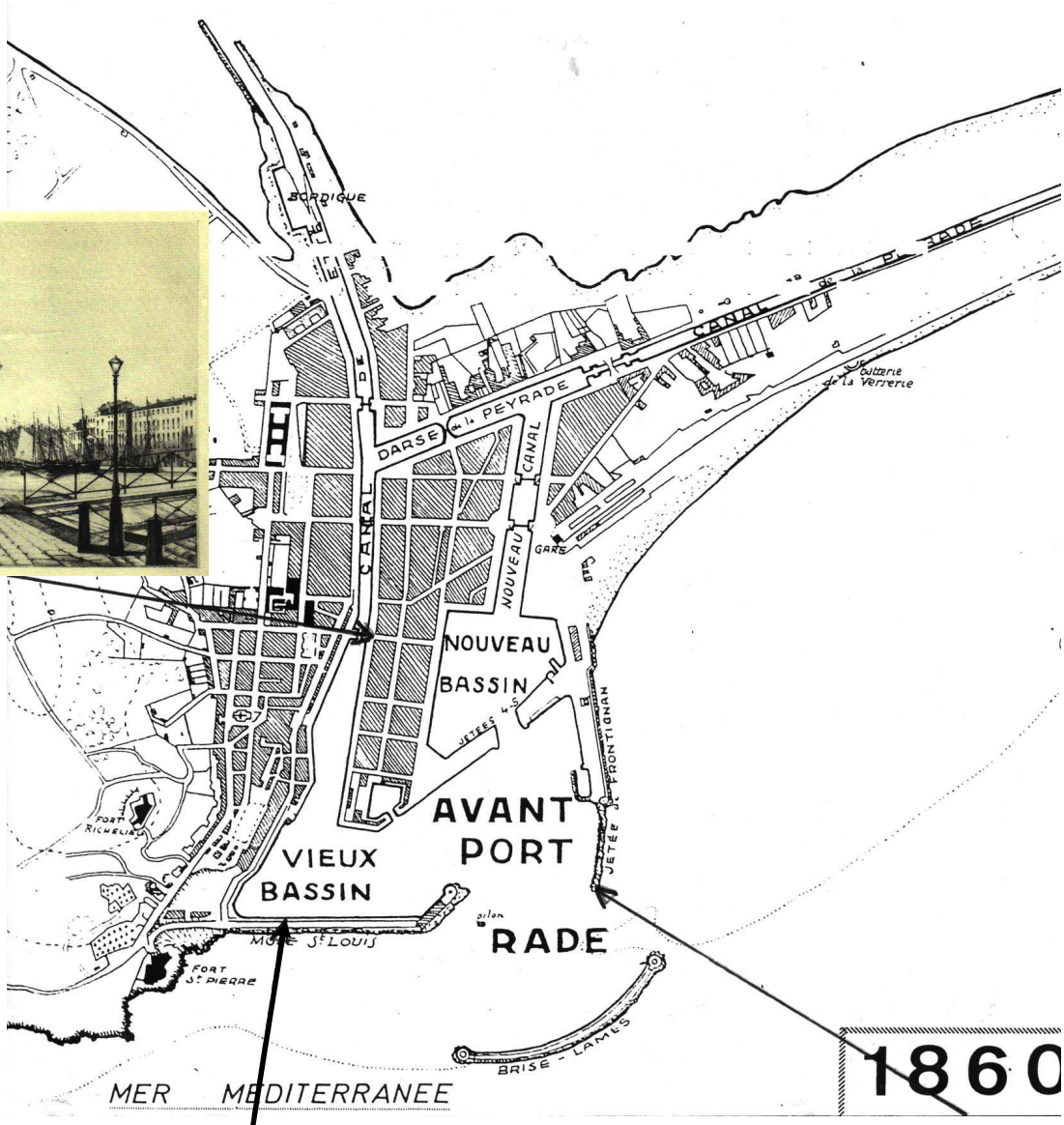
Une hypothèse pourrait être aussi faite : les dénommés « charpentiers de navire » travaillent toute l'année sur les chantiers navals alors que les « charpentiers » comprennent des ouvriers travaillant en charpente d'habitation et occasionnellement sur un chantier naval.

Recensement de Sète



La conjoncture est bonne et l'activité importante jusqu'en 1848 (crise économique).
Retournement de la conjoncture en 1852 – 1870 (prospérité impériale)
Crise économique de 1872 – L'activité du port se maintient jusqu'en 1891. Importations de vins de l'étranger et de l'Algérie et Exportations de vins en Amérique du Nord et Amérique Latine.
1891 : déclin dû à l'arrêt des exportations et à la concurrence de la vapeur.
1881 – 1891 : Fin de la flotte sétoise à la voile.

Edouard Thomas
(XIXe siècle)
Cette, vue du chenal, 1846
Musée Paul Valéry, Sète



Louis Garneray (1783 – 1857)
Vue du port de Cette prise du milieu du Môle, vers 1830

Le Port de Sète – Anonyme – XIXe siècle

Au XIXe siècle, les grandes familles de constructeurs de navires sont les familles : HUBIDOS, CHANOINE, OLIVE, BESSIL, SABATIER, PONS

XXe siècle :

L'après-guerre, l'arrivée du moteur et du plastique

La vie sur les chantiers

Les relations professionnelles

Dans ce métier, le sentiment de solidarité n'existe pas : « **on se bouffe le nez** », « **On se tire dans les pattes** ». Au début du XXe siècle, ces grandes familles constituaient des fiefs en concurrence directe.

Dans une situation de faible marché, l'égoïsme prime. Les critiques entre les uns et les autres sont sévères, les médisances aussi.

Autrefois, le patois napolitain était couramment utilisé sur les chantiers. En fait, la volonté actuelle est de parler le même langage que les clients, les architectes ou les fournisseurs : « **il vaut mieux employer le terme exact sinon on ne se comprend pas** ». Mais il paraîtrait que « **des fois, les termes sont différents entre Sète et le Grau du Roi, car les pêcheurs italiens ont francisé les mots** ». Aujourd'hui les termes utilisés appartiennent à la nomenclature officielle.

Transmission d'un savoir-faire

En Méditerranée, il n'existe pas d'école de Charpenterie de Marine. L'école maritime du Barrou à Sète, créée en 1851 n'enseigne pas la construction. Le compagnonnage n'a jamais formé de charpentiers de marine. Par contre, à l'école d'architecture de Montpellier, des cours sont dispensés en architecture navale.

En fait, l'apprentissage du métier se fait par imprégnation. Lorsqu'on appartient à une famille de charpentiers, les enfants tout jeunes vont et viennent sur le chantier, se familiarisent avec les matériaux, les outils.

Pour tous, « **l'apprentissage se fait sur le tas** » à force d'observation, parfois très longue. Le savoir-faire ne se livre pas facilement, il faut être patient et montrer ses capacités : « **mon père et mon oncle ne m'ont rien appris, ils étaient bourrus, il fallait que je les regarde faire** ». L'apprentissage est donc très long : « **il faut compter dix ans pour apprendre à tracer, à assembler et à connaître la menuiserie** ».

Peu de choses sont verbalisées pendant cet apprentissage, l'observation prime sur la formalisation. Mais le métier a aussi ses secrets. Une habitude très ancienne a persisté jusque dans les années 60. Traditionnellement, les jeunes allaient chercher de l'eau dès que certaines activités étaient pratiquées. Ce moyen de les détourner du chantier et d'une tâche devait entretenir cette atmosphère de mystère, « d'alchimie ».

La principale activité qu'on ne montrait pas était le tracé : « **les anciens se cachaient, les tracés du pont, du mât étaient gardés précieusement** ». Même entre frères et de père à fils, ces secrets sont jalousement préservés : « **je te montre pas car après tu me mangeras le pain** ».

La raison est plus profonde : « **on n'apprend pas un savoir, mais on s'inscrit dans un métier et c'est quelque chose qui est infiniment plus global que la transmission simple de connaissances** ». (Denis Fabre 1985)

Tâches et Hiérarchie

La répartition des tâches au sein d'un chantier était régie par la tradition. Sur les chantiers italiens, le patron et parfois ses frères étaient appelés Maestro d'Hache, en patois italien, c'est-à-dire les maîtres-charpentiers capables de manier l'herminette. Ils étaient secondés par des charpentiers qui surveillaient les travaux. La seconde grande qualification étaient les « maîtres-étoupe », les calfats. Ceux-ci étaient un peu à part, spécialistes en leur domaine. Ensuite venaient les ouvriers, les manœuvres et les apprentis.

Extraits du mémoire de DEA d'Isabelle Dubost : « La charpenterie de marine sur la Côte Languedocienne : un métier, une tradition, un patrimoine »

« On ne trouve plus de jeunes à former, l'A.N.P.E. nous envoie tous les rebuts de l'école, alors que pour devenir un bon charpentier, il faut par exemple maîtriser la géométrie descriptive. Avant on devenait charpentier de marine non pas parce qu'on était pas capable de faire autre chose, mais parce que nos parents n'avait pas de quoi nous offrir l'école. On allait travailler et celui qui avait l'intelligence du métier devenait un véritable professionnel. Le drame, c'est l'école gratuite. Dans les métiers manuels, on récupère tous ceux dont l'école n'a pas voulu. Il est là le vrai problème. Pas ailleurs. »

Propos de Joseph Candela recueillis par V. Giovanonni.

L'histoire d'un chantier : le chantier Nanou

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

Encadré par une douzaine d'ouvriers et d'ouvriers qualifiés (Jacques et Joseph Aversa, André, Marcou et françois Aversa, Polo, Raymond, Louis, André, ...), il restera 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 ».

Puis toujours sur le même chantier et avec la même équipe, Nanou a été demi-ouvrier pendant 8 ans, ouvrier à 25 ans et ouvrier qualifié à 35 ans.
Durant cette période, sur près de 20 ans, le chantier Aversa a construit plus de 50 bateaux en bois, de la barquette au thonier. Les thoniers de 25 mètres étaient même construits deux par deux : un dehors et un dans le hangar.

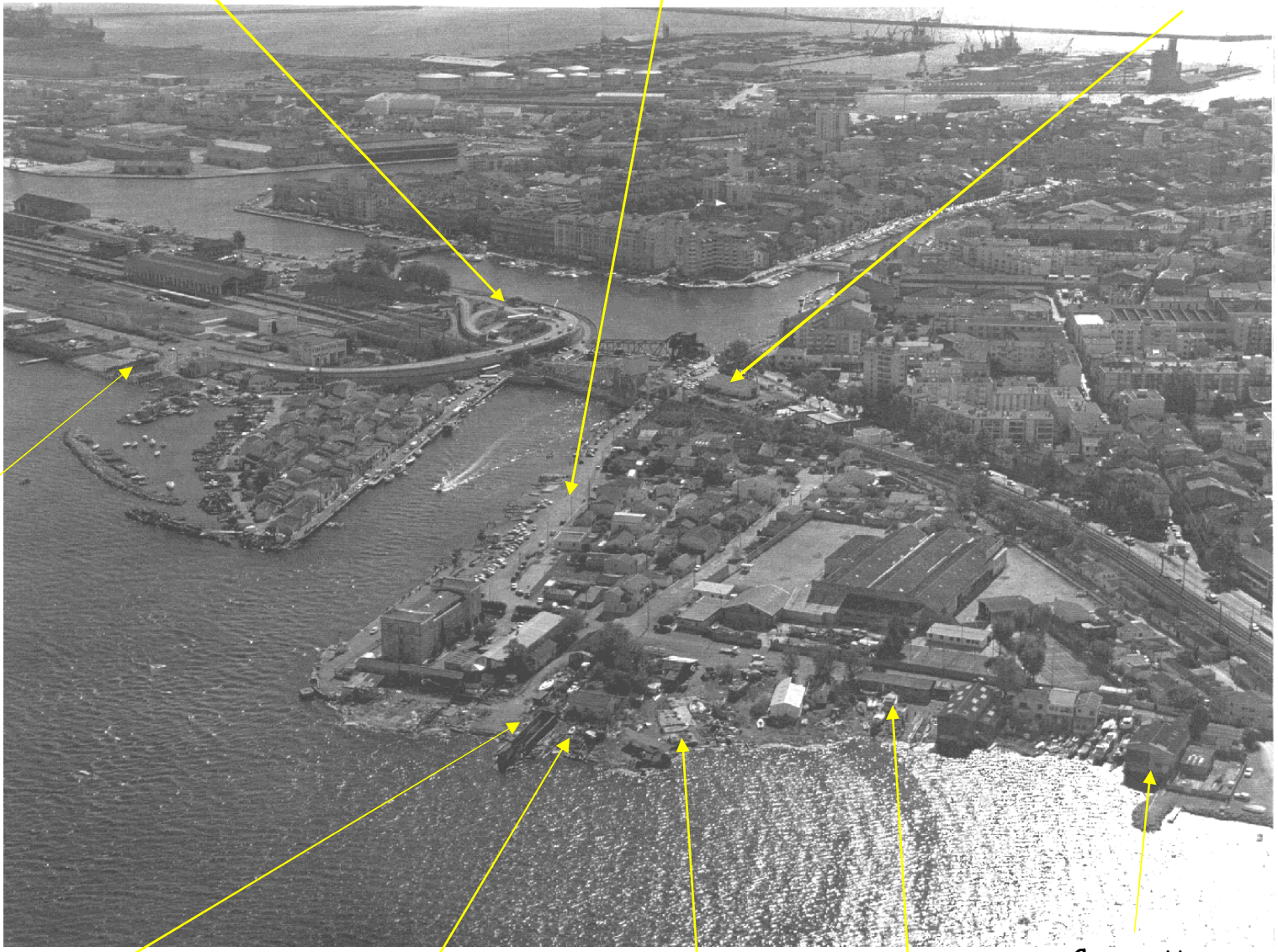
En 1976, le chantier a été cédé à un patron Belge chez qui Nanou a travaillé comme contremaître. Une dizaine de bateaux en 6 ans ont été construits, dont les chaluts le « Setori », le « Jean Licciardi », « Fabienne et Myriam », …. Mais cette exploitation n'a pas duré.

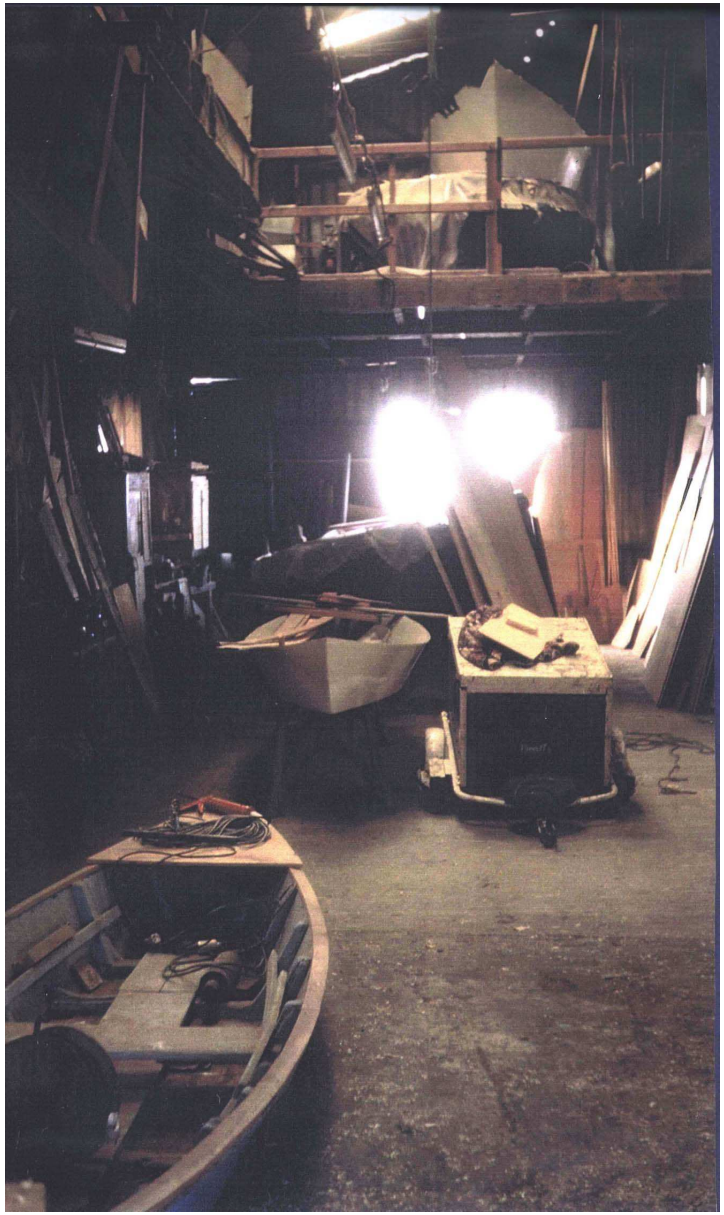
C'est François De Santis le frère de Nanou, associé à Cornacchia et Gomez qui ont repris le chantier en 1982 jusqu'en 1997, pendant que Nanou prenait en charge le chantier voisin à la suite d'André Aversa. Pendant cette période des réparations et entretiens d'embarcations en bois existantes (nacelles, barquettes, chaluts, thoniers) furent réalisées sur le chantier.

En 1997, c'est Nanou qui reprend le chantier, suite à la fin de l'A.O.T. et à la destruction du chantier voisin.
Depuis 1997, il y adapte les techniques de construction navales actuelles : le polyester. Pendant 6 ans, il y aura construits avec une équipe de 4 ou 5 salariés une dizaine de vedettes de 9 à 14 mètres, une vingtaine de nacelles de 5,30 m.

Mais c'est sur ce dernier chantier naval traditionnel, qui a près de 60 ans d'existence, le dernier chantier sétois qui permet de tirer les bateaux sur des berceaux et donc de ne pas les forcer avec des sangles qui pressent sur les bordés, que les propriétaires d'anciennes embarcations, fabriquées autrefois chez les uns ou chez les autres, aiment venir faire réparer leur bijou.

Les chantiers navals à Sète, quartiers des pointes- 1970





Chantier

Aversa,
Enderwey,
puis De Santis
« Nanou »

1984

Chantier
De Santis
« Nanou »

1984

2000

2001