

## CHARPENTIER DE MARINE SAUVETEUR DE NAVIRES

Fondateur, le premier grand chantier est celui de la *Marie-Thérèse*. Construite en 1855 au pont des Demoiselles, à Toulouse, la *Marie-Thérèse*, avec ses 30 mètres de long et ses 174 tonnes de fret, est l'une des 250 barques de patron que l'on voyait circuler, chargées de marchandises, au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle sur le canal du Midi. Reconverti en discothèque puis en restaurant au cours des années 1960, ce monument fluvial est ensuite laissé à l'abandon dans le port de Sète. Pour ne pas voir disparaître la plus ancienne des rares barques de patron encore existantes, le Conservatoire maritime et fluvial s'en porte acquéreur en 1992 pour 1 franc symbolique. Hélas, victime d'une fortune de mer, le bateau coule sous 10 mètres d'eau.

Après de délicates opérations de renflouement, la *Marie-Thérèse* peut remonter le canal du Midi, lentement poussée par un autre bateau, et parvient au bout de plusieurs jours de navigation et bien des incidents de parcours dans son nouveau havre, sur le canal de la Robine. L'association du conservatoire met 6 ans à réunir les partenaires et les fonds nécessaires à une restauration qui va durer plus de 4 ans. En 2005, le conservatoire et le chantier d'insertion livrent une *Marie-Thérèse* restaurée et largement rénovée puisque 70% des matériaux ont été remplacés. En l'absence de plan de construction, le flanc droit du bateau, en meilleur état, a servi de référence à la restauration du flanc gauche. Pour respecter les techniques et les matériaux employés dans la construction d'origine, Yann Pajot a collecté

compétences et savoir-faire auprès d'anciens patrons de barques et d'employés des chantiers navals, tel André Aversa, charpentier de marine sur le chantier de la Plagette, près de Sète. « Tout chantier de restauration oblige à une enquête historique, ethnologique et une collecte de connaissances techniques pour retrouver des savoir-faire abandonnés. Nous ne faisons pas que restaurer des bateaux, nous conservons aussi des savoirs attachés à l'architecture navale des régions méditerranéennes, une histoire des pratiques de navigation sur mer, fleuves et lagunes, et toutes sortes d'artefacts tels que des filets de pêche et des équipements de bateaux, de bateliers et de pêcheurs. »

### EXPERT EN BOIS

Yann Pajot contracte très tôt le goût des bateaux, sur le littoral atlantique où ce terrien du Périgord passe les vacances de son enfance. Dès l'âge de 11-12 ans, il sait qu'il veut construire des navires. Mais ce n'est qu'au bout d'une longue passion contrariée par des parents désireux qu'il « passe son bac d'abord », que le jeune homme obtient enfin un BTS métiers du bois. À 16 ans, il répare, par défi, sa première embarcation, la *Joséphine*, une barque catalane à voile latine qu'il remet à l'eau. Depuis il continue d'apprendre sur le tas, dans les livres et auprès de ses devanciers. Il explore également l'univers des matériaux de construction, tout particulièrement les bois, dont les caractéristiques, nées d'un sol et d'un climat, déterminent les qualités constructives.

### Visites

Accessible au public, le chantier d'insertion de charpenterie de marine est ouvert du lundi au mercredi et le dernier jeudi du mois, de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 30.

Pour le *Principat de Catalunya*, en cours de restauration, il est allé chercher du mélèze dans les Alpes pour reprendre la bordée, car, explique-t-il, « sur les chantiers du port majorquin de Soller où ce bâtiment a été construit au début du XX<sup>e</sup> siècle, on utilisait des bois poussant en altitude ». Yann Pajot acquiert une connaissance fine des bois, avec lesquels il parvient désormais, dit-il, « à jouer ». Une compétence qui s'avère utile quand il faut commander des planches de 12 à 13 mètres de long et 7 centimètres d'épaisseur correctement cintrées de manière à ce qu'elles remplacent celles qui manquent sur la goélette majorquine. Tel un « Boudu sauvé des eaux », le « paillebot », pourtant classé au titre des Monuments historiques en 1988, a lui aussi été sorti d'une vasière du port de Canet-en-Roussillon en 2006, marque du peu de considération que l'on accorde au patrimoine maritime et fluvial. Pourtant le charpentier de marine fait remarquer que, peu à peu, les mentalités évoluent.

Expert auprès du ministère de la Culture pour la restauration du patrimoine maritime méditerranéen, Yann Pajot effectue ses choix de restauration en fonction de l'utilisation future du bâtiment. Ainsi le *Principat de Catalunya* devrait-il servir de bateau-école pour le transport marchand à la voile, et sera manœuvré par une quinzaine de personnes. Sauver et restaurer des embarcations fluviales et maritimes ne suffit pas, encore faut-il qu'elles puissent avoir une nouvelle vie, à voguer, bien loin du hangar sur la Robine.

Le conservatoire maritime et son chantier naval « Les ateliers de la mémoire » sont ouverts les autres jours, hors week-end.

Visites guidées sur demande.

Écluse de Mandirac, Narbonne (Aude)

04 68 42 23 70



Aboutissement de bordés de coque sur l'étambot du *Miguel Caldentey*, premier nom du *Principat de Catalunya*.



Cabarits de pièces d'un navire mis en réserve.



La *Mary Flore*, une barque languedocienne protégée au titre des Monuments historiques, en cours de restauration.



Vue de la charpente transversale de la *Mary Flore*, sortie en 1944 du chantier naval Raphaël Camarotta, à Sète.



# CHARPENTIER DE MARINE SAUVETEUR DE NAVIRES

YANN PAJOT PILOTE PRÈS DE NARBONNE LA RESTAURATION D'EMBARCATIONS FLUVIALES ET MARITIMES DE MÉDITERRANÉE, DONT CERTAINES SONT PROTÉGÉES AU TITRE DES MONUMENTS HISTORIQUES.



**Dominique Crébassol**, journaliste  
**Didier Taillefer**, photographe

n hangar  
posé sur la  
berge du canal  
de la Robine, quelque

part entre Narbonne et le littoral. Peintures écaillées et passées, bordage disjoint parfois jusqu'à la béance, plat-bord éventré, les embarcations rassemblées là pourraient passer pour de vulgaires encombrants relégués dans un mouiroir à bateaux. Mais, fort heureusement, Yann Pajot ne regarde pas de cette façon ces vieilles coques de bois. Il les voit plutôt comme « des épaves à forte valeur patrimoniale ». Loin d'être un cimetière pour navires, le hangar de l'écluse de Mandirac est devenu grâce à lui le siège du Conservatoire maritime et fluvial des pays narbonnais, association que ce charpentier de marine anime de sa passion depuis sa création, en 1987. « L'objectif du conservatoire est de collecter et réparer des embarcations ayant navigué en Méditerranée ou sur les lagunes et les fleuves de la région, qui présentent un intérêt historique, technique ou culturel. Vendus et revendus comme biens mobiliers,

ces bateaux ont connu des fortunes diverses au terme desquelles ils nous arrivent dans un piteux état. Parfois même nous les récupérons au fond des eaux où ils ont coulé ! »

## UNE AVENTURE AVEC LA MARIE-THÉRÈSE

En trente ans d'activité, Yann Pajot a inscrit au tableau des sauvetages une cinquantaine de ces embarcations, de toutes tailles et de tous types. Elles sont restaurées et remises en état de naviguer par le Conservatoire maritime et fluvial ou dans le cadre du chantier d'insertion que porte le parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée. Financé par l'Europe, l'État, le Département de l'Aude et la communauté d'agglomération du Grand Narbonne, ce chantier d'insertion forme chaque année une dizaine de personnes aux rudiments de la charpenterie de marine. Grâce à cette structure, Yann Pajot est en mesure de mener des restaurations de grande ampleur, dont le déroulement revêt l'allure de véritables épopées, doublées de résurrections miraculeuses.

Yann Pajot, charpentier de marine, devant le *Principat de Catalunya*. Classée monument historique, la goélette majorquine est restaurée dans le cadre d'un chantier d'insertion.