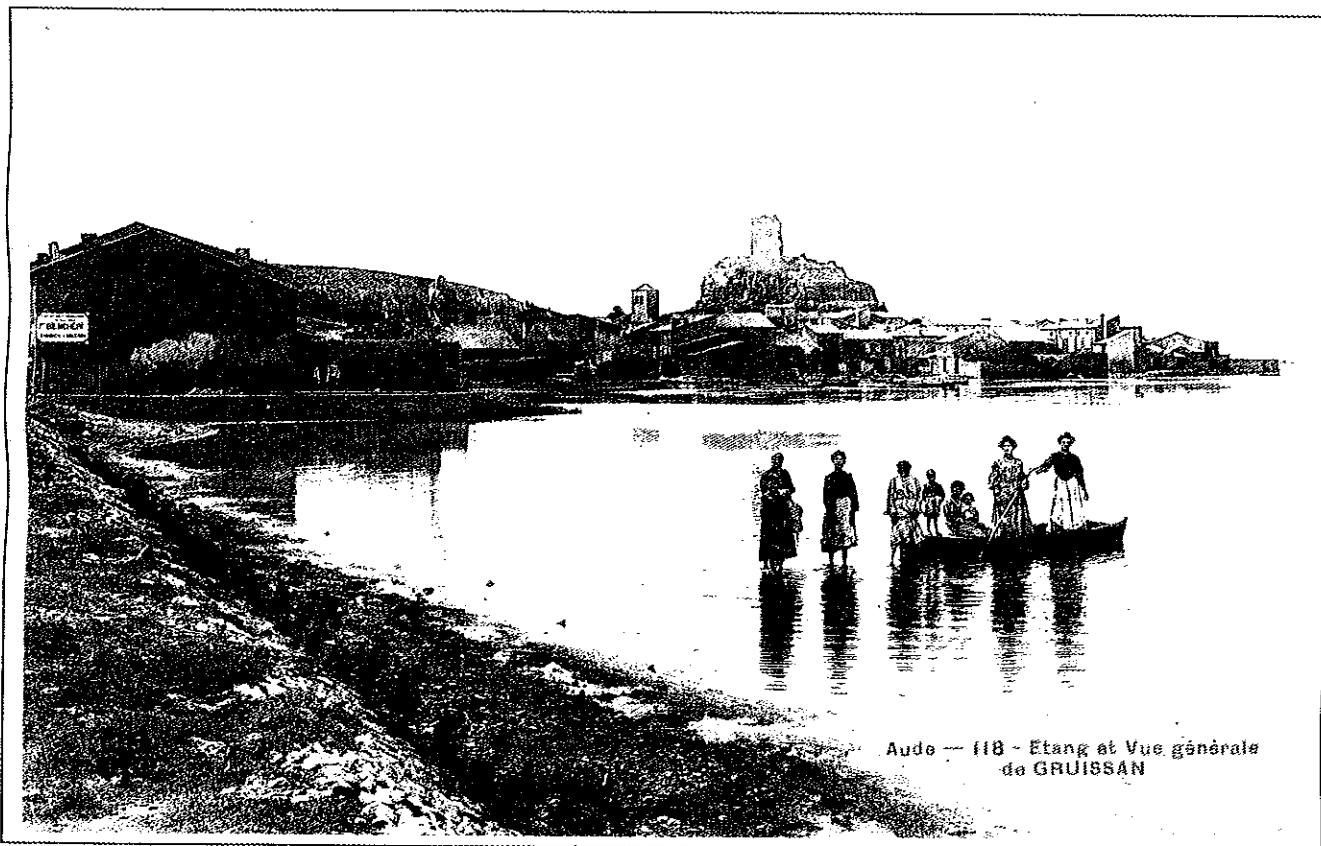


# Gruissan d'Autrefois

Octobre 2011

N° 273

La tradition maritime gruissanaise



Le Gruissanais est viscéralement lié à l'élément Eau. Et nul besoin qu'il soit pêcheur, armateur ou simple matelot, même si ses ancêtres ont fait rayonner la marine gruissanaise sur tous les continents. Affronter la haute mer, armer des bateaux de pêche ou, dès l'enfance, marcher pieds nus au bord des étangs à la poursuite des crabes, tout lui est prétexte à communier avec l'eau salée.

Ses premières expériences d'adolescent, il les a faites sur un bétou maladroitement dirigé à la partègue\* !

Notre carte immortalise un moment rare : celui d'un étang à peine frissonnant, semblable à un miroir. S'y reflètent, installés dans le bétou, de coquettes dames à chignon, une mère, des enfants ; près d'eux, les pieds dans l'eau, posent des jeunes femmes.

Dans le fond s'élève l'Ile St Martin encore dénudée puis, au centre, une éolienne aux ailes déployées. Les berges sauvages où s'amarrent des bétous nous rappellent le temps du Gruissan d'autrefois...

\* Partègue : Longue perche de bois utilisée pour faire avancer le bétou.

C. Courdil

## LA MARINE GRUISSANAISE du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle

### Première partie

Narbonne, première fondation de Rome en Gaule, capitale, port, carrefour, premier centre d'évangélisation, a été pendant des siècles le centre d'épanouissement de la marine gruisanaise.

Il faut imaginer autour de Narbonne un véritable complexe portuaire, même s'il ne fonctionnait que par intermittence au cours de l'année. La traite du blé confirme la position du port de Narbonne et les liens qu'il entretient avec les régions voisines. De Narbonne on achemine de l'orge, du blé, de l'avoine, des vesces, du mil etc. vers Cadaquès, Marseille, Nice... Narbonne et Gruissan, étaient fréquentés par de petits bâtiments qui se faufilaient à travers les graus, capables de naviguer sur les étangs et de remonter la robine.

#### La marine gruisanaise au XIV<sup>e</sup> siècle :

Une statistique est très instructive quant au rayonnement de la marine gruisanaise à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. Du 13 avril 1390 au 8 janvier 1391, sur 57 voyages connus, 29 sont accomplis par des Gruissanais (soit 47,5%), 18 par des patrons catalans, 1 de Leucate, 2 de Sérignan, 6 de Marseille, 1 de Nice.

Une dizaine de patrons gruisanais se partagent le trafic qui s'étale sur les trois trimestres, dont Guillaume Quintaine, Bernard Roquafort et R. Gironda qui sont les plus actifs et font plusieurs voyages chacun. Ces noms appartiennent à un fond anthroponymique gruisanais bien constitué qui perdurera longtemps. On n'y retrouve aucun des marins narbonnais installés dans les tersons (1) de La Major ou de Cité. Car les marchands narbonnais utilisent massivement les patrons gruisanais alors qu'ils ne font appel à aucun marinier de Narbonne.

C'est que la marine gruisanaise, bien organisée, concurrence celle de Narbonne qui périclité, et en prend même le relais. Un foyer de vie maritime autonome s'est développé à Gruissan. Il ne se borne pas à l'exploitation des étangs et à la pêche littorale, mais affronte la haute mer avec ce que cela suppose de tradition familiale, de capitaux, de savoir nautique. On trouve là une explication au maintien du commerce maritime alors que le groupe des gens de mer décline.

#### Le mouvement portuaire au début du XV<sup>e</sup> siècle :

Au début du XV<sup>e</sup> siècle, Narbonne connaît une activité maritime et commerciale qui est loin d'être secondaire.

Là encore, les Gruissanais dominent le trafic du port. Ils patronisent 58,6 % des voyages que relate le registre du robinage. La supériorité est encore plus flagrante si on ne prend en compte que les marchandises exportées par Narbonne. Les patrons de Gruissan en transportent en effet plus des quatre cinquièmes. Au début du XV<sup>e</sup> siècle, les Gruissanais se sont donc totalement substitués aux marins narbonnais. Un seul patron de Narbonne, BR. Roselhon, sort du grau pour faire deux voyages en 1403. 17 patrons gruisanais participent au mouvement du port dont la moitié de manière très assidue comme J. et R. Andrieu, Pierre Daudé, Blaze et Pierre Pujol (16 voyages à tous les deux), Guillaume Quintaine, G. et P. Roquafort (ils font plus de 30 voyages à tous les deux). On reconnaît là les mêmes patrons qui chargeaient

les grains au moment de la traite du blé en 1390-1391. On doit multiplier par trois ou par quatre le nombre des Gruissanais qui naviguaient régulièrement sur les bateaux de commerce, car il faut compter les marins qui servaient d'équipage. Les Gruissanais se retrouvent à l'entrée d'autres ports au même moment, ce qui confirme leur rôle dans le commerce de la Méditerranée occidentale au début du XV<sup>e</sup> siècle.

Les Narbonnais et les Gruissanais se répartissent les rôles. Les Narbonnais possèdent les capouls (2) qui transportent les marchandises sur la robine et les étangs de Narbonne jusqu'au grau. Les Gruissanais font le vrai trafic maritime.

Gruissan et Sérignan appartiennent alors à un domaine aquatique unique car les bouches de l'Aude, et les systèmes lagunaires qui l'encadrent, s'étendaient d'un seul tenant.

Les Gruissanais ne dépassent guère la Catalogne et Tarragone au sud. On ne compte à l'entrée de Valence par exemple, qu'une poignée de bateaux d'origine languedocienne.

#### Produits et marchandises transportés :

La liste des marchandises embarquées et déchargées est particulièrement longue.

Quelques produits dominent le commerce. Le miel et l'huile d'abord. Le miel reste de loin le premier produit d'exportation : 722 jarres, soit autant de quintaux pour les six semaines de la fin de l'année 1402, 3820 quintaux en 1404 ! Des quantités importantes d'huile transitent aussi par Narbonne : un millier de jarres en moyenne en 1403 et 1404. Les grains ne jouent qu'un rôle secondaire, si ce n'est dans la courte période de l'année 1402 où cinq bateaux sur 13 en emportent.

Les produits alimentaires d'importation sont les noisettes, les figues, les raisins par gros *coffis* contenant deux quintaux chacun, des anguilles, des sardines, des harengs, des tonnines, le poisson séché ou *rovilhat* ; il faut y ajouter les oranges et le fromage de Minorque.

Le vin est aussi un objet de commerce loin d'être négligeable : 98 muids, 38 boutes, 3 caratels (3) en 1403, 46 muids, 50 boutes en 1405-1406. Le registre distingue mal les entrées et les sorties. S'agissait-il d'importations ou d'exportations de vin ? D'exportations principalement que se partagent à peu près à égalité Gruissanais et Sigeonais. Une vingtaine de bateaux n'emportent que cela. Les expéditions se font un peu toute l'année ; en novembre, comme au printemps ou en été. La période où les expéditions sont les plus nombreuses se situe entre juin et septembre, avant que la récolte suivante soit mûre. A l'occasion, Narbonne recevait aussi du vin de Rhodes par exemple, mais en quantité bien moindre. (un caratel le 21 mai 1403)

En dehors des produits alimentaires, les draps, les matières tinctoriales ou celles qui étaient utilisées dans la draperie fournissent en valeur comme en volume la plus grande partie du trafic. En année pleine, il s'exportait de Narbonne 70 à 100 balles de draps, soit en moyenne de 500 à 700 draps et donc de 20 000 à 30 000 m<sup>2</sup> de tissus environ. (Le drap peut avoir une longueur de 23,64 m à 26,10m ; la largeur varie de 1,69 m à 2,10 m)

Mais le produit dominant était le pastel. En sacs ou par charges contenant deux sacs, le pastel s'exportait massivement à partir de Narbonne : plus de 3 000 sacs

sont chargés chaque année sur les bateaux : 3705 en 1403, 3083 en 1405-1406. En 1403, 34 bateaux en emportent, ce qui forme une cargaison moyenne de 110 sacs. Le pastel représente cette année-là un quart du trafic narbonnais, environ 26,3 %. L'importance prise par le pastel au début du XV<sup>e</sup> siècle est une surprise. Cela implique un développement déjà avancé de la production dans sa zone d'élection, l'Albigeois, le Lauragais, et la région à l'Ouest de Toulouse, ainsi qu'un commerce parfaitement organisé. Le pastel embarqué à Narbonne va en Catalogne et principalement à Barcelone.

La position de Narbonne est quelque peu surprenante. La voilà qui renaît à la vie maritime grâce aux échanges avec Barcelone et tous les ports qui se nichent le long de la côte jusqu'au Roussillon, alors que montent les tensions entre la monarchie française et la péninsule ibérique.

A l'extrême fin du XV<sup>e</sup> siècle, le regain du port commence à avoir un effet d'entraînement. Parmi les bateaux et les patrons catalans, commencent à se glisser des marins du Narbonnais. En 1475, Jean Rigaut de Gruissan embarque 82 quintaux de fer ; François Quintaine un autre Gruissanais charge sur son linh 170 setiers de froment.

#### Les lieux de débarquement des marchandises :

Où les bateaux venaient-ils décharger leurs marchandises et prendre livraison de leur cargaison ?

Il n'y a pas un débarcadère unique. Le complexe portuaire se modifiera au gré des transformations des étangs et des aménagements faits au cours inférieur de la robine, de l'évolution des trafics, du tonnage moyen des embarcations qui fréquentent le port. Les bateaux chargeaient aux abords du grau de la Vieille Nouvelle. Peu à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, les embarcations remontent jusqu'aux « barques », sur les berges de la robine et les terre-pleins en aval du pont-vieux, où elles prennent livraison du bois qui descend par l'Aude, et du blé. Mais la petitesse de tous ces bateaux et leur faible tirant d'eau leur permet d'accoster ailleurs, sur les bords des étangs.

(A suivre...)

Claire COURDIL

(1) terson : Quartier servant de circonscription fiscale à Narbonne. Avant 1355 la ville en comportait huit ; quatre en Cité (Saint Just, Saint Félix, Villeneuve, La Major) et quatre en Bourg (Migean, Aude, Lamourguier, Malbec)

(2) capoul : Barque assez plate, non pontée, navigant sur l'étang. Le capoulier est le conducteur ou le propriétaire de la barque.

(3) Caratel : Petit tonneau en bois d'une capacité de trente litres.

Sources : « Le drap et le grain en Languedoc. Narbonne et Narbonnais 1300-1789 »  
Ouvrage de Gilbert LARGUIER