

# TERRES CATALANES

Pyénées Roussillon Méditerranée

Numéro

100  
& on

3 781 303 807004 00000

**FRÈRES DE 100** Jordi Barre, Jordi Pere Cerdà et bien d'autres...  
**MAR I MUNT** Sur la route de la RN 116 et du Miguel Caldentey  
**PALLARS SOBIRA** Un confin catalan méconnu **FIGURES D'ICI**  
Du Vallespir à la Cerdagne... Ils ont ce pays dans le sang **COUP  
D'ŒIL DANS LE RÉTRO** Vos témoignages, nos souvenirs, le "off"  
de Terres Catalanes • 99 numéros à redécouvrir.

En partenariat avec



# TERRES CATALANES

Pyénées Roussillon Méditerranée

Numéro

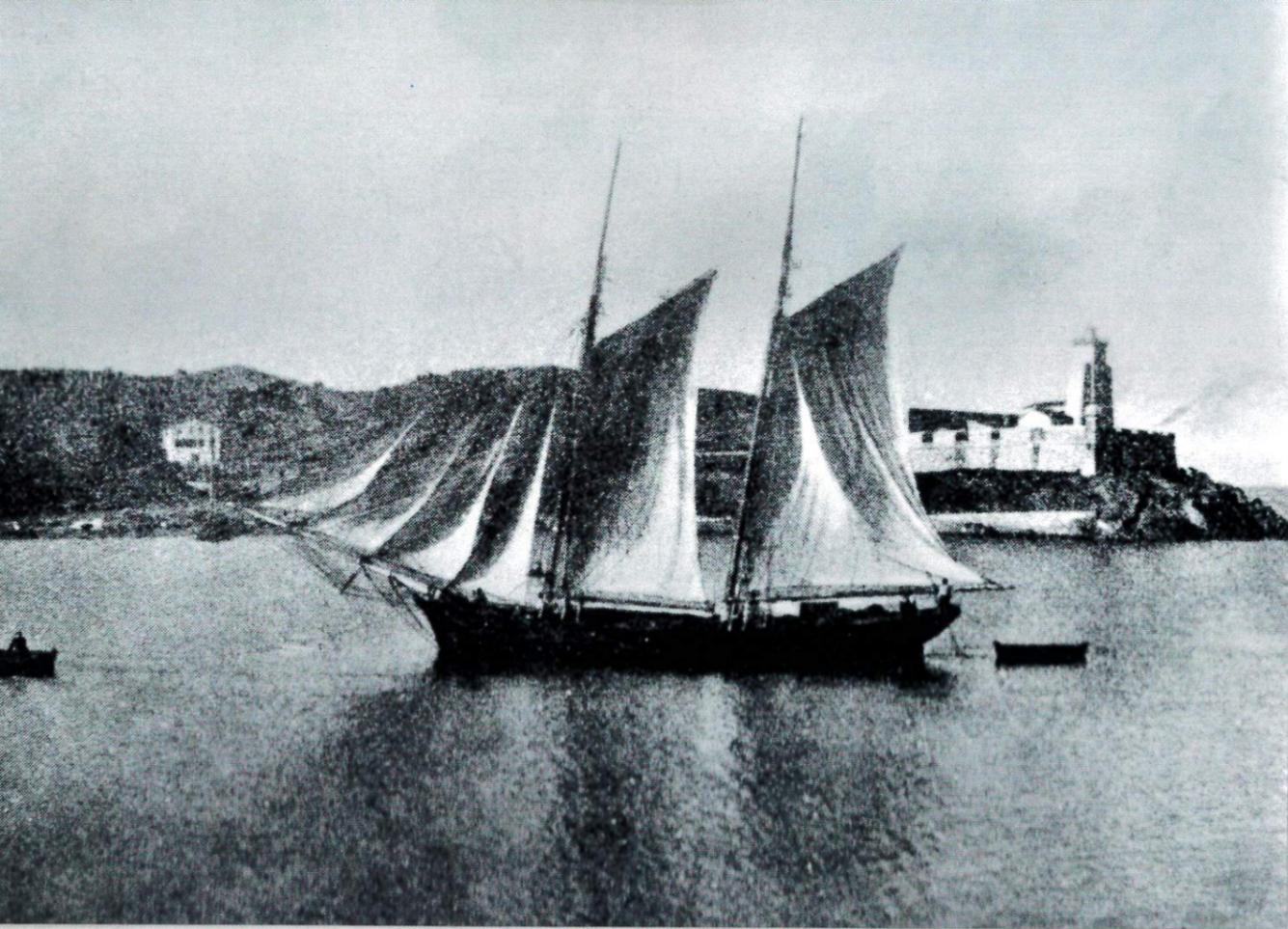
100  
& on

3 781 303 807004 00000

**FRÈRES DE 100** Jordi Barre, Jordi Pere Cerdà et bien d'autres...  
**MAR I MUNT** Sur la route de la RN 116 et du Miguel Caldentey  
**PALLARS SOBIRA** Un confin catalan méconnu **FIGURES D'ICI**  
Du Vallespir à la Cerdagne... Ils ont ce pays dans le sang **COUP D'ŒIL DANS LE RÉTRO** Vos témoignages, nos souvenirs, le "off" de Terres Catalanes • 99 numéros à redécouvrir.

En partenariat avec





MIGUEL CALDENTEY

Renaissance  
d'un pailebot centenaire



Après treize ans d'absence passés en terre narbonnaise pour une première tranche de restauration, le pailebot (goélette) *Miguel Caldentey*, classé monument historique, est revenu le 30 mai dernier à Port-Vendres pour être équipé de son gréement et de ses moteurs.

Raymond Montagné

Photos Christophe Levillain sauf mention contraire

Archives : photographies Sanchez - Collection Robert Daidier



Pendant des années, le pailebot *Miguel Caldentey* a joué les Arlésiennes. Réduit à l'état d'épave, il était parti en 2007 en direction de Narbonne sur la remorque d'un camion et les Catalans se demandaient s'ils le reverraient un jour. On en parlait certes, mais le chantier naval n'a pas reçu beaucoup de visiteurs venus du Sud. Après 13 années d'absence, le navire est revenu dans les eaux catalanes le 30 mai 2020 et son élégante silhouette, caracolant derrière le bateau de la SNSM de Port-Vendres qui le remorquait, contrastait avec son aspect délabré et pathétique de 2007.

Le pailebot est né en 1913 à Palma de Mallorca dans le chantier du *mestre d'aixa* (charpentier de marine) Sebastià Llompart i Mateu. Il avait été commandé par un minotier et commerçant Miguel Caldentey Ginart, dont il a pris le nom. Lancé en 1916, il a défié les sous-marins allemands qui torpillaient les navires alliés. En effet, les U-Boot ne pouvaient repérer ce navire

**Le Miguel Caldentey en 1919 sous voiles. C'est l'un des derniers bateaux de charge doté d'une propulsion à voile, ce qui l'a cantonné au cabotage méditerranéen.**

**Yann Pajot, charpentier de marine de Mandirac, maître d'œuvre de la restauration.**

**Fin de parcours tracté par la vedette de la SNSM entre Gruissan et Port-Vendres, le 30 mai 2020.**

conçu comme un pur voilier. Après la guerre, les pailebots ont continué à rendre d'éminents services, car il a fallu beaucoup de temps pour reconstituer les flottes commerciales. En 1936, il a été équipé de deux moteurs et a continué à transporter des barriques de vin, du ciment, des agrumes, des caroubes, des fruits secs... à travers la Méditerranée occidentale, voguant de Gandia à Port-Vendres ou de Solier à Marseille.

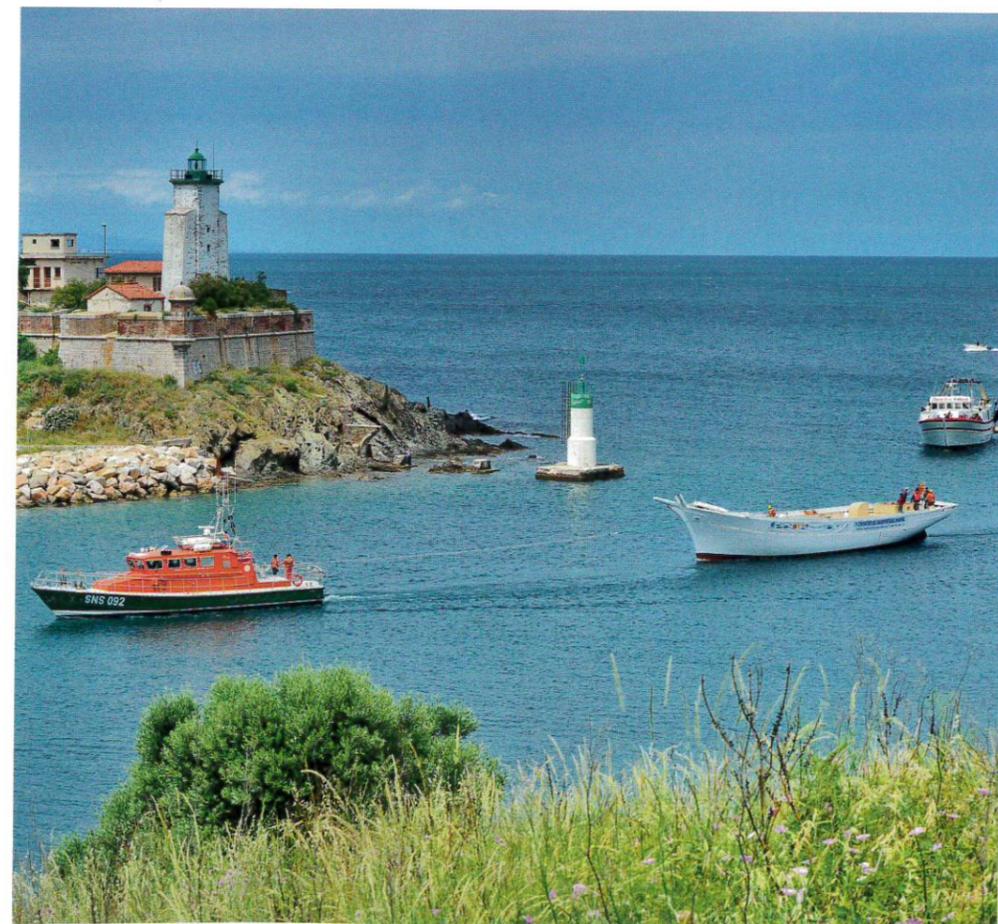
La carrière commerciale du *Miguel Caldentey* s'est donc prolongée jusqu'en 1972 en s'achevant par la livraison d'un chargement d'amandes d'Eivissa (Ibiza) à Barcelone.

AMBASSADRICE DE CANET

Remisé dans le port de Palma de Mallorca, il a été repéré par deux Roussillonnais passionnés de navires patrimoniaux catalans, Robert Bataille et Claude Banet, qui ont proposé à la mairie de Canet-en-Roussillon de l'acquérir. Ce fut chose faite en 1977 et le bateau devint le siège du Yacht

Club canétois, rebaptisé *Principat de Catalunya*. Le pailebot connut alors des heures de gloire en accueillant des visiteurs de marque comme Simone Veil ou le Premier ministre Raymond Barre. On ne parlait alors que de goélette et le maire de l'époque, Jacques Coupet, la qualifia « *d'ambassadrice de choix, représentant avec panache la commune de Canet et son port* ». En 1988, le classement comme monument historique officialisa son intérêt patrimonial. Mais plusieurs tempêtes lui infligèrent des avaries de plus en plus graves et le bateau fut abandonné à son triste sort jusqu'à couler dans l'arrière-port.

Le destin tragique de ce monument historique provoqua de vives réactions et à partir de 2005, l'Europe, l'Etat (à travers la DRAC), la Région, le département, des communes et des associations décidèrent d'unir leurs efforts pour lancer une délicate opération de sauvetage. En 2006, Port-Vendres se porta acquéreur de l'épave pour le franc symbolique et constitua un SIVU (Syndicat intercommunal à vocation unique) avec Argelès-sur-Mer





et Banyuls-sur-Mer, qui s'en retira par la suite. Aujourd'hui la présidence du SIVU est assurée par le maire d'Argelès-sur-Mer, Antoine Parra, qui a succédé en juin 2020 à Jean-Pierre Ballester, un adjoint au maire de Port-Vendres pour qui la première phase de la restauration a été « un travail complexe et de longue haleine exigeant beaucoup d'énergie et de volonté. Mais aussi une aventure enrichis-

sante sur les plans culturel et humain ». La restauration, lancée en 2008, fut alors confiée à un chantier d'insertion repris par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée et installé près de l'Ecluse de Mandirac, sur la berge du canal de la Robine. Les travaux ont consisté en une réhabilitation de la coque et du pont qui a duré près de douze ans sous la houlette de Yann Pajot, charpentier de marine,

chef de projet et expert auprès du ministère de la Culture pour la conservation du patrimoine maritime. Quand on évoque devant lui cette durée, il met tout de suite les choses au point avec l'énergie qui le caractérise : « Nous ne sommes pas une entreprise de réparation de bateaux de plaisance ou de pêche. Nous sommes un chantier de réinsertion socio-professionnelle au moyen de la restauration d'un mobilier classé ».

### LA QUINTESSENCE DU VOILIER MÉDITERRANÉEN

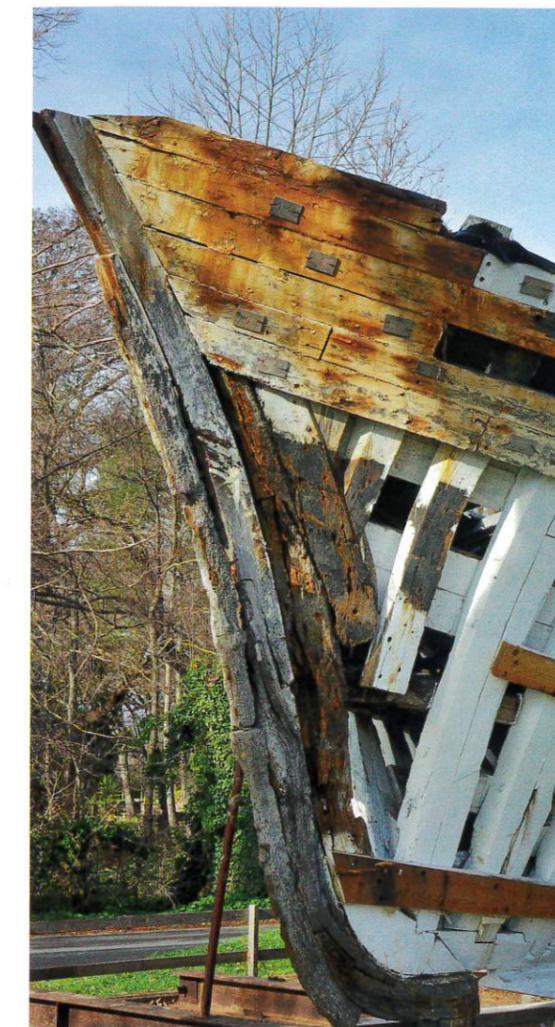
De nombreuses recherches sur les pailebots ont été effectuées afin de retrouver le savoir-faire des *mestres d'aixa*. Yann Pajot souligne cet aspect : « Il avait subi quelques modifications au cours de sa carrière et nous l'avons remis à son niveau d'origine. Le Miguel Caldentey témoigne du savoir-faire de la construction navale méditerranéenne et il sera un passeur de mémoire pour les générations futures ».

Samuel Villevieille (chargé de mission au Patrimoine maritime de l'atelier de barques de Paulilles du conseil départemental, qui a toujours accompagné le projet) précise : « Le Miguel Caldentey été lancé en 1916 alors que la plupart des bateaux de charge étaient déjà équipés de moteurs. Mais il a été conçu comme un voilier et à ce titre, il est l'aboutissement d'une lignée millénaire. Il incarne la marine à voile méditerranéenne ». De son côté, Martin-Luc Bonnardot, restaurateur du patrimoine maritime qui a œuvré à Paulilles, souligne : « Avec le Miguel Caldentey, nous passons ici de la restauration de bateaux côtiers à un navire de navigation hauturière. De Cerbère à Sète, on n'en a jamais construit de ce type et il présente des caractéristiques typiquement catalanes. C'est pourquoi nous avons noué des liens étroits avec le Museu Maritim de Barcelone qui nous communique des informations ».

L'architecte naval de Nantes Marc Ronet, assurant une assistance à la maîtrise d'ouvrage, donne son point de vue « océanique » : « Le Miguel Caldentey est structurellement un bateau méditerranéen, différent de ceux de l'Atlantique. Il sera un superbe voilier ».

En 2011 fut créée l'association *Els amics (amis) del pailebot MC*, qui a permis aux bénévoles d'organiser leur participation

☛ suite p. 62



La goélette à quai à Port-Vendres et à Canet en 1954.

**Baptisée du nom de Miguel Caldentey, son propriétaire, elle assura notamment le transport des oranges, déchargées à la main par "les transbordeuses d'oranges".**

**Lors de sa restauration à Mandirac, dans l'Aude, qui débuta en 2007 avec une reprise totale des formes du navire et de réfection extérieure.**

**Caractéristiques :**  
**Longueur à la flottaison : 24,62 m.**  
**Largeur hors tout : 6,55 m.**  
**Déplacement en charge : 186 t.**  
**Tirant d'eau : 2,60 m. Construction traditionnelle en pin. Gréement à reconstituer (2 mâts, 417 m<sup>2</sup> de voileure). Propulsion mécanique avec deux hélices.**

### PAILEBOTS, GOÉLETTES, BALANCELLES...

Le bateau que l'on désigne en français sous le nom de "goélette" porte dans le domaine linguistique catalan (Principat, Baléares, Valencia) celui de "pailebot" - prononcé paï-lebott. C'est ce terme qui a été retenu par souci d'authenticité historique pour le *Miguel Caldentey*. Un terme d'origine anglaise - *pilot boat* - (bateau pilote) car il s'agit d'un type de bâtiment extrêmement maniable, qui servait à guider les autres navires à l'entrée des ports, comme cela est attesté à San Francisco ou New York. Le mot a été formé sur le même modèle que *packet boat*, le navire transportant le *packet* de courrier et qui a donné *paquebot*.

En anglais, la goélette porte le nom générique de *schooner* (skoener). Un mot venu du néerlandais, car ce seraient les Hollandais qui auraient mis au point à la fin de XVI<sup>e</sup> siècle le gréement "aurique" caractérisant ce type de bateau.

En France, le mot "goélette" apparaît en 1740 et fait référence à l'oiseau portant un nom d'origine bretonne, le goéland, dont le vol est particulièrement élégant.

Ce navire rapide, aux qualités manœuvrières exceptionnelles, pouvant se contenter d'un équipage réduit, a fait la conquête de l'Europe et de l'Amérique au XIX<sup>e</sup> siècle. On l'a utilisé aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui de voyageurs et même dans les conflits navals. En France, on trouve aussi pour le désigner le nom de "balancelle" emprunté au provençal, qui l'avait lui-même pris au génois "barancella". Enfin, les pailebots ayant été équipés de moteurs dans les années 1930, les Catalans ont créé le mot "motoveler" (voilier à moteur) pour les désigner.



© M. CASTILLO



© M. CASTILLO

très appréciée à certaines opérations. En effet, les passionnés de voile latine sont très attachés à ce “grand frère” de leurs barques. Ainsi, l’association “els amics de ND de Consolation” une “barque catalane”, elle aussi classée monument historique et basée à Argelès, se sont-ils mobilisés. L’ancien et l’actuel président des *Amics del pailebot*, Alain Lauratet et Michel Juncy, ont retrouvé un regain de motivation après la réussite du rapatriement auquel ils ont participé.

Dans l’équipe du SIVU, un personnage discret a joué un rôle essentiel, Eric Duhamel, le directeur général des services de la ville de Port-Vendres. Sa virtuosité et sa persévérance “au long cours” pour “monter” les innombrables dossiers administratifs nécessaires à la réalisation et au financement des opérations de restauration lui ont attiré la gratitude de tous. La restauration est néanmoins loin d’être terminée car il faut maintenant doter le pailebot d’un gréement, de deux moteurs et réaliser les aménagements intérieurs. Après la réussite du premier chantier d’insertion, géré par le Parc naturel régional de la Narbonnaise, Port-Vendres va accueillir à son tour un chantier de ce type. Cette fois la restauration se fera au vu et au su du public du Roussillon. □

## RÉINSERTION ET FORMATION

Le chantier de restauration est axé sur la réinsertion socioprofessionnelle et depuis douze ans, des dizaines de candidats ont trouvé là une raison de reprendre une activité en se formant, ainsi qu’un motif de fierté pour avoir participé à une aventure aussi exceptionnelle. De plus, une charte de partenariat a été signée avec des acteurs de l’enseignement et de la formation professionnelle de la région, afin que les élèves puissent participer concrètement au projet. Plusieurs pièces du bateau ont déjà été réalisées par des lycéens ou des étudiants et d’autres projets sont en cours.



C’est le 17 mars, jour du confinement, que la coque du pailebot a quitté son “berceau” de charpenterie marine et est entrée en contact avec l’eau douce du canal de la Robine. Elle était soutenue par des ballons gonflables, car elle a besoin de plus de 2 m de tirant d’eau alors que le canal n’en a que la moitié.

Le 18 mars, délicatement manipulé par les grues de l’entreprise Hugon qui l’ont soulevé de la remorque, le pailebot retrouve enfin l’eau salée de la Méditerranée dans le port de Gruissan, avant d’être remorqué jusqu’à Port-Vendres.