

L'ART DE LA NAVIGATION SOUS VOILE LATINE

		
<p><i>Une tradition de maniabilité et de rapidité : corsaires provençaux, gravure de Baugean, 1826. Source : Gallica.</i></p>	<p><i>Un cabotage quel que soit le vent : tartane, carte postale vers 1910. © E. Benente, 2018.</i></p>	<p><i>Un plaisir contemporain : barque à L'Estaque. © Jean Huet, 2010.</i></p>

Description sommaire

« Ce toit tranquille où picoraient des focs »
(Paul Valéry, *Le Cimetière marin*)

La voile latine est une voile triangulaire enverguée sur une antenne suspendue à un mât. Son origine est inconnue, mais elle est peut-être la voile aurique la plus ancienne du monde. Elle est emblématique des rivages de Méditerranée.

La pratique de cette voile, longtemps considérée comme le moyen de propulsion le plus efficace pour la navigation professionnelle, se retrouve aujourd'hui perpétuée par des particuliers ou par des associations culturelles ou sportives, dans les eaux territoriales de l'hexagone : Roussillon, pays d'Oc (Languedoc et Provence) et Corse.

La navigation sous voile latine est appréciée pour sa simplicité et pour la maniabilité et la rapidité des bateaux. La coordination d'un équipage – un à la barre, l'autre au « davans » – est la seule exigence, à partir de 6 m de coque, pour maîtriser un outil qui s'accommode de tous les temps et de tous les vents.

Les régatiers ont fait évoluer la forme de la voile latine, mais l'héritage se devine dans les gréements actuels, malgré les standards imposés des « monotypes » uniformes, soucieux d'égalité des chances de navigateurs parfois solitaires.

Les compétences, les regards, les gestes nécessaires et spécifiques à l'usage de la voile latine perdurent cependant grâce à des amoureux de la mer qui se transmettent ces modestes savoirs, savoir-faire et savoir-être de bouche à oreille, de mains en mains, de vire-vire en « trobadas » sur des bateaux en plastique ou en bois.

I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

I.1. Nom

En français

L'art de la navigation sous voile latine

En langue régionale

Navegatiò llatina (catalan)

L'art de navegar ambe la vela latina (provençal classique / occitan)

L'art de naviga emé la velo latino (provençal contemporain)

Vela latina (corse)

I.2. Domaine(s) de classification

- Traditions et expressions orales
- Pratiques sociales, rituels et événements festifs
- Connaissances et pratiques en lien avec la nature et l'univers
- Savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel

I.3. Communauté(s), groupe(s) associé(s)

Les communautés de la voile latine se répartissent en France en deux catégories :

• les professionnels de la mer : pour la plupart des pêcheurs, ils ont la mémoire de cet engin aussi familier dans le passé que le moteur à explosion d'aujourd'hui, mais parfois honni (« Il vaut mieux un mauvais moteur qu'une bonne voile. »). Le savoir-faire conservé n'est pas structuré, mais ils s'efforcent, face aux augmentations de carburant, de trouver des compléments à l'aviron, parmi lesquels la voile latine. D'autres, les charpentiers, sont séduits par des carènes en bois et quelques-uns entretiennent des bateaux à voile latine. Leur nombre, estimé à une trentaine, est en accroissement régulier.

• les plaisanciers : parfois très bon marins, souvent très bricoleurs, ils ont hérité de bateaux familiaux ou racheté de « vieux gréements » qu'ils font vivre, pour le plaisir, en s'appuyant sur des participations associatives à caractère touristique. Cette catégorie est aujourd'hui la plus importante : 200 personnes, disposant de temps libre, s'investissent dans la restauration et l'entretien de ce patrimoine.

Dans cette classification très sommaire, le recensement des acteurs reste à faire. Il a été tenté, en particulier par Giovanni Panella en Italie, Bernard Vignes, Philippe Rigaud et Jean Huet, pour la rédaction de leurs ouvrages cités *infra* en bibliographie, ou très localement, pour des articles de journaux relatant des rassemblements.

Dans ce cadre, de très nombreuses actions associatives, à l'image des unités navigantes concernées, montrent l'attachement d'un public grandissant pour la voile latine et le dévouement de multiples acteurs à sa cause :

• l'association « Lei pescadou de l'Estaco » à L'Estaque (com. Marseille, Bouches-du-Rhône), animée par Richard Volpe et Laurent Damonte, conserve actuellement cinq bateaux à voile latine. Sur le même espace portuaire ont été recensées sept autres unités avec ce type de gréement.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- les propriétaires de bateaux à voile latine se sont regroupés à Sanary-sur-Mer (Var), où la municipalité, pionnière en la matière, a mis un quai en front de port à la disposition des Bateaux réputés d'intérêt patrimonial, dont environ 80 voiles latines. L'effet sur la fréquentation touristique a été immédiat.
- l'atelier des Barques de l'anse de Paulilles (com. Port-Vendres, Pyrénées-Orientales) organise un rassemblement annuel de bateaux à voile latine. En 2018, 43 bateaux ont été présentés, dont 3 protégés Monuments historiques et environ 20 Bateaux d'intérêt patrimonial (BIP).



Une forêt d'antennes dans l'anse de Paulilles.
© Hélène Blayo, 2018.

- l'association « Les voiles latines de Sète et du bassin de Thau », installée dès l'origine dans l'ancien chantier naval Aversa abandonné, organise des manifestations à caractère festif sur des bateaux à voile latine. En 2002, l'association a amené une barquette à voile latine jusqu'à Paris, pour être filmée sous le pont Neuf.
- l'association Siloé, au Grau-du-Roi (Gard), anime un chantier d'insertion professionnelle autour de la restauration de bateaux en bois. Elle a, en juillet 2018, construit une *nacelle des étangs* à voile latine pour la mairie du Grau-du-Roi, en une semaine, avec le soutien de la municipalité, afin de montrer au public des résidents et des touristes régionaux ce qu'est une voile latine et sa facilité de gréement et d'usage.



Le public du Grau-du-Roi a été sensible à la construction d'une nacelle sur le quai du port, en une semaine, par l'association Siloé. © Alain Blayo, 2018.

- l'association Aventure pluriel organise un périple annuel, d'une durée de plusieurs jours, sur quelques bateaux à voile latine (itinéraire : Cros-de-Cagnes (Alpes-Maritimes) – Corse – Italie) pour enseigner, par session de longue durée, le maniement de cette voile.
- l'association Rivages de Méditerranée, à Seyne-les-Alpes (Alpes-de-Haute-Provence),

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

organise tous les deux ans, le 1^{er} week-end de juillet, un rassemblement de voiles traditionnelles et voiles avirons, dit « Voiles d'en-haut », sur le lac de Serre-Ponçon, à la base nautique de Saint-Vincent-les-Forts (Alpes-de-Haute-Provence).

- la ville de Saint-Tropez (Var) organise depuis 2001 une journée de rassemblement (« Les voiles latines de Saint-Tropez »), où se retrouvent des bateaux de toute la côte française, de Menton (Alpes-Maritimes) à Port-Vendres (Pyrénées-Orientales), des bateaux corses, quelques voiles italiennes (ligures et sardes) et catalanes (de Barcelone en particulier).

La liste de ces associations ou particuliers détenant des bateaux à voile latine, certainement aussi longue que celle des ports et abris de la côte de Méditerranée occidentale, n'a jamais été établie systématiquement. Depuis 1992, l'Association du patrimoine maritime et fluvial, qui délivre le label « Bateau d'intérêt patrimonial » (BIP), effectue un recensement sur le mode déclaratif.

Au sein de ces communautés liées par la voile latine, les femmes ne jouent pas un rôle particulier. Comme pour les autres gréements, elles héritent de la culture « locale » et sont très présentes sur les bateaux de plaisance, plus rares sur les bateaux de pêche. Les formations à la confection de voiles, fonction ouverte aux femmes par le passé, sont devenues très rares ; ainsi, l'atelier de l'Enfer n'est-il plus fréquenté que par quelques étudiant(e)s en quête de perfection technique, pour ce qui concerne la France. On ne peut plus actuellement parler de communautés de fabriquant(e)s de voiles ; les rares artisan(ne)s qui se risquent à confectionner des voiles latines doivent se munir des conseils d'historien(ne)s pour calculer les diminutions des coutures de laizes. Sur les cartes postales du début du XX^e siècle, représentant des scènes de la vie des pêcheurs, des Pyrénées à l'Hérault, des femmes de pêcheurs sont souvent actives autour des barques et il est de tradition régionale que les bateaux, donc la voile latine, aient des équipages mixtes, mais l'étude systématique de cette tradition serait à envisager.

Enfin, les communautés se sont structurées récemment grâce à une Académie de voile latine, fondée le 4 décembre 2016, au Grau-d'Agde (com. Agde, Hérault), dans le but de rassembler les détenteurs de savoir-faire : navigateurs, charpentiers, auteurs d'ouvrages et historiens. Ce groupe propose un espace d'échanges et, dès sa première réunion, a identifié trois axes de travail :

- relancer des formations à la maîtrise de la voile latine, axe de conservation d'un savoir-faire susceptible de disparaître, dans le contexte de l'organisation de l'enseignement de la voile en France, qui ne propose pas actuellement d'option « voile latine » ;

- étendre le travail de recensement, d'identification et de documentation à l'ensemble du bassin méditerranéen, pour préparer une démarche de candidature à la reconnaissance par l'UNESCO de ce patrimoine culturel immatériel. La voile latine n'est pas représentée sur les seules côtes provençales ou catalanes, elle est présente en Égypte, en Mauritanie, aux Canaries,...

- organiser des actions de sensibilisation du public à la pratique de la voile latine et promouvoir des activités ouvertes.

Portée par la Fédération du Patrimoine méditerranéen, cette Académie a tenu ses premières assises le 3 décembre 2017 et poursuivra son rythme de réunions annuelles autant que nécessaire.

I.4. Localisation physique

En France, la navigation sous voile latine est pratiquée sur tout le littoral méditerranéen français, sur le Rhône méridional, des embouchures du fleuve à Beaucaire (Gard), sur de petites unités. Les grands rassemblements de navigation sous voile latine sont situés à Sanary-sur-Mer (Var), Saint-Tropez (Var), Sète (Hérault), Marseille (Bouches-du-Rhône), Bandol (Var), mais aussi en Bretagne.

À l'étranger, la navigation sous voile latine est pratiquée en Suisse, où, sur le lac Léman, [Voiles latines du Léman, 2017] l'association Demoiselle entretient la mémoire des bateaux antiques (<http://www.lademoiselle.ch/N474/histoire.html>), et, sur des bateaux souvent de plus grande taille (boutes, en particulier), sur tout le littoral méditerranéen hors de France, sur la mer Rouge, en Afrique du Nord (Tunisie), en Afrique de l'Est (fleuve du Nil et lac de Borollos...) et de l'Ouest (Mauritanie) ainsi qu'aux Canaries.

I.5. Description détaillée

Malgré sa grande simplicité, la voile latine « [...] exige pour sa manœuvre une assez grande habitude [...] ; par mauvais temps, cette voilure devient parfois dangereuse. C'est ce qui a donné lieu à ce proverbe des vieux pêcheurs s'adressant aux débutants : « *Si me counèises pas, me toquès pas.* Ce qui veut dire : *Si tu ne me connais pas, ne me touche pas.* » [Jules Vence, *Construction et manœuvre des bateaux et embarcations à voilure latine*, Marseille, Augustin Challamel, 1897, p. 103].

La description de l'utilisation d'une voile latine passe par quelques précisions sur le vocabulaire employé, en franco-provençal moderne, en référence à l'ouvrage de Jules Vence, déjà cité.

Description physique, vocabulaire de la pratique

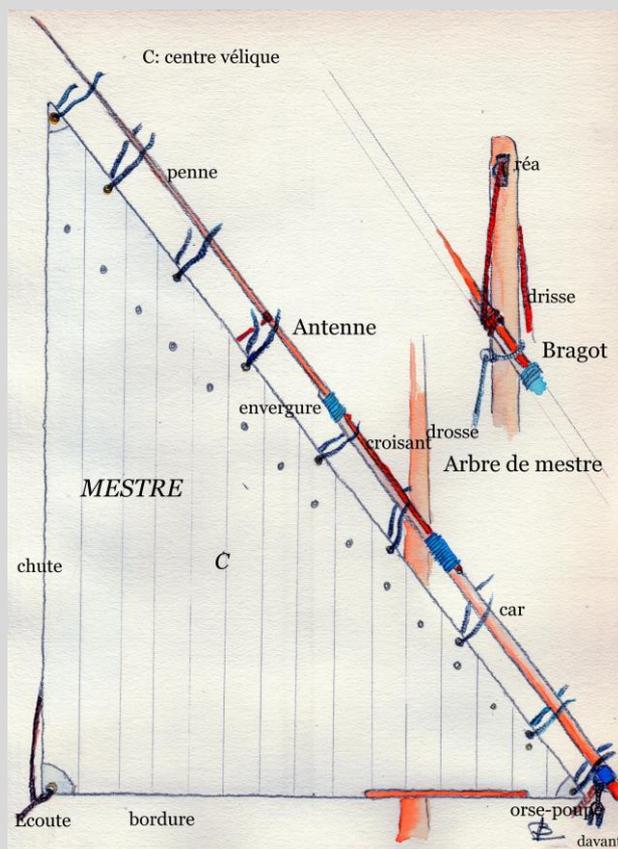


Schéma simplifié de la voile latine. © Alain Blayo.

Le triangle de toile est *envergué* sur une *antenne*, fixé par des *matafians*.

Une *drisse* (l'*aman*) passe sur une poulie en tête de mât. Elle permet de hisser l'antenne, qui est ensuite bien serrée (*étranglée*) contre le mât par une *trosse*.

L'antenne est retenue à l'avant par l'*orse-poupe*, un palan dont la fonction est de tirer le bas

de l'antenne, le *car*, vers le pied du mât (*arbre*) – on dit *acimer*.

Sur le *car*, *lou davant*, un autre palan, permet de régler l'ouverture de la voile par rapport à l'axe du bateau.

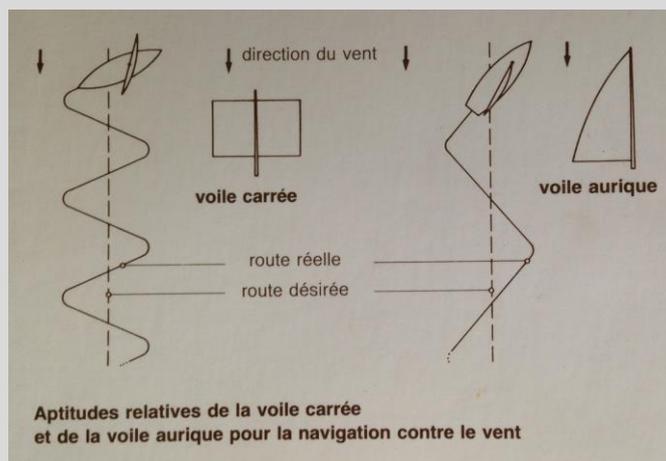
Une écoute (*escoto*), fixée sur une rainure ménagée à l'arrière, le *casse-escote* (*cassa* signifie *border*, en provençal et en gènois) permet de border ou de choquer la voile.

« D'une manière simplifiée, on peut dire qu'au plus près, elle se manœuvre comme une voile aurique, en réglant l'ouverture de la voile par traction sur l'écoute (*escoto*), alors qu'au vent arrière, elle se manœuvre comme une voile carrée [...], en orientant l'antenne avec l'oste et l'orse-poupe, [...] et le palan de devant (*lou davan*) [...] » [Hubert Poilroux, « Marseille et sa plaisance », *cfr.* bibliographie, p. 155-156].

Pour aller au mieux de la performance de la voile, l'écoute permet d'accepter plus ou moins de creux quand la voile est parallèle à l'axe du bateau, et doit être libérée lorsque l'antenne est perpendiculaire à l'axe du bateau, par vent arrière. En somme, un creux ralentit le bateau ; une voile tendue est plus efficace.

Théorie succincte : les fondements de l'excellence

La supériorité de la voile latine est montrée sur le schéma suivant, comparant l'efficacité d'une voile carrée à celle d'une voile triangulaire :



Dessin de Alan McGowan, *Les Bateaux à voiles*, Paris, Albin Michel, 1984, p. 1

La caractéristique de cette voile est en outre de ne pas imposer trop de manœuvres, ce qui laisse du temps et de l'espace pour d'autres activités, telle la pêche.

Sa seule faiblesse est qu'elle est dyssymétrique et peut fonctionner « a bido ». « À bonne main », le mât est au vent et le vent éloigne la voile du mât ; au contraire, « a bido », le mât est sous le vent et le vent la plaquera contre le mât. À cette allure, où le bateau peut être malmené, la navigation est plus ardue en cas de gros temps, surtout pour le grément catalan.

Sur les embarcations provençales, la mestre a souvent un renfort en cuir ou en tissu, à l'endroit de la bordure qui frotte le mât. Les Catalans donnent une quête négative importante à leur arbre. Ces bateaux sans quille profonde utilisent des timons allongés qui permettent de lutter contre la dérive. Chaque région, chaque village, chaque *patron* de bateau entoure la voile d'aménagements physiques correspondant au paysage dans lequel il évolue.

Les manœuvres courantes

[D'après l'ouvrage de Jules Vence, *Construction et manœuvre des bateaux et embarcations à*

voilure latine, complétées de notes d'entretiens].

Enverguer, hisser

Avant tout, l'antenne est fixée à bâbord (*orse*) ou à tribord (*poujo*) selon le vent dominant du lieu de mise à l'eau. Le bateau est mis à l'eau, s'il ne l'était déjà.

Puis l'antenne est hissée à 1 m du pont, maintenue à l'horizontale par l'orse-poupe. L'extrémité de la ralingue de la voile est fixée à celle de la penne, pour que la ralingue, bien tendue, soit fixée à l'antenne par une série de garcettes (*matafians*).

Enfin, l'antenne est hissée à sa hauteur de fonction, l'*orse* et le *davant* bordés, l'écoute libre. Si la voile est carguée – (*empennado*), emmaillotée sous l'antenne –, une simple ganse sur l'écoute permet de la libérer au moment voulu.

Orienter la voile

Une fois parti, son gouvernail dans l'eau, le bateau entame sa route. Orienter le bateau est une manœuvre différente aux trois allures :

- Au près, l'écoute est bordée, le *davans* et l'*orse-poupe* le sont aussi, « mais pas trop ». À bonne ou mauvaise main, la voile doit être aplatie « comme il faut ».

- Au largue (vent de travers), suivant la force du vent, le *davant* est choqué ainsi que l'écoute, engagée dans le casse-écoute. La voile se place par rapport à l'axe du bateau. Mais « si le vent est plus fort », le *davans* est choqué à fond, et, à bonne main, l'écoute fixée sur un banc juste derrière le mât ; à mauvaise main, elle y est bordée « presque à fond ».

- Par vent arrière, à bonne main, c'est la même chose qu'au largue. Mais *a bido*, « il faut s'attendre à la trélouche », c'est-à-dire que la voile change spontanément de côté. Il est préférable d'en prendre l'initiative (voir plus loin).

Carguer la voile

C'est réduire la voile, en la repliant soigneusement vers l'antenne, soit à demi – attacher la voile à l'antenne pour relever la toile (comme un store vénitien) à l'arrière du bateau –, soit sur toute sa longueur, « au moyen de quelques coups de main dont la pratique donne l'habitude ». Cette manœuvre, sur des unités de plus de 10 m, devait être réalisée avec des *embrouilles* (cargues).

Amener la voile

Il s'agit de relâcher l'orse-poupe et on l'amène avec la drisse pour qu'elle descende le long du mât, en prenant garde qu'elle ne touche l'eau à cause de la longueur de l'antenne.

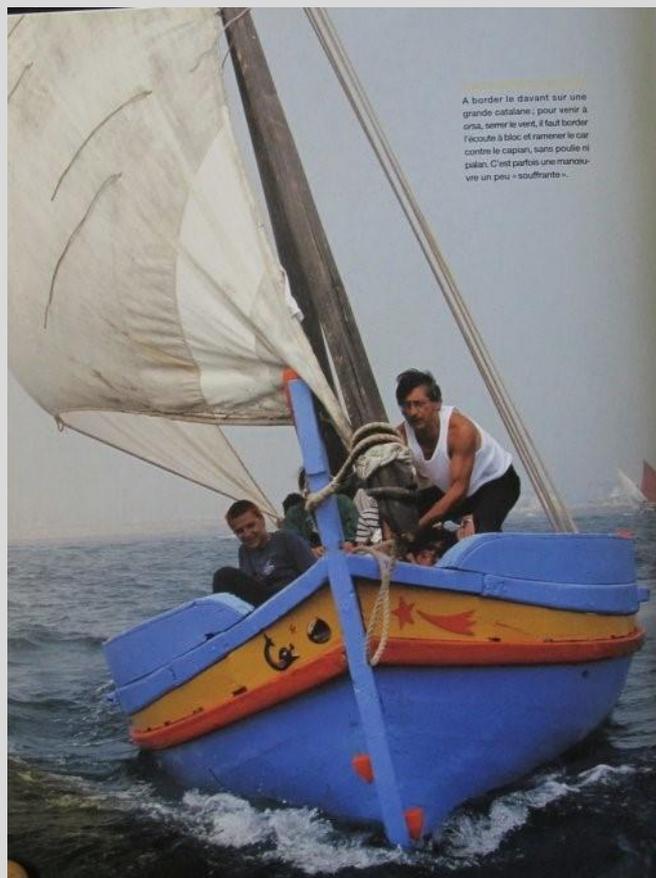
Prendre des ris

Faire les tiercerols est une manœuvre très délicate. Il faut amener la voile à hauteur d'homme et la réduire à l'aide des *matafians* de tiercerol passés dans les yeux prévus à cet effet.

Les grandes manœuvres

La navigation peut être plus complexe, avec des manœuvres risquées, pour de longues courses catalanes par exemple : « Avec une voile ronde, on évite de tirer de longs bords à la mauvaise main et, si le temps le permet, on choisit lors du virement de *faire le car*, c'est à dire de *gambeyer* (*muder*).[...] Il s'agit de faire passer voile et antenne d'un côté à l'autre de l'arbre à la faveur d'un virement vent arrière. C'est une belle manœuvre. Pendant l'abattée, un équipier hisse la voile à bloc, puis démarre la trosse ; l'équipier de devant saisit le car et le ramène contre l'arbre, pendant que le barreur laisse partir la voile en drapeau. Quand l'antenne est parallèle au mât, le barreur fait le tour du bateau en passant devant l'arbre, l'écoute à la main. Il revient à son poste, la voile est établie sur sa nouvelle amure, la trosse est bordée sur l'autre bord quand l'antenne revient à sa position normale. Le barreur fait lofer et la barque repart à la bonne main. [...] La voile latine n'est pas une voile de solitaire

[...] » [Jean Huet, Philippe Rigaud et Bernard Vigne, *Renaissance des bateaux de Méditerranée. Voiles latines*, *cfr.* bibliographie, p. 40].



Former des jeunes. Bernard Vignes au devant. © Jean Huet, 2004.

La vue montre la manœuvre qui consiste à border l'avant de la voile, auprès du *capian*, (avant de proue) : « À border le devant, sur une grande catalane : pour venir à *orsa*, serrer le vent, il faut border l'écoute à bloc et ramener le car contre le *capian*, sans poulie ni palan. C'est parfois une manœuvre un peu *souffrante* » [Jean Huet, Philippe Rigaud et Bernard Vigne, *op. cit.*, p. 36]. Elle est décrite une centaine d'années plus tôt par Jules Vence, qui ajoute : « Il ne faut pas cependant que l'orse-poupe soit trop souquée, car, dans ce cas, la voile établit mal et sa chute trop tirée ne dévente plus. » [Jules Vence, *op. cit.*, p. 106].

Dans une perspective pédagogique, la description détaillée de l'art de la navigation à la voile latine mériterait un développement beaucoup plus long. Cette présentation veut en évoquer la complexité et la part prépondérante de l'expérience, privilégiée sur la lecture d'ouvrages théoriques et sur les savoirs académiques. L'art de la navigation sous voile latine est d'abord le résultat d'une accumulation d'expériences transmises au fil des générations.

I.6. Langue(s) utilisée(s) dans la pratique

80 % du glossaire de la voile latine est commun à plusieurs langues (catalan, langue d'oc-languedocien, provençal, nissart, gènois, ...). Elles sont souvent utilisées par leurs pratiquants comme codes de reconnaissance, sans notation systématique. Mais « tout ce qui concerne la mer, tous les termes qui sont en train de disparaître, parce que les pêcheurs provençaux sont vieux, donc ils ont vocation à disparaître » [témoignage de Bernard Remuzat lors de la réunion fondatrice de l'Académie de Voile latine]. Quelques « vocabulaires » publiés à propos de bateaux font référence à la voile latine.

Vocabulaire gréement barquette
Vocabolario sartime barquette



Vocabulaire voile gozzo
Vocabolario vela gozzo
in genovese e italiano



ACIMER, v : apiquer, incliner la vergue (antenne) dans sa position de navigation.
ANTENNAL, nm : ralingue d'envergure où sont fixés les garcettes (matafiens).
AMAN, nm : drisse de la vergue (antenne).
ANTENNE, nf : vergue des bateaux latins composée de deux espars (le car et la penne).
ARBRE, nm : mât des bateaux latins.
ASTE, nf : hampe du pavillon.
BARTALOT, nm : bout-dehors fixe d'un bateau latin.
BASTARDIN, nm : fausse drosse, anneau de cordage parfois garni de boules de bois maintenant la vergue (antenne) contre le mât (arbre) quand la drosse (trosse) est larguée.
BRAGOT, nm : erseau ou petit anneau de cordage enserrant la vergue (antenne) et muni d'un quincunéou sur lequel on frappe l'aman.
CASSE-ESCOTE, nm : entaille en haut de l'étambot (rode d'à-poupe) pour passer l'écoute.
CAR, nm : espar inférieur de la vergue (antenne).
DEVANT, nm : cordage simple ou à palan qui permet d'orienter la vergue (antenne).
EMBROUILLE, nf : cordage permettant de carguer la voile.
ENGINADURE, nf : croisement de la penne et du car.
ENGINES, nf : roustures (fortes ligatures) qui lient le car et la penne.
ESCOTES, nf : écoutes, cordage servant à régler les voiles.
GRATIÉOU, nm : bordure de la voile.
MATAFIANS, nm : garcettes, petits cordages pour envergure (fixer) la voile sur la vergue (antenne).
MÊSTRE, nf : grand-voile.
ORSE-POUPE, nf : cordage simple ou à palan qui permet d'apiquer (acimer) la vergue (antenne).
OSTE, nf : cordage fixé vers le haut de la vergue (antenne) pour l'assurer aux allures portantes, au moteur ou au mouillage.
PAOU, PENON, BIGUON, nm, **ANTE-NOLLÉ**, nf : bout-dehors amovible fixé au mât (arbre) et au capian.
PENNE, nf : espar supérieur de la vergue (antenne).

POULACRE OU POULAQUE, nf : foc.
SÂRTI, nf : hauban.
SOUSTE OU MANTILLE, nf : balancine, cordage soutenant l'extrémité supérieure de la vergue (antenne).
TIERCEROLS, nm : garcettes de ris.
TOMBANT, NM OU BALUME, nf : chute de la voile.
TROSSE, nf : drosse, cordage simple ou à palan pour serrer la vergue (antenne) contre le mât (arbre).



AMANTE, sm : paranco per sollevare l'antenna, costituito da una cima fissa e da un'altra passata in un bozzello mobile a una sola via.
ANTÉNA, sf : lunga asta (semplice o composta in due parti), sulla quale viene inferita la vela latina, che è sorretta dall'albero.
SPIGÙN, sm : spigone o bompresso. Asta orizzontale che fuoriesce dalla prua.
BRILA, sf : briglia, manovra dormiente che trattiene inferiormente un'asta o il bompresso.
BUTTAFAË O ROCANBÒ, sm : buttafuori costituito da un anello metallico che scorre lungo il bompresso per mezzo di una drizza. All'anello è saldato un gancio al quale si fissa il punto di mura del fiocco.
CÀ, sm : carro o orza avanti. La parte inferiore dell'antenna, ma anche la manovra che ne controlla la rotazione.
CSÉISE, sm : calcese, albero tipico delle vele latine, nella cui parte superiore è ricavato l'alloggiamento della puleggia che consente il passaggio dell'amante di drizza dell'antenna.
CAVIGIÒTO, sm : coccinello, piccolo cavicchio con una scanalatura intorno alla parte mediana, dov'è fissata la cima che si fa poi passare in una gassa.
ERBU, sm : albero.
FERSI, sm : strisce di tessuto di cui è costituita una vela.
FRÒ, sm : fiocco, vela triangolare disposta tra la prua e l'albero.
INCIUNGIÒTA, sf : impiombatura, unione

di due cime tramite l'allacciamento dei loro legnoli.
MATAJUÛN, sm : matafione, cima con cui si lega la parte di vela sottratta al vento quando si prendono i terzaroli.
ORSA DE PRA, sm : cavo assicurato all'estremità inferiore dell'antenna, che serve a murarlo.
OSTIN-A, sf : Manovra corrente che scende dalla varea o penna dell'antenna e serve a orientarla.
PÉNA, sf : penna, parte superiore dell'antenna.
PULACÙN, sm : polacccone, grande fiocco.
RALINGA, sf : gratile, fune disposta di rinforzo su ogni lato della vela.
SARTJE, sf : sartie. Cavi che partono dalla testa di ogni albero.
SCOTA, sf : scotta, manovra corrente con la quale si tende verso poppa ogni angolo inferiore (o bugna) di qualsiasi vela.
STRALU, sm : straglio, cavo che sostiene l'albero verso prua.
TROSA, sf : trozza, cappio scorsoio che mantiene unita strettamente l'antenna all'albero.
TERSAJÒ, sm : terzaruolo, porzioni di vela che si tolgono al vento troppo forte, ripiegandoli.
VEJA LATIN-A, sf : vela triangolare inferita superiormente su un'antenna, che è connessa all'albero.
VEJA DE MEISTRA, sf : maestra, la vela maggiore di ogni veliero.



Extrait de *Gozzo génois et Barquette marseillaise*, Marseille, Office de la Mer, 2010, éditée dans le cadre du programme communautaire Medpatrimoine

I.7. Éléments matériels liés à la pratique

Patrimoine bâti

Les bateaux à voile latine ont été longtemps tirés à terre et désarmés chaque soir. Les cales pourraient être un dernier vestige lié à cette voile, mais pas à elle seule, de même que les ateliers de fabrication de la voile latine, qui sont communs à toutes les voiles.

Objets, outils, matériaux supports



Une barque de pêche « équipée » d'une voile latine à Porquerolles, 2018.
© Marie-France Pelletier, 2018.

D'une manière générale, les petits bateaux et les voiles sont réalisés avec des matériaux locaux [Jules VENCE, *op. cit.*].

La voile, la **mestre**, était autrefois confectionnée de *laizes en toile à voile*, en coton, cotonine, chanvre, lin, purs ou mélangés, ou en ramie (*Boehmeria nivea*, ortie de Chine, etc.). Actuellement, quelques ateliers en fabriquent en matériaux contemporains (dacron, tergal,...).

Toutes sortes d'apprêts ont été essayés (bain d'écorces tanniques de pin, argile,...), afin d'éviter les moisissures et autres détériorations dues à l'eau, au sel et aux ultra-violets, mais les toiles de lin tissées à sec sans aucun apprêt semblent résister très bien aux atteintes des intempéries.

L'élasticité des fils et la rigueur des coutures (diminutions) doivent permettre à la voile de « faire un peu le sac », de « donner du ventre » (en provençal : *douna de pèis, donner du poisson*), mais en même temps, la partie avant de la voile doit être parfaitement tendue.

La voile est liée à son **antenne** par des *matafians* (garcettes), disposées sur le bord d'envergure tous les 60 cm. D'une longueur de 1 m de chaque côté, on les utilise aussi pour *empenner* (replier pour ranger) la voile sur l'antenne. Les matafians, comme les drisses, l'écoute, etc., sont des bouts solides et pas chers. Ils n'ont aucune caractéristique particulière.

L'antenne longue et mince, qui croise le mât en oblique, est composée de deux pièces assemblées au *croisant*, liées entre elles par des roustures. Ces deux pièces sont nommées la **penne** et le **car**, ce dernier constituant la partie inférieure. L'antenne, souple et légère – « *car de ferrri, peno de fenou* » (car de fer, penne de fenouil) – descend jusqu'à l'avant du bateau, où elle est contrôlée par le **davans**. Le choix des bois de confection (résineux, bois du Nord,...) appartient au charpentier, en fonction des contraintes. L'antenne est un élément très lourd, qui peut casser, ou casser le mât par simple choc de ballant contre ce dernier ; d'où l'importance du *bragot*, filin au point de suspension de l'antenne, qui la tient fermement contre le mât.

Une voile latine comporte un ou deux rangs de **tiercerols** (ris) assez longs, amarrés sur l'envergure de la voile pour prendre un ou deux ris. Des cargues (*embrouilles*) peuvent être

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

nécessaires pour plier la voile, « comme un rideau... » et, en cas de coup de vent, pour réduire rapidement la voile en faisant la *queue de sartan*, c'est-à-dire en carguant l'embrouille la plus haute. Même remarque que pour les matafians pour l'équipement.

L'arbre (mât) est court et fort. Sa tête, le *calcet*, est percée d'une fente dans laquelle se trouve un réa, le *clan*, sur lequel passe le *flon (aman)*, drisse qui soutient l'antenne. Le mât, qui peut avoir une quète – être incliné, légèrement vers l'arrière pour les provençales, ou largement vers l'avant pour les catalanes – est solidement maintenu par des *sartis* (étais et haubans) sur les gros bateaux. Bien implanté dans un banc et posé à son extrémité inférieure l'*escasse* (carlingue), il supporte à lui seul la puissance des vents et doit présenter le meilleur rapport poids/solidité, ni trop gros ni trop mince.

Les palans : le *palan d'avant (lou davans)* et l'*orse poupe* ne doivent pas sacrifier leur solidité à leur beauté. « Ce ne sont pas des pièces de musée. » [témoignage de Bernard Remuzat].

L'agencement du matériel est une œuvre d'art : chaque bateau est un cas particulier. Ainsi, « le point de suspension de l'antenne varie suivant les localités, l'usage ou le patron du bateau et suivant que ce dernier trouve son bateau trop ardent ou trop mou » [Jules Vence, *op. cit.*, p. 40].

La voile latine exige une connaissance parfaite de la pratique pour adapter ce qui est le plus courant et le moins cher sur le marché :



« Moque » de fabrication maison (noter l'enveloppe en cuir de l'antenne).
© Philippe Rigaud, 2015.

... ou ce qui peut être récupéré des matériaux contemporains :



Césaire-Bonaventure sur le Rhône, à Arles, gréé avec une voile latine retournée dans un gènois.
© Philippe Rigaud, 2014.

II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT

II.1. Modes d'apprentissage et de transmission

Régulièrement des formations de navigation à la voile latine sont proposées par des associations sur l'ensemble du littoral, mais elles attirent très peu d'inscriptions. Il n'existe pas, pour ce type de navigation, de formation organisée par une structure publique, délivrant un diplôme ou toute autre forme de certification.

Certaines associations, telle Lei Pescadou de l'Estaco, organisent des sessions dites de sensibilisation, attractives pour des moniteurs de voile formés par les voies classiques des services déconcentrés du ministère chargé de la Jeunesse et des Sports, qui ont envie de se spécialiser, ou pour les amateurs qui veulent découvrir la voile latine.

L'apprentissage et la transmission de l'art de la navigation sous voile latine ne sont actuellement (2018) reconnus par aucun diplôme ni certificat. Le mode principal de transmission est un compagnonnage informel à caractère initiatique, de membres d'associations vers d'autres membres. La transmission du savoir-faire mériterait une formation diplômante, telle que celle à l'étude à l'heure actuelle (2018) pour les moniteurs de voile dans les Pyrénées Orientales (UDSIS).

II.2. Organismes impliqués dans la transmission

Les transmetteurs de l'art de la navigation sous voile latine sont actuellement en France :

- des amateurs éclairés : « En fait, ça a commencé par une demande d'Avenir Traditions marines, de récupérer le savoir-faire des anciens parce que les techniques de nouage ont tendance à disparaître, et j'en ai fait mon métier. Je suis donc installé aujourd'hui comme gréeur. Je fais de la formation et des démonstrations lors des fêtes nautiques. » [témoignage de Bernard Elne, Marseille].
- des navigateurs pratiquants, issus d'autres fédérations spécialisées : « La Fédération Voile Aviron est une fédération créée en 2002 pour les bateaux qui ne se sentent pas bien ni dans la Fédération française de voile, ni dans la Fédération française d'aviron, deux structures à visée olympique, alors que nos bateaux traditionnels sont à visée beaucoup plus patrimoniale. Nous avons organisé des stages, dont un en 2012 qui a inclus des voiles latines, avec les *Pescadous* de L'Estaque. » [témoignage de Jean-Patrick Guéritaud, Marseille].
- des enseignants sportifs amateurs : « Nous avons organisé à Marseille sur les îles du Frioul un stage de formation dans lequel on a intégré les voiles latines, c'était la première fois, et ça a un peu lancé l'idée de formation de chefs de bord et d'équipiers sur les voiles latines. On s'était appuyé à l'époque sur les associations présentes ici, basées à L'Estaque. Peut-être y a-t-il une possibilité de se rattacher à nous pour toutes ces formations ? » [témoignage de Daniel Imbert, Marseille, au nom d'un groupe de 13 associations marseillaises coordinatrices de 5 stages de formation, dits « École du patrimoine et de la navigation traditionnelle » (2010-2015)].
- les musées, qui offrent à la communauté des praticiens et détenteurs de la tradition vivante des objets et des témoignages figurés marquant l'histoire de l'élément, telle l'histoire des tartanes vivandières, comme la tartane *Sainte-Barbe*, qui approvisionnaient les lourds voiliers d'expédition du XVIII^e siècle, ou du corsaire *Mourre de Pouarc*, exposé au musée du Vieux-Marseille.

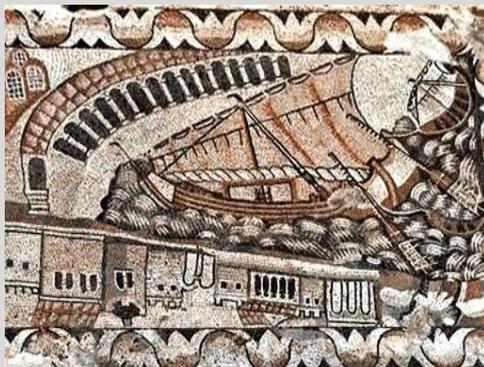
III. HISTORIQUE

III. 1. Repères historiques

Les origines de la voile latine

Depuis le haut Moyen Âge, la voilure caractéristique des navires sillonnant la Méditerranée est la voile latine. Ce type de gréement cependant n'exclut pas l'existence d'autres types de voiles, carrées, trapézoïdales (dites à balestron ou à livarde). Toutefois, cette voile triangulaire, montée sur une antenne oblique, est devenue emblématique des navigations de la mer Intérieure. Le terme paraît découler de sa forme même « *a la trina* », c'est-à-dire à trois points, déterminant ainsi un triangle rectangle. La tendance générale visant à la simplification a transformé cet « *a la trina* » en « *latina* », latine. Une autre hypothèse propose de voir dans ce mot une appellation donnée par les Européens du Nord qui, voyant dans les mers « latines » ce type de voile, auraient appliqué ce terme générique aux voiles triangulaires équipant les barques et navires de Méditerranée.

D'autres documents graphiques ont également été proposés pour prouver l'existence de voiles latines, mais ces derniers – pour la plupart, des graffiti sur des monuments antiques – sont difficilement datables. La riche iconographie navale de cette période ne montre, en effet, qu'exceptionnellement, des gréements autres qu'une « norme » carrée, qui paraît être le système vélique le plus répandu, sinon presque exclusif, sur les navires de l'Antiquité.



Mosaïque de Kelenderis (détail), V^e siècle après J.-C. © Patrice Pomey.

La voile latine apparaît avec certitude à partir du V^e siècle après J.-C., comme en témoigne sans ambiguïté une mosaïque découverte à Kelenderis (Turquie) lors de fouilles archéologiques. La représentation a été analysée par archéologue Patrice Pomey, spécialiste des navires de l'Antiquité.

L'usage de ce type de voile apparaît plus tardivement dans le manuscrit grec d'un sermon de Grégoire de Naziance (Bibl. nat. France, vers 880). Les dessins illustrant ce texte grec s'inscrivent dans une généralisation de ce type de voilure. L'iconographie de la voile latine se répand ensuite sur les divers supports que peut offrir le monde méditerranéen. Un très riche corpus de représentations de navires grands ou petits, équipés de ce type de gréement, est ainsi à la disposition des chercheurs ou des amateurs.

La voile latine existait probablement, en potentialité dans la voile carrée. Il était simple et facile d'apiquer une vergue portant une voile carrée en recherchant une meilleure efficacité dans la remontée au vent.

Il est cependant possible que le traditionalisme méditerranéen ait été un frein au développement de l'usage de voiles de type latin. Il est donc difficile de se prononcer avec certitude sur l'antériorité de son usage avant la fin de l'Antiquité et le début du haut Moyen Âge. Les raisons empêchant une utilisation généralisée dans les périodes antiques sont sans doute complexes et multiples et, de ce fait, difficiles à cerner.



Embarquement pour l'île d'Amour, enluminure attribuée à Barthélémy van Eyck, extraite du *Livre d'amour du cueur espris*, Bibl. d'État de Vienne, vers 1460. © Staatbibliothek Wien.

Pour expliquer son apparition et sa diffusion, il convient d'indiquer qu'après la fin de l'Empire romain d'Occident et la perte de la suprématie maritime, les routes de navigation devinrent moins sûres, les croisières hasardeuses et le commerce maritime se transforma essentiellement en un trafic côtier. La voile carrée, très efficace sur les longs parcours au vent portant, du fait de sa grande symétrie, devient alors nettement moins appropriée. À l'inverse, la voile latine, en permettant de mieux remonter au vent, était plus efficace pour longer les côtes et pratiquer le cabotage. Son usage à partir de sa diffusion a dû être rapide. Très vite, les navires de guerre et de commerce y compris les petites barques ont été « grées latins ». C'est ce que, à partir du IX^e siècle, l'iconographie semble démontrer.

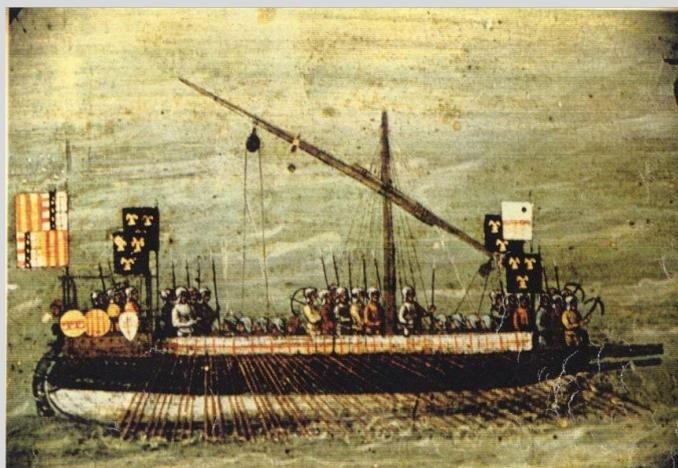
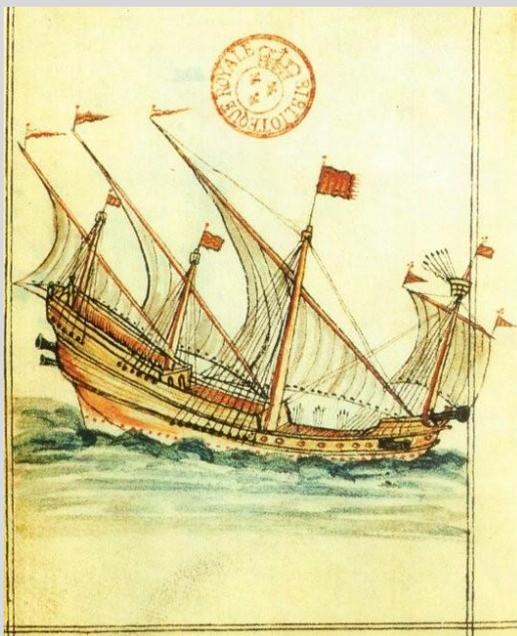


Tavola Strozzi (détail), vers 1460. © Naples, Museo San Martino.

Avec la reprise des échanges commerciaux inter-méditerranéens, notamment dès le XII^e siècle avec les croisades, le tonnage des navires augmenta, nécessitant une force propulsive plus importante. Le nombre de mâts se multiplia, ce qui permit d'augmenter la surface de voilure, tout en la divisant afin d'obtenir un meilleur équilibre en marche. Les grosses *naus* des croisades et des voyages outre-mer étaient équipées de plusieurs arbres à gréement latin d'avant en arrière, le *trinquet* ou *artimon*, *l'arbre mestre* et *l'arbre de mejana*. Pour cela, elles portaient nécessairement un grand nombre de marins indispensables aux manœuvres. Les contrats de nolis (affrètements) passés entre Louis IX, roi de France, et la Ville de Gênes sont assez détaillés pour que l'on puisse tenter de restituer la réalité de ces grands navires lourds et assez peu maniables, mais indispensables pour transporter des troupes, leurs chevaux et le matériel logistique nécessaire à ces grandes

entreprises de conquête.

Plus tard, les caravelles, qui permirent aux Portugais d'explorer l'Afrique de l'Ouest, furent également grées en latin. Si ces caravelles étaient vouées à l'exploration et au commerce, elles étaient également armées en guerre et sillonnaient la Méditerranée, autant sous les flammes et bannières des puissances occidentales (Espagne, France, républiques italiennes) que sous celles de la Sublime Porte (Empire ottoman), alors en pleine expansion à partir du milieu du XV^e siècle.



Caravelle armée en guerre, dessin par G. Brouscon, vers 1540. © Bibl. nat. France.

De nombreux documents notariés, datés des XIV^e-XV^e siècles en Provence, à Marseille en particulier, concernent surtout des transactions, achats et ventes de navires assez dimensionnés (*naus, caracas, caravellas, galeras, galeotas...*). Concernant la flottille, des prix-faits (contrats) concernent aussi bien les barques de pêche que celles destinées au petit transport de cabotage. Ces *barcas, lahuts, saitieras* paraissent ressembler, du moins par leur taille, aux barquettes contemporaines. Pour ces embarcations du quotidien, trop peu souvent représentées dans l'iconographie ancienne, on note dans certains inventaires des détails pittoresques, comme faisant assez systématiquement partie du matériel d'armement, notamment des chaudrons et des brocs, servant assurément, pour les uns, à préparer la bouillabaisse et, pour les autres, à servir le vin.

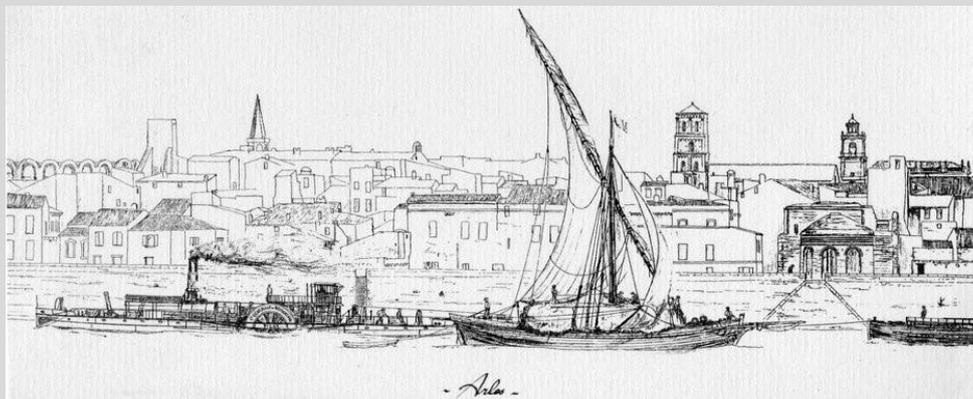
Malgré cette fragmentation de la voilure sur les grands navires, la taille et le poids des antennes (soutenant une lourde voile de toile de chanvre puis de coton) devinrent un obstacle au développement du gréement des plus gros : une antenne de mestre de galère pouvait mesurer plus de 30 m et peser jusqu'à une tonne et demie. La manœuvre de ces espars était extrêmement délicate, voire dangereuse, dès que le vent forcissait et nécessitait un équipage important. De plus, les impératifs économiques liés au commerce impliquant une réduction des effectifs et une diminution des charges salariales, la voile latine exclusive fut peu à peu supplantée au profit des navires à « phares » carrés qui, du fait de leur voilure très divisée, n'avaient besoin que d'un équipage limité. On garda néanmoins sur l'arrière une voile latine, *la mejana*, qui facilitait les manœuvres.



Tartane dans la tempête, dessin par F. Roux (XVIIe s.). © Coll. part.

Le cas se posait moins avec l'usage généralisé des galères dans les marines de combat. L'équipage pléthorique d'une galère – jusqu'à 250 hommes sur un navire d'une quarantaine de mètres – permettait à peu près toutes les manœuvres, telle celle délicate du gambeyage. Ce type de navire, assez bien adapté aux usages militaires tactiques dans la Méditerranée, apparu dans l'Antiquité classique avec les thalassocraties grecques, put perdurer dans les eaux européennes jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Il fut finalement dépassé par l'évolution de la stratégie navale, substituant aux combats individuels le combat en ligne et la large supériorité des pièces d'artillerie sur les vaisseaux de haut bord. Ainsi, en France, le corps des galères basé à Marseille et à Toulon fut-il dissout en 1748. L'entretien d'un équipage mis seulement à contribution pendant la belle saison grevait aussi les finances des armateurs puis de l'État absolu ; même si une bonne part de la chiourme était « par force » à bord et donc non salariée, il fallait tout de même les nourrir et les habiller.

L'usage de la voile sur les navires importants se poursuivit jusque vers le premier tiers du XIX^e siècle, moment crucial de la Révolution industrielle, avec l'introduction de la propulsion mécanique à vapeur. Les voiliers poursuivirent toutefois leur carrière commerciale pendant encore assez longtemps, la généralisation du moteur ne devenant effective qu'après la guerre de 1914-1918 avec le moteur à explosion. Au cours des années 1920, on remplaça l'usage de la voile latine, qui fut surtout conservée sur les tartanes et autres navires de taille similaire, par la voile aurique (ou trapézoïdale), qui ne nécessitait pas d'envoyer les mousses sur l'antenne afin de ferler la voile. Cette évolution due à législation sur le travail visait à éviter de nombreux accidents.



Vapeur et allège à Arles, dessin restituitif du XIX^e siècle. © Jean Bellis, vers 1990.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

La tartane est un petit navire bien connu par l'iconographie, même encore récente, qui montre ce bateau à tout faire servant à transporter du sable pour la construction (les *saurraires*) et des tuiles (les « tartanes malonnières » de L'Estaque du début du XX^e siècle). Les tartanes sont aussi représentées armées en guerre ou au commerce au XVIII^e siècle et accomplissant leurs missions vers les vaisseaux du roi (dessins de Jean Jouve, tableaux de Joseph Vernet, gravures de Jean-Jérôme Baugean, aquarelles de la famille Roux, huiles de Félix Ziem et graffiti du fort du Grand-Longoustier à Porquerolles). Ce type de bateau, à l'exemple de la bette traverse aisément les siècles. On le trouve pour la première fois attesté en 1301 dans les zones lagunaires entourant Aigues-Mortes puis, après quelques siècles d'absence documentaire, à la fin du XVI^e siècle, transportant des troupes et des canons pour soutenir Marseille assiégée par les troupes du roi Henry IV.

Autre embarcation qui perdure depuis des siècles, probablement sans grandes modifications : la bette est attestée dans les zones d'embouchure, comme sur la Siagne près de Cannes en 1438. Il en existe de grandes : un texte arlésien de 1422 fait état de l'une d'elles, qui transportait neuf hommes et se rendait au secours des habitants des Saintes-Maries de la Mer. Un compte de dépenses ultérieur, pour l'entretien d'une bourdigue de Camargue en 1492, fait état de la construction d'une bette ; elle mesurait 23 pans de longueur, identique en cela à celles que l'on construit au XX^e siècle. Il s'agit sans doute de celles peintes par Vincent Van Gogh lors de son passage aux Saintes-Maries au printemps 1888.

« Le 3 septembre 1846, le maire de Marseille, André-Elysée Reynard, pair de France, inaugurerait la tradition qui ne s'est jamais interrompue depuis des régates encouragées par la municipalité [...] ouvertes aux marins professionnels qui utilisent leurs bateaux de travail : pêche, commerce, pilotage... » [Hubert Poilroux, *op. cit.*].



Course de bettes à L'Estaque, en 1925. © Eric Benente.

« Ainsi vint l'habitude de régater – le mot est pompeux pour des embarcations qui ne s'alignaient vraiment que pour la fête votive de la Saint-Pierre. Ce jour-là, les bettes, munies d'un bout-dehors, arboraient souvent une voilure neuve et un plus grand foc, certaines osaient même la voile de flèche. On disait que la bette avait son « costume des dimanches ». » [Laurent Damonte, « La Renaissance de la bette », *Le Chasse-Marée*, n° 77, déc. 1993].

En 1868, lors de régates « officielles » dépassant le cadre de villages, la voile latine avait conquis la sympathie des sportifs. Il ne s'agissait plus de rivalités amicales entre professionnels, mais de compétitions sportives.

NUMÉRO 141 QUARANTE CENTIMES. MARDI 7 JUILLET 1868.

LE YACHT

Bulletin officiel du YACHT-CLUB DE FRANCE
Société d'Encouragement pour la Navigation de Plaisance

Les abonnements sont reçus à l'Agence centrale du Yacht-Club de France, 18, rue de Berlin, et aux bureaux du Journal, 3, rue d'Aboukir, à Paris.

<p>ABONNEMENTS : FRANCE & ALGÉRIE 20 fr. Six mois 12 fr.</p> <p>Étranger, le port en sus. BUREAU CENTRAL DE VENTE : CALVET, 41, rue Notre-Dame-des-Victoires.</p>	<p>Rédacteur en chef : LÉON GRIMOULT. Secrétaire de la Rédaction : GASTON PÉRODEAUD.</p>	<p>Le YACHT paraît tous les mardis. Les Abonnements partent du 1^{er} de chaque mois. RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 3, rue d'Aboukir, PARIS.</p>
--	--	--

SOMMAIRE :
Partie officielle.—Mouvements des yachts pendant le pavillon du Yacht-Club de France.—Chronique.—Calendrier des courses à la voile.—Compte-rendu des courses à la voile.—Compte-rendu des régates de Toulon.—Régates de grands yachts, au Havre.—Calendrier des courses anglaises.—Calendrier des courses à l'aviron.—Courses d'Amiens.—Société des régates dioploises.—Notre marine marchande de 1852 à 1866, Em. Barlatier.—Faits divers — Chronique des théâtres.

PARTIE OFFICIELLE.
Le pavillon du Yacht-Club de France vient d'être accordé à Tréviesse, cotre de 7 tonneaux, à M. Alfred Grandin, d'Elbeuf.
A. Bouché, élève, cotre de 44 tonneaux.

COMPTE-RENDU DES COURSES À LA VOILE.
La course du cercle des Yachts de Paris, qui devait avoir lieu dimanche, a été remise à cause de la faiblesse du vent.

COMPTE-RENDU DES RÉGATES DE TOULON.
Les régates de Toulon ont eu lieu le 29 juin à 2 heures de l'après-midi, par petite brise d'est, ciel clair et mer calme. Le temps paraissant bien établi, les embarcations se sont rendues sur le champ de course avec leurs plus grandes voiles, très-peu tendues. Vers 3 heures 1/2, une minute environ après le départ simultané des cinq premières séries à la voile, le ciel s'est couvert et un grain assez violent, venant du S.-E., s'est subitement abattu sur le champ de course.

deuxième, en retard seulement de 1 minute 18 secondes, pour gagner le prix de la course d'ensemble.
L'Étincelle, de Marseille, qui quoique ayant cassé son bout-dehors après le départ, a continué la course avec un foc d'étrave et a gagné le 2^e prix de la série.
Nous avons remarqué avec plaisir, dans les courses de bateaux à voile bâliés, que ces exercices nautiques entraînent la plus grande émulation parmi les marins inscrites du pays. De nouveaux bateaux ont été construits cette année qui ont laissé bien derrière eux les vainqueurs de l'année précédente.
Voici le résultat général :
Course des chaloupes et des canots à vapeur.
1^{er} prix. La chaloupe la Belle-Hélène, du vaisseau l'Intrépide.
2^e prix. Le canot à vapeur de la direction des constructions navales.

Source : Gallica

La voile latine, reine de la Méditerranée – surtout au service d'un dériveur à fond plat et bouchain vif –, commence à faire parler d'elle en termes élogieux auprès des plaisanciers. Les charpentiers ravis – une bette consacrée à la régata est d'un prix bien plus élevé que le « petit bateau du pauvre » – fournissent une flottille qui s'organise en Fédération. Les équipages s'élançant dans le vent, avec le maximum de toile (de l'ordre de 20 m² pour la mestre, plus 15 m² de focs (« ballons » en soie) luttent contre la dérive, en lestant le bateau (« on peut tenir les 20 m² de voilure avec trois sacs de sable de 25 kg (au départ)... », [témoignages de Bernard Remuzat et Thierry Garval] sur des bateaux qui mettent souvent une certaine coquetterie à ne pas avoir d'accastillage métallique, tout de cordages, de bois et de toile.

Ce bel élan de renouveau a été brisé par la recherche de standardisation des engins sportifs, monotypes *one-design* dans un souci d'égalité des chances des navigateurs. Mais il est encore des plaisanciers qui soutiennent qu'une bette tiendrait tête à un Star, sous réserve qu'elle ait une voile latine. Mais le regain d'intérêt du public depuis le début du XXI^e siècle semble faire écho aux propos de Philippe Rigaud, dans une conférence donnée à Arles en 2016 :

« Voile latine, retour aux sources... »

Retour aux sources, car elle est la voile ancestrale de la Méditerranée, qu'elle a faite vivre durant quinze siècles.

Retour aux sources, car elle est la voile originelle des gréements axiaux actuels.

Retour aux sources enfin, car quasi-éteinte sur nos côtes, sa renaissance actuelle en plaisance s'enracine dans ce qui était et en conserve ainsi une parcelle du sens.

Puissent-elles, enfin, être source de plaisir et, pourquoi pas un jour, d'inspiration... »

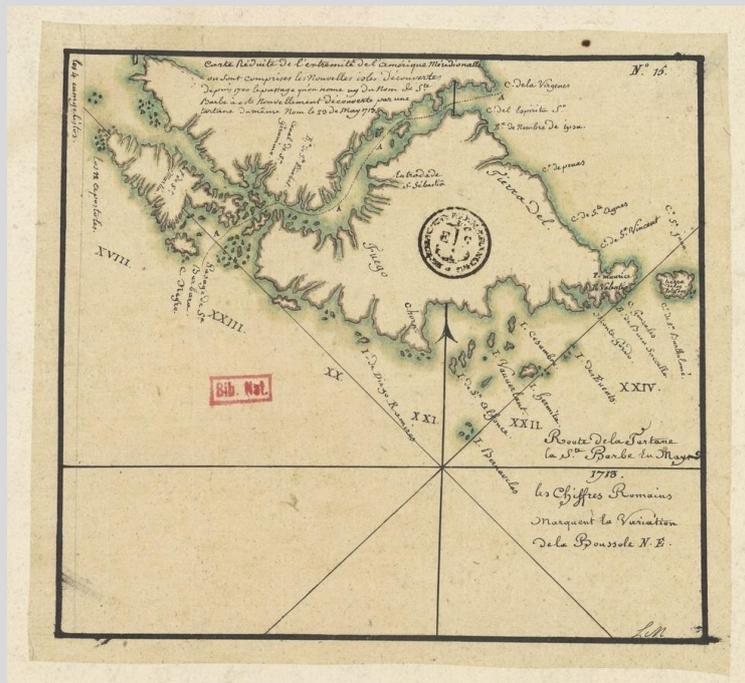


Paul Signac, *Saint-Tropez, l'orage*, huile sur toile, 1895.
© Saint-Tropez, Musée de l'Annonciade.

III.2. Récits liés à la pratique et à la tradition

« Le secret de la voile latine : tu regardes celui qui sait faire, tu regardes bien. Et tu vois qu'il joue en permanence avec le creux de la voile, en tirant sur l'écoute, ou en la relâchant. Il a toujours l'écoute à la main. Et le creux, il l'amène vers l'avant de la voile, mais pas trop, parce que le bateau ralentit ; alors il l'amène vers l'arrière, vers la chute de la voile ; mais pas trop, parce qu'il risque d'aller plus loin que la voile, et c'est une perte d'énergie : le bateau ralentit. [...] Si le vent est établi, au bon moment il attache l'écoute et il fait la sieste. Ce n'est pas un secret, ça, c'est un art. » [témoignage d'un moniteur de voile, lors d'une présentation scolaire à Arles, octobre 2018].

« Il ne faut pas croire que la voile latine soit destinée au retour au passé. Quand on voit la *Demoiselle*, sur le lac Léman, déployant ses voiles latines entre ces montagnes majestueuses, on pense à la petite tartane vivandière qui s'est fauflée dans le détroit de Magellan en mai 1713..., dans des courants d'air et sans vent établi. Elle s'appelait *Saint Barbe*. Elle devait avoir des voiles latines, et c'est pour ça qu'elle pouvait se balader là-dedans. La voile latine a encore de beaux jours en cabotage, vents incertains, courants d'air pour de beaux bateaux...» [témoignage de l'animatrice d'une association, lors d'une présentation scolaire à Marseille, 2017].



Le passage du détroit de Magellan par la tartane *Saint Barbe* en 1713. Source : Gallica.

IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

IV.1. Menaces sur la viabilité

La difficulté de recrutement d'équipages compétents est la menace majeure qui pèse sur la voile latine : « C'est beau, c'est magnifique, mais pour un patron d'une entreprise touristique, cela signifie que tu dois embaucher un ou deux spécialistes de très haut niveau. Et le public qui monte à bord n'est pas assez pointu pour faire la différence entre une voile latine et une bonne vieille livarde. » [témoignage d'un patron d'entreprise touristique, gérant une tartane, Salon nautique de La Ciotat, 2016)].

Ensuite vient la difficulté d'entretien : « Pour un club, la voile latine est un luxe inouï : un bateau [*une petite bette*] qui doit être repeint tous les ans, qui pèse 200 kg et qui ne sort pas par vent frais n'est pas viable. » [témoignage d'un moniteur DE, Arles, octobre 2018].

Enfin, l'oubli est une menace permanente : « Une menace indirecte sur la viabilité de la voile latine est le vieillissement des spécialistes. Car loin d'être reconnu comme gardiens de biens culturels importants, à l'image des Trésors nationaux vivants du Japon, les personnes unanimement reconnus par toute une communauté comme spécialistes de la voile latine, capables de l'utiliser et de l'enseigner, sont considérées comme responsables de la diffusion de ce bien. Actuellement en France, quelques personnes pratiquant la voile latine ont eu la chance de rencontrer Laurent Damonte (pêcheur à l'Estaque), ou André Aversa (charpentier à Sète), ou encore Clovis Aloujes (plaisancier à Collioures), qui sont des références indéniables. Mais d'une part, les connaissances de ces personnes-ressources ne sont pas enregistrées, ou, si elles le sont, elles ne sont publiées que de manière confidentielle, d'autre part, ces connaissances sont traitées comme vestigiales, et ne sont pas intégrées dans des référentiels contemporains. Comment construire un référentiel de formation sans un référentiel d'action ? » [témoignage du président de la FPMM, fédération d'associations de protection du patrimoine maritime, Marseille, 2017].

IV.2. Mise en valeur et mesure(s) de sauvegarde existante(s)

Elles sont d'abord le fait d'initiatives individuelles souvent isolées, comme en témoigne l'entretien suivant :

Interview de Michel Rohée, « Pourquoi défendre la voile latine ? », septembre 2016

Michel Rohée est un retraité, ancien chef d'établissement de l'enseignement agricole, patron de plusieurs bateaux. Il a en particulier sillonné la Méditerranée avec un bateau unique construit pour un amateur éclairé lui-même grand navigateur. Lors de l'entretien, il est président délégué pour l'Occitanie de la Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen (FPMM).

« En 1981, venant des côtes de la Manche pour habiter sur les bords de la Méditerranée, en Pyrénées-Orientales, je découvre que de nombreux blasons des villes de la côte ont une représentation de barques à voile triangulaire. Après information, ce sont des barques catalanes à voile latine, bateaux emblématiques des pêcheurs de la côte pour la pêche aux poissons bleus, anchois, sardines...

Je cherche en vain ces belles barques dans les ports, mais partout la réponse est cruelle ; elles ont disparu, abandonnées par les pêcheurs pour des bateaux plus grands, plus rapides, plus puissants. Elles ont été détruites et même brûlées pour faire de la place aux bateaux modernes de plaisance et les touristes occupent les plages où les barques des pêcheurs étaient montées au retour de la pêche, les ports étant très peu nombreux sur nos côtes.

Et enfin, un jour, au large de Collioure, une barque sous voile avance tranquillement et vient s'échouer, s'amourrer, sur la plage de galets. C'était la barque Santa Espina, appartenant à Clovis Aloujes, qui m'en parle avec tant de passion que je suis conquis. Elle est de 1927. C'est vrai que Clovis est un connaisseur de la voile latine. Je l'ai vu un jour par force 9, au large de Canet, voile en tunnel au ras du pont, descendre de Palavas à Collioure : un moment unique... Fils de pêcheur, il a restauré cette barque en 1975, et il naviguait régulièrement avec, avant de la céder à des Catalans du Sud.

Superbe moment de voir de près cette belle barque, peinte de plein de couleurs et gréée comme il faut avec une voile triangulaire immense. Je décide de m'intéresser à ce patrimoine rare et dans les années 1980-1990, avec des amis catalans, nous créons une association de vieux gréements à Canet-en-Roussillon avec des bateaux habitables, mais avec l'espoir de faire de la place aux éventuelles barques latines.

Entre temps, avec ma femme, nous achetons une petite barque de 4,70 m à voile latine, appelée Tap (petit bouchon), construite en 1946. Un vrai bonheur ; elle est transportable sur remorque, ce qui nous permet de faire tous les rassemblements depuis 1992, à Brest ou Douarnenez...

Un jour, je rencontre des passionnés. C'était en 1988, devant une coque en état d'épave, dans le champ d'un des propriétaires, pas trop loin de la mer. C'est une barque catalane, appelée aussi

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

sardinal, de presque 11 m de long, qui pêchait la sardine et l'anchois. Elle a été construite en 1913 dans un chantier naval de Collioure. L'équipe des trois passionnés m'affirme qu'elle naviguera bientôt... Dans l'équipe, il y a un bon charpentier, mais quand même, quand je vois le travail à faire... En effet, en 1992, elle sera au grand rassemblement de Brest et remportera le 4^e prix des bateaux des côtes de France et, dans la foulée, elle sera classée Monument historique.

La passion pour ce type de bateau est bien réelle. Ce n'est pas seulement le plaisir d'avoir un bateau ; non, c'est avant tout de préserver la mémoire des pêcheurs, le savoir-faire, en navigant à la voile latine, ou simplement de préserver le patrimoine matériel et immatériel.

Depuis cette date, de nombreuses associations appelées « association de voiles latines » de Collioure, Argelès, Saint-Cyprien, Le Barcarès, Canet, Banyuls, Cerbère... voient le jour. Pratiquement toutes ont restauré des barques en très mauvais état et même des épaves. C'est un mouvement de sauvegarde du patrimoine navigant qui se met en place sur tous les bords de la Méditerranée. La naissance de nombreux rassemblements accentue ce phénomène, aussi bien sur tout le pourtour méditerranéen que sur la côte atlantique, à Brest, puis, pour Temps Fête, à Douarnenez en 2012, où le pays catalan et ses barques latines étaient invités d'honneur.

Devant un public de plus de 120 000 spectateurs, souvent passionnés du patrimoine, les barques à voile latine ont été de vraies ambassadrices de la Méditerranée. Aujourd'hui, la culture maritime est bien vivante sur toutes les côtes de la Méditerranée grâce aux barques à voile latine. Toutes les semaines, de mai à fin septembre, des rassemblements appelés trobadas font le bonheur d'un public de plus en plus nombreux. C'est aussi un formidable moyen d'échanges entre les publics de différentes régions et pas uniquement méditerranéennes.

Ces passionnés qui ont restauré et fait naviguer ces bateaux n'étaient pas souvent issus de familles de pêcheurs, mais, grâce à eux, les anciens pêcheurs s'approprient peu à peu cet outil et apprennent aux néophytes de la voile latine les manœuvres délicates de cette navigation ancestrale très particulière. Mais aujourd'hui, il faut aller plus loin pour remplacer tous ces marins d'un certain âge, restaurateurs sauveteurs d'un patrimoine navigant si particulier, qui, contre les tempêtes, survit encore aujourd'hui. Certaines de ces barques sont centenaires. Mais pour que ces belles voiles latines continuent à faire avancer ces barques, il faut sensibiliser et former des jeunes moniteurs, qui formeront à leur tour des plus jeunes, qui reprendront les gestes des anciens. Ici, on dit du gréement latin : « Si tu ne me connais pas, ne me touche pas... », tout un programme.

Grâce à ces associations, le peintre Raoul Dufy, qui a séjourné à Collioure, peut dormir en paix. Il avait écrit : « Collioure sans ses voiles, c'est un soir sans étoiles... ». Et les nombreuses communes qui ont une barque latine dessinée sur leur blason peuvent continuer à le mettre en valeur. »

Les initiatives associatives sont aussi encouragées par des municipalités :

« Palavas, c'est *Team-venture*, la *Latina Cup*, et c'est Michel Rezé qui retape les catalanes de *Team-venture*. Hier France-télévision a réquisitionné les catalanes pour faire une belle image sur toute la mer, avec la patrouille de France au-dessus ; ça faisait quelque chose de très très beau pour le téléthon. C'est la promotion de la catalane par la ville de Palavas, qui nous subventionne énormément. On a la base des Quatre vents à notre disposition, on a des postes au port gratuitement, etc. Et tout ça constitue l'aide de la ville de Palavas. »

« *Latina-cup* est aussi à l'initiative de la fabrication de barques identiques aux barques traditionnelles ; les coques sont en plastique, mais pont et gréement des voiles latines sont identiques aux barques originales. Au début, on était contre, parce qu'il fallait d'abord retaper les barques qui existaient, mais nous avons compris qu'elles étaient nécessaires à l'apprentissage. » [témoignage de Marine et Tradition, Palavas-les-Flots, 2017].

[cfr. annexe 1 : articles des journaux *L'Indépendant* et *Midi libre*, août 2018].

La recherche académique s'y intéresse aussi : la Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen a été invitée par la Société française d'histoire du sport à intervenir au 18^e carrefour d'histoire du sport (Bordeaux, 30 octobre 2018) [voir : <http://www.fpmm.net/librairie/Communications/SFHS301018.pdf>].

Actions de valorisation à signaler

En Corse, la dynamique du retour de la navigation à la voile latine est enclenchée, soutenue par des manifestations locales, dont la célèbre régata dite « La route des Contrebandiers » [voir : http://marin56.canalblog.com/albums/voiles_latines/index.html].

Sur la façade continentale, 46 associations impliquées dans la sauvegarde de la navigation à la voile latine étaient répertoriées en décembre 2016.

Les musées maritimes conservent des voiles latines sur tous les rivages de Méditerranée, ainsi au port-musée de Douarnenez (Finistère) [voir : <http://www.port-musee.org/?exhibition=nizwa-boutre-arabe>].

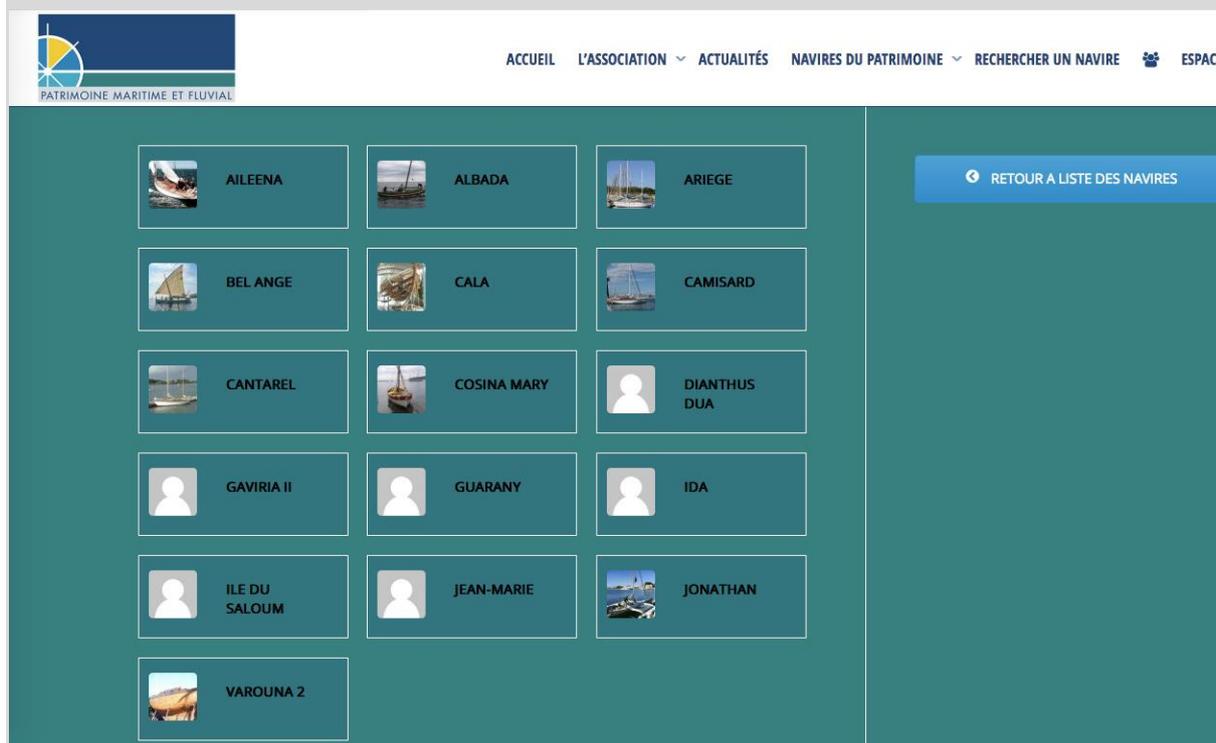
Certains pêcheurs avancent l'hypothèse d'une utilisation future de la voile latine pour des raisons d'économie de carburant, en soutien d'un moteur à explosion.

IV.3. Documentation à l'appui

Inventaires réalisés, liés à la pratique

Association Patrimoine maritime et fluvial (PMF)

L'inventaire des bateaux conduit par l'association [voir : <https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/>] décrit les unités à voile, au sein desquelles on peut dénombrer les voiles latines.



Écran de résultat de la requête « Bateau à voile dans les Pyrénées-Orientales » dans l'inventaire en ligne de l'association Patrimoine maritime et fluvial, 2018.

Direction régionale des Affaires culturelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Un inventaire des types de bateaux a été réalisé en 1996 pour la Direction du patrimoine [Vincent GIOVANNONI et Bernard VIGNE, *Inventaire raisonné des navires traditionnels intéressant l'histoire halieutique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur*, Paris, Ministère

de la Culture/Direction du patrimoine, 1996].

Bibliographie sommaire

- Paul ADAM, « À propos des origines de la voile latine », *Méditerranée et Océan Indien* [VIe colloque international d'histoire maritime], Paris, SEVPEN, 1970, p. 203-229.
- Clovis ALOUJES, « Les barques catalanes », *Toulouse*, Loubatières, 1984.
- Lucien BASCH, « The way to the lateen sail », *Mariner's Mirror*, vol. 75, 1988, p. 328-332.
- —, « La felouque des Kellia. Un navire de mer à voile latine en Égypte au VIIe siècle de notre ère », *Neptunia*, n° 183, 1991, p. 2-10.
- —, « L'apparition de la voile latine en Méditerranée », *Techniques et économie antiques et médiévales. Le temps de l'innovation*, Paris, Errance, 1997, p. 214-223.
- —, « La voile latine, son origine, son évolution et ses parentés arabes », *Tropis VI* [6th International Symposium on ship construction in antiquity, Lamia, 1996], Athènes, Institut hellénique pour la préservation des traditions nautiques, 2001, p. 55-85.
- François BEAUDOIN, « Genèse des voiles auriques et de la voile latine », *Le Petit Perroquet*, n° 12, 1973, p. 48-59.
- —, « Analyse des voiles latines », *Le Petit Perroquet*, n° 20, 1976, p. 41-45.
- —, « La pratique de la voile latine », *Le Chasse-Marée*, n° 6, 1983, p. 45-53.
- Frédéric BERNELLE, « Origine et histoire de la voile latine », *Provincia*, t. XIII, 1933, p. 186-192.
- Pierre BLASI, *Et voquent tartanes et voiles latines*, Aix-en-Provence, Edisud, 2001.
- Harold Hulme BRINDLEY, « Early pictures of lateen sails », *The Mariner's Mirror*, vol. 12, 1926, p. 9-22.
- COLL., *Voiles latines du Léman* [catalogue d'exposition], Snoeck publishers, 2017.
- German COLÓN, « "De l'ave a la nave", deslinde de una metafora », *Zeitschrift für Romanische Philologie*, n° 89, 1973, p. 228-244.
- Gérard CORNAZ, « Genèse des voiles auriques et latines », *Le Petit Perroquet*, n° 14, 1974-75, p. 64.
- —, « Virement de bord avec une voile latine », *Le Petit Perroquet*, n° 16, 1975 p. 54-55.
- —, « Précision sur la voile latine », *Le Petit Perroquet*, n° 19, 1976, p. 64.
- Vicente-Garcia DELGADO et Francisco OLLER, *Nuestra vela latina*, Barcelona, Editorial Juventud, 2006.
- G. LLECHA, *La Vela latina*, Barcelone, Llagut, 2008.
- Jean HUET, Philippe RIGAUD et Bernard VIGNE, *Renaissance des bateaux de Méditerranée. Voiles latines*, Douarnenez, Chasse-Marée, 2004.
- Richard LE BARON BOWEN, « The earliest lateen sail », *Mariner's Mirror*, vol. 42, 1956, p. 239-242.
- Mario MARZARI, *La Regata della vela latina*, Sassari, Carlo Delfino, 2000.
- Jules MERLIN, *Traité pratique de voilure, ou Exposé de méthodes simples et faciles pour calculer et couper*, 1863, ouvrage de la fin du XIXe siècle pour la confection des voiles, à destination des écoles d'hydrographie. [Gallica]
- Giovanni PANELLA, *La Vela latina*, Milano, Hoepli, 2015.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

- Pierre PARIS, « Voile latine ? Voile arabe ? Voile mystérieuse », *Hesperis*, n° 36, 1949, p. 69-96.
- Hubert POILROUX « Marseille et sa plaisance », *Editions maritimes et d'Outre-Mer, Jeanne Laffitte*, Marseille, 1982.
- Patrice POMEY, « The Kelenderis ship: a lateen sail », *The International Journal of Nautical Archaeology*, n° 35/2, 2006, p. 326-329.
- Maurice RAIMBAULT, « La disparition de la voile latine », *Provincia*, t. XIII, 1933, p. 261.
- Jules SOTTAS, « An early lateen sail in the Mediterranean », *Mariner's Mirror*, vol. 25, 1939, p. 229-230.
- Joël THÉVENOT, *Carnet de voile latine*, Nice, Giletta/Nice-Matin, 2009 [témoignage sur la voile latine au XXIe siècle].
- Jules VENCE, *Construction et manœuvre des bateaux et embarcations à voilure latine*, Marseille, Augustin Challamel, 1897.



Au centre, la Nina, vivandière à voile latine, modèle réduit de 2005 [coll. part.]. © Alain Blayo

Filmographie sommaire

- *Cleopatra*, réal. Joseph L. Mankiewicz, 1963 [La galère armée pour la visite de Cléopâtre à Tarse est grée latin. Cité par Alain Guillerm, *La Pierre et le vent*, Paris, Arthaud, 1985 : les historiens américains (et anglais) proposent « autre chose qu'une fantaisie esthétique hollywoodienne en peuplant le port d'Alexandrie de voiles latines... »]
- *La Dernière Barque*, réal. François Bernardi, 2013 [en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=KgDSX7E-GiQ>]
- *Vol d'une barque catalane le jour de Noël*, réal. non identifié, Port-Vendres, 2009 [en ligne : https://www.youtube.com/watch?v=_pqcE1RWL4g]
- *The latin sail*, réal. L'Albufera de Valencia, 2012 [en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=QABYJmEsOdg>]
- *Les voiles de Borollos*, réal. CEAlex, 2013, en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=6YixvXwhBBE>
- *Rigging a traditional Lateen sailing boat at Favignana*, réal. Joe Morana, juillet 2016 [en ligne : https://www.youtube.com/watch?v=iDu_j48L-8I]

Sitographie sommaire

- **Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen**

<http://www.fpmm.net>

• **Voiles latines de Sète**

<http://voilelatinesete.org/>

• **Leï pescadou de l'Estaco**

<http://www.sn-pescadou.fr/>

• **Ville de Sanary**

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/var/sanary-sur-mer/sanary-fete-les-pointus-998115.html>

• **Les ateliers de l'Enfer**

<http://www.lesateliersdelenfer.fr/Formations-/6.html>

• **La Demoiselle du Léman**

<https://www.youtube.com/watch?v=XFIco-OLXXs>

V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

V.1. Praticien(s) rencontré(s) et contributeur(s) de la fiche

Les membres fondateurs de l'Académie de Voile latine, rassemblés en leur qualité d'auteurs ou de co-auteurs d'ouvrages sur le sujet, de navigateurs réputés utilisateurs de la voile latine, membres d'association ou personnes-ressource pour des formations à ce type de navigation, ou de charpentiers ou restaurateurs de bateaux d'intérêt patrimonial, ont tous contribué à la rédaction de la présente fiche. La liste ci-dessous reflète la séance d'installation de l'Académie, le 4 décembre 2016, et les fonctions exposées par chacun :

- Michel AIGUILLON, membre de l'association Marine et Tradition de Palavas-les-Flots
- Michel ALLARY, membre de l'association Les Gréments languedociens (Frontignan)
- Clovis ALOUJES, originaire de Collioures, propriétaire d'une barque catalane depuis 1975
- Bernard BANYULS, président d'un groupe d'associations du Patrimoine maritime du Roussillon, Gapamar, propriétaire d'une barque à voile latine (Rigorigo)
- Eric BENENTE, pratiquant de la voile latine à L'Estaque, membre de l'association *Leï pescadous de l'Estaque* (présidée par Richar Volpe), commissaire d'une exposition sur la voile latine
- Alain BLAYO, président de la Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen depuis février 2016
- Karim BOUZID, membre de l'association des Pescadou de L'Estaque, propriétaire de bateau navigant sous voile latine
- Guy BROUET, membre de l'association Les Voiles latines de Sète et du bassin de Thau. Charpentier, patron de la *Thétis*.
- Dominique CHAIGNON, membre d'une association de yoles de Bantry, Vogue Massalia, ancien président de la Fédération Voile-Aviron
- Jean-Luc CHAILLOU, conseiller municipal et délégué à la politique de la ville, Ville d'Agde, voileux régatier
- Bernard ELNE, président de l'association Avenir Traditions marines (Marseille), navigateur sur *Marine Emilie*, barquette marseillaise à grément latin
- Antoine FORMOSA, président de l'association Les Voiles latines de Sète et du bassin de

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Thau

- Thierry GARVAL, membre de l'association des Pescadou de L'Estaque, section Voile latine (Marseille), charpentier, patron du *Monte Christo*, propriétaire d'un « mourre de pouarc » de 5 m
- Hervé GRAUBY, animateur du blog *Le long des golfes clairs*
- Jean-Patrick GUERITAUD, président de la Yole de Bantry (Marseille), trésorier et animateur de la commission formation de la Fédération Voile-Aviron
- Daniel IMBERT, ancien président du pôle associatif Synergie Mer
- Éliane LOPEZ, membre de l'association Les Gréments languedociens (Frontignan)
- Georges LOPEZ, président de l'association Les Gréments languedociens (Frontignan)
- Olivier de LUSSY, propriétaire d'une felouque de plaisance de 6 m
- Nicolas PERARDEL, président de l'association Marine et Tradition, propriétaire d'un bateau fabriqué par l'atelier Trapani (Cassis)
- Jean-Claude PEREZ, navigateur sur plusieurs bateaux à voile latine
- Michel PESQUAY, membre de l'association Les Bateaux du patrimoine du Canet, propriétaire d'un bateau à voile latine
- Thierry PONS, président d'Aventure Pluriel, organisateur de la CARAMED, navigateur, patron de la Catalina
- Bernard REMUZAT, membre de l'association des Pescadou de L'Estaque, spécialiste du vocabulaire provençal des bateaux, des embarcations latines et du patrimoine maritime, navigateur sur *La Bonne Mère*
- Michel REZÉ, charpentier, enseignant
- Philippe RIGAUD, historien d'Arles, spécialiste de l'histoire maritime de la période médiévale, membre associé du LA3M (Aix en Provence)
- Michel ROHÉE, président de la Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen pour l'Occitanie et le Pays catalan, patron de l'Obok (BIP)

Leurs témoignages ont été utilisés pour documenter *supra* les parties II.2 « Organismes impliqués dans la transmission » et IV.2 « Actions de sauvegarde ». Leurs propos, leurs communications écrites et leurs références ont constitué le socle initial de cette fiche, complété par des apports d'experts et des ouvrages spécialisés.

D'autres spécialistes ont été rencontrés après cette première réunion de l'Académie de Voile latine :

- Karim OUAMERI, membre de l'association des Pescadou de L'Estaque, propriétaire de bateau navigant sous voile latine
- Richard VOLPE, président de l'association des Pescadou de L'Estaque, responsable de la commission « Patrimoine » à l'Office de la Mer à Marseille, propriétaire de bateau navigant sous voile latine

V.2. Soutiens et consentements reçus

Les soutiens reçus de municipalités sont très importants pour le maintien de la voile latine ; ils reflètent l'intérêt des résidents du littoral pour cette pratique. Certains y voient un élément attractif paysager, d'autres, souvent en lien avec le Conservatoire du littoral, mettent en avant la discrétion, toutefois efficace, d'un équipement non agressif pour la ressource halieutique. Ainsi, l'inventaire du PCI rejoint l'inventaire des outils d'un développement

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

durable (intervention de Didier Réault, maire du VIII^e arrondissement de Marseille, président de séance, réunion ANEL/Rivages de France, 10 octobre 2018). Pour ces motifs, la candidature à l'inclusion de la navigation à la voile latine à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel a reçu le soutien de Jean-Pierre Tuveri, maire de Saint-Tropez (17 août 2018) et de Jean-Pierre Romero, maire de Port-Vendres (13 septembre 2018).

Les consentements reçus sont ceux des personnalités citées *supra* (partie V.2), réunies le 4 décembre 2016 pour fonder une Académie de Voile latine. Elles se sont réunies à nouveau le 3 décembre 2017 pour un point méthodologique lié à la rédaction de la « fiche PCI » pour le ministère de la Culture et sont invitées à une séance, le 1^{er} décembre 2018 à Marseille, consacrée à l'actualité du dossier et à son évolution. Certains académiciens ont manifesté leur adhésion à la démarche par écrit [*cf.* annexe 2].

VI. MÉTADONNÉES DE GESTION

VI.1. Rédacteur de la fiche

Alain BLAYO

Président de la Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen

UNM, 34 boulevard Charles-Livon, 13007 Marseille/5-7 rue de Mont-Louis, 75011 Paris

VI.2. Enquêteur(s), chercheur(s) ou membre(s) du comité scientifique associé

- Jean-Patrick GUÉRITAUD, navigateur
- Marie-France PELLETIER, navigatrice, chargée de mission de la Fédération du Patrimoine maritime méditerranéen
- Bernard RÉMUZAT, navigateur, patron de *La Bonne Mère*
- Philippe RIGAUD, historien indépendant

Lieux et période de l'enquête

Provence, Languedoc et Roussillon, 2016-2018

VI.3. Données d'enregistrement

Date de remise de la fiche

29 octobre 2018

Année d'inclusion à l'inventaire

2018

N° de la fiche

2018_67717_INV_PCI_FRANCE_00412

Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvk2hm</uri>

Annexe 1

Articles de presse

Extrait du journal *Midi Libre*, 14 août 2018

VOTRE ÉTÉ DANS LE GARD

midilibre.fr
mardi 14 août 2018

3

Les Voiles latines font perdurer les traditions maritimes

Gueule de pêcheurs (5/7). L'association lutte pour la sauvegarde du patrimoine nautique au Grau-du-Roi.

Quelle sensation plus authentique que celle de naviguer en mer sur une embarcation traditionnelle, comme le faisaient nos ancêtres pêcheurs ? C'est ce sentiment nostalgique que l'association des Voiles latines grauliennes tente de préserver, à travers son combat de sauvegarde des traditions maritimes. « Nous sommes vraiment fiers de travailler sur de tels bateaux qui représentent de belle manière l'activité de notre petite ville du Grau-du-Roi », explique Patrick Ferrier, président de l'association. Ce désir de reconnaissance du patrimoine nautique, c'est un combat « ancré au plus profond de notre cœur ».



■ Philippe Parasso, le barreur et Étienne, pêcheur retraité de 88 ans, hissent la voile de "La belle du Gard". PHOTOS NASSIRA BELMEXI

« Une belle image de la pêche et de la ville ». Cela fera 20 ans l'an prochain que l'association des Voiles latines gère deux bateaux traditionnels appartenant à la ville côtière, la catalane *La belle du Gard* et le mourre de *La Ville de Grau du Roi*. « On est allé tous ensemble jusqu'au port de Marseille et même en Italie avec ces embarcations. Naviguer sur ces barques a très vite créé

des liens solides entre nous », explique Philippe Parasso, barreur atitré. Cet homme de 56 ans, fils, petit-fils et même arrière-petit-fils de pêcheurs "petits métiers", n'a pourtant pas suivi le parcours de ses aînés. « J'ai grandi dans un environnement entièrement consacré à la pêche, je n'en ai pas fait mon métier mais j'y

reste très attaché », assure-t-il. Très investi dans l'association, il a participé à l'expédition menée entre le Grau-du-Roi et les villes de Gaète et Formia en Italie, d'où sont originaires les premiers habitants de la région. « J'aurai toujours cette fierté d'avoir fait naviguer les maîtres du Grau et de Gaète sur notre

embarcation. J'ai l'habitude de dire qu'il ne faut jamais oublier d'où l'on vient, sinon on ne sait pas où on va. » Fier Graulen, Philippe Parasso considère avant tout cette navigation, « dans le plus pur esprit de la tradition maritime », comme un honneur. « C'est une superbe image qu'on donne pour la pêche et pour la ville. Les gens ado-

rent ce genre de bateaux, on les voit s'arrêter pour jeter un coup d'œil, c'est un vrai plaisir pour nous et ça nous encourage à continuer dans cette voie. »

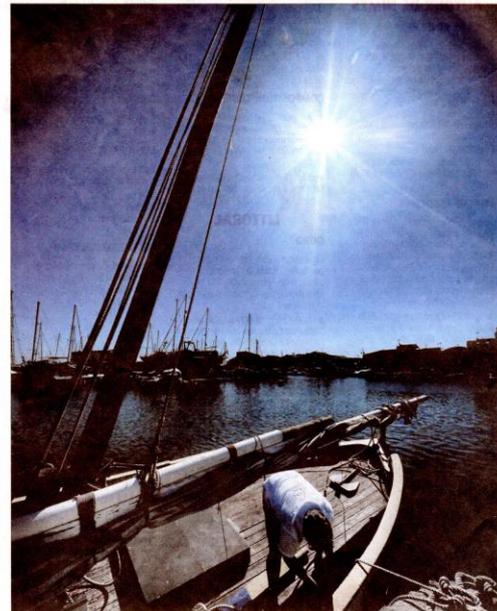
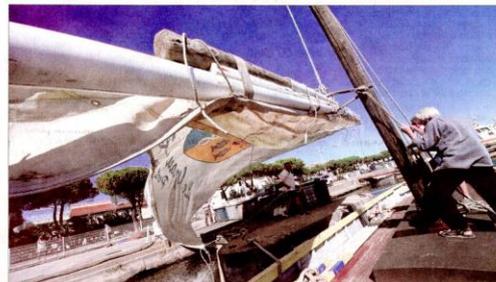
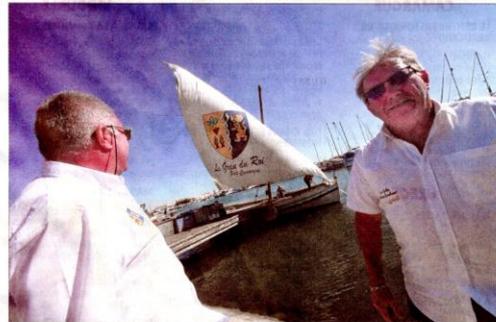
La pêche au thon dans les années 60
Les catalanes et les mourres de pour, de petites embarcations de moins de dix

mètres, étaient redoutables en Méditerranée pour pêcher le thon et les escargots de mer Étienne Malabave, ancien pêcheur de 88 ans, a vécu la transition des embarcations : « on utilisait la technique de la seinche, où plusieurs bateaux se mettaient en cercle pour piéger le thon. À l'époque, on pêchait plusieurs dizaines de tonnes par jour, les spécimens faisaient entre 15 et 20 kg », raconte-t-il.

C'est aussi l'objectif de l'association des Voiles latines, rappeler cette culture de la pêche traditionnelle, qui commence à se perdre avec la démocratisation des nouvelles technologies sur les bateaux. « Avec ces anciens modèles, on ressuscite les pratiques d'autan. À travers la pêche, on essaie de tisser un lien intergénérationnel », conclut Patrick Ferrier.

La belle du Gard, à quai depuis plus d'un an à cause de la vétusté de sa coque, reste un symbole magnifique pour le Grau-du-Roi. Peut-être la plus belle manière de rendre cette tradition maritime impérissable.

LOUIS VERDOUX
verdox@midilibre.com



Extrait du journal *L'Indépendant*, n° 207, août 2018

LA BALADE DU VACANCIER

SECOND CAHIER L'Indépendant n°207

NOS COUPS DE CŒUR

PYRÉNÉES-ORIENTALES

Festival de voiles : les barques catalanes entrent en résistance

Construites à Banyuls-sur-Mer, Collioure ou Le Barcarès, par des maîtres charpentiers de marine, les barques catalanes destinées à la pêche, voguent sur mer et étang, depuis la fin du XX^e siècle. Chêne vert du Vallespir ou Fenouillèdes, pin sylvestre du Capcir, platane de la plaine, ces essences locales étaient utilisées pour leur réalisation. Voile triangulaire dite « latine », mât penché vers l'avant d'environ 19 degrés, deux particularités qui signent l'identité de ces barques.

■ L'arrivée de la modernité
Les premiers moteurs vont révolutionner la tradition. La création de ports, l'arrivée des bateaux modernes vont modifier la prati-

que de pêche et marquer la fin de ces belles catalanes. Oubliées sur le sable, nombre d'entre elles ont été brûlées sur la plage comme à Collioure qui, en 1900, en comptait 120. Certaines ont échappé à ce feu digne d'une Saint-Jean. Elles sont rentrées en résistance avec l'aide d'amoureux de ces vieux gréments, et de professionnels tels le chantier Bernadou de Canet et l'atelier départemental des barques de Pailhès. Réhabilitées aujourd'hui elles retrouvent la mer.



Les trobadas, une nouvelle vie pour les catalanes

Dès le printemps, les barques sont apprêtées pour naviguer. Révisées, nettoyées, repeintes, elles sont prêtes à retrouver leurs congénères au cours de trobadas (rencontres), dans la plupart des ports catalans, du Barcarès à Cadaqués. Élégantes, racées, colorées, voiles déployées, elles décorent la mer. En osmose avec leurs équipages, elles se défient amicalement, parfois se tirent la bourre. De retour à terre, de temps à autre « amourees » (posées) sur le sable, fières de leur présence, elles laissent délicatement la place à leurs équipages qui autour du verre de l'amitié et d'un repas tradi-

tionnel, vont vivre des moments inoubliables, que vous pouvez partager. Habitants ou vacanciers, notez le calendrier des trobadas de l'été 2018, le plaisir est au rendez-vous. Toutes ces associations, qui poursuivent le même but, se retrouvent autour de Gapanar (Groupement des associations du patrimoine maritime roussillonnais). Ce lieu de rencontre, d'échange, devrait permettre à tous ces passionnés de mettre en place des actions pour la durabilité de ces barques, et de leur navigation.

- **Dimanche 5 août**, la Font del port Saint-Hippolyte, trobada de Bonança.
- **Dimanche 12 août**, fête nautique de Banyuls-sur-Mer.
- **Mardi 14, mercredi 15, jeudi 16 août**, Collioure, fêtes de la Saint-Vincent.
- **Samedi 18 août**, Collioure, après deis amics de ND de Consolation.
- **Mardi 21 août**, fête catalane à Collioure.
- **Vendredi 24 août**, trobada de Cerbère, barques.
- **Samedi 25 août**, Cadaqués, trobada dels amics de la vela latina.
- **Samedi 1^{er}, et dimanche 2 septembre**, vire vira de caracière de Pailhès.
- **Dimanche 7 octobre**, Banyuls-sur-Mer, aviron banyulenc, llaguts de rem.

► **Dimanche 29 juillet**, Le Barcarès, trobada Barcarès i Veles.

Des monuments historiques en passe d'être inscrits au patrimoine national

Réhabilités dans les règles de l'art, la plupart du temps à l'identique de l'original, trois ont, ou sont en passe d'être inscrits au patrimoine national. Notre-Dame de consolation, construite en 1913 par le chantier naval Laurent Ferrer de Collioure, motorisée en 1924, elle sera armée pour la pêche au lamparo. Laisée à l'abandon, elle reprend du service jusqu'en 1965, puis fait office de ponton devant la cathédrale d'Agde. Trois passionnés vont l'acquiescer et durant quatre années, réhabiliter et faire naviguer ce fleuron du patrimoine catalan, classé au titre des monuments his-

toriques depuis 1902.

■ « L'idéal » de 1908

L'idéal, barque catalane construite en 1908 par les chantiers Bonafos à Banyuls-sur-Mer, armée pour la pêche à la sardine. Elle a été réquisitionnée pendant la guerre par les Allemands. En partie détruit par un incendie sur la plage de Collioure, restauré par les chantiers Bernadou. L'idéal est inscrit au titre des monuments historiques depuis 2015.

■ Le « AA » de 1905

Le AA construit en 1905

dans les ateliers Bonafos à Banyuls-sur-Mer, doit son nom à ses premiers propriétaires Albert et Alexandrine. Dédicée à la pêche à la sardine, il est équipé d'un moteur en 1926. Transformé en bateau de plaisance, puis abandonné dans une darce, l'association Bonança le récupère en 2007. Réhabilité par l'association et un jeune charpentier de marine il retrouve la mer en 2016. Le AA est en attente de classement au patrimoine. Ces trois sardinals seront présents à la 6^e trobada du Barcarès dimanche 29 juillet.

Textes et photos Jean-Claude Frances



CATCT-1

Annexe 2

Consentements à la démarche d'inscription à l'inventaire du PCI

Roundcube Webmail 1.3.7 :: Classement au patrimoine immatériel...

https://mail.ovh.net/roundcube/?_task=mail&_safe=0&_uid=98&...

**CLASSEMENT AU PATRIMOINE IMMATERIEL DE
L'ART DE LA NAVIGATION SOUS VOILE LATINE**

LETTRE DE SOUTIEN A LA DEMARCHE D'INSCRIPTION

Le pourtour méditerranéen est riche d'une mosaïque de cultures tournées vers la mer. Si elles diffèrent par la langue, les coutumes ou les religions, ces civilisations ont cependant en partage une histoire et une mer. Près de 1000 km séparent les côtes européennes de celles de l'Afrique du nord. Pourtant les gens de mer des deux rives qui ont de tout temps échangé, ont depuis des siècles, adopté une façon commune de concevoir leurs bateaux. Armés à la pêche, au cabotage ou à la guerre, ils portaient majoritairement le grément latin qui s'est progressivement répandu au Moyen-Age-et même au-delà des Colonnes d'Hercule- grâce à ses qualités, jusqu'à devenir emblématique de la Méditerranée.

Cet héritage commun vieux de quinze siècles nous rapproche. Mais parce qu'il est en danger, il doit aujourd'hui nous unir pour faire entendre nos voix du nord au sud, de l'est à l'ouest de la *Mare Nostrum* si bien nommée par les Romains. En tant que voile de travail, la voile latine a disparu de nos côtes au milieu du siècle dernier mais connaît en plaisance depuis deux ou trois décennies un regain bien modeste, par le biais notamment de quelques associations vouées à la défense du patrimoine. Dans le sud tunisien, aux Kerkenah elle est encore utilisée- pour combien de temps?- par des pêcheurs qui ne la remplaceraient par aucune autre, tant elle correspond à l'outil marin simple, rustique et peu coûteux qui leur permet de gagner durement leur vie. Il est certain que le moteur viendra à terme la détrôner. Qu'advient-il alors de la somme ancestrale de gestes, de savoir, de techniques, de toute la culture liée à sa pratique si elle n'est point transmise? Les associations suffiront-elles à sauver de l'abandon et de l'oubli une voile qui a sillonné durant des siècles la Méditerranée et qui a fait en grande partie son histoire? Rien n'est assuré et le danger de sa disparition menace. Elle sera consommée le jour où plus aucun bateau n'arborera, pointant haut dans le ciel, le profil hardi de cette belle voile dont la courbe gracieuse émeut le cœur des marins, des peintres et des poètes!

Voile de travail à l'origine, la voile latine, qui grée des bateaux traditionnels est souvent regardée à tort par les voiliers modernes comme étant peu performante. C'est confondre la voile et l'embarcation! Certaines lanchettes de régate canariennes ou gozzi ligures, grées latines, peuvent montrer leur tableau arrière à n'importe quel voilier marconi de taille équivalente! Aucune autre voile traditionnelle ou moderne n'est mieux adaptée aux sautes d'humeur de la Méditerranée.. Aucune autre non plus n'exigera autant de réflexion, d'attention et d'efforts d'apprentissage à celui qui veut en percer les secrets. Mais ceux-ci dévoilés, elle saura offrir au barreur le plus exigeant tout une gamme de réglages subtils auxquels elle sera sensible, et qui le raviront par l'occasion de belles manœuvres et de navigations douces et confortables qu'elle pourra offrir, car elle salue les risées et ne contraint pas à une gîte excessive la coque qui la porte.

Nous ne pouvons accepter l'idée que disparaisse ce symbole millénaire des cultures méditerranéennes. Nous ne pouvons courir le risque de voir reléguer dans quelques rares musées une voile latine qu'aucun petit mistral ne viendra plus gonfler et que nul ne saura plus manœuvrer faute d'avoir vu les anciens, c'est à dire nous-mêmes aujourd'hui, passer le relais aux jeunes générations d'apprentis marins des écoles de voile! Les connaissances, les gestes techniques et les savoir ancestraux liés à sa manœuvre constituent un patrimoine d'autant plus précieux qu'il ne s'appréhende que par la pratique et par la transmission de ceux qui savent encore mais qui seront de moins en moins nombreux. Nous sommes conscients de la valeur inestimable et de la fragilité de cet héritage. Il nous a été légué, nous devons l'entretenir, le partager et prendre toutes les mesures

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL

Roundcube Webmail 1.3.7 :: Classement au patrimoine immatériel...

https://mail.ovh.net/roundcube/?_task=mail&_safe=0&_uid=98&...

sauvegarde pour éviter qu'entre les générations, ne se rompe le fil ténu de sa transmission.

Mobilisons-nous pour que dans les décennies à venir, vive sur notre mer notre voile latine, car elle procède de notre histoire et de notre identité méditerranéenne! Nous voulons surtout que ne se perde pas l'art subtil de la manœuvre de cette voile si belle à voir et si passionnante à pratiquer, tant elle recèle de richesses en dépit de la simplicité biblique de son gréement. Aujourd'hui sa survie est devenue précaire et nous demandons instamment aux instances culturelles nationales et internationales de mettre en œuvre des dispositions appropriées pour que l'art de la navigation à la voile latine soit reconnu et inscrit, en tant qu'objet non matériel au patrimoine culturel des peuples de la Méditerranée. Nous approuvons sans réserve et soutenons de manière inconditionnelle la démarche initiée à cette fin par la Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen.

Fait à SETE le 9 février 2018

Thierry CARABASSE
Président Voile Latine de Sete
et du Bavin de Thau

Jacques MOLINARI
Président des Amis du LÉLOUP

Luc GIDAL
Président Association Voiles Favorables

Micheline Repetto
Présidente de l'association
des Amis du Buvard de la Mer
de Sete.

Antoine FORMOSA
Membre du Conseil d'Administration
de Voile Latine de Sete et du
Buvard de Thau.

Pierre Le Bris
Président Voile Latine
Bouzigues

~~André Averoa~~
ancien constructeur naval

Jean Marie VIDAL
Ass. "Voiles du Bassin de
Thau"

à part ça tu ne me donnes plus de nouvelles du site FPMM!
Je vais y voir de temps en temps, et je vois que ça n'avance pas beaucoup!

Amicalement

Joel