



**HAL**  
open science

## PEROLS ET SES PORTS

Isabelle Laborie

► **To cite this version:**

| Isabelle Laborie. PEROLS ET SES PORTS. 2015. hal-01243337

**HAL Id: hal-01243337**

**<https://hal.science/hal-01243337v1>**

Preprint submitted on 10 Jul 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

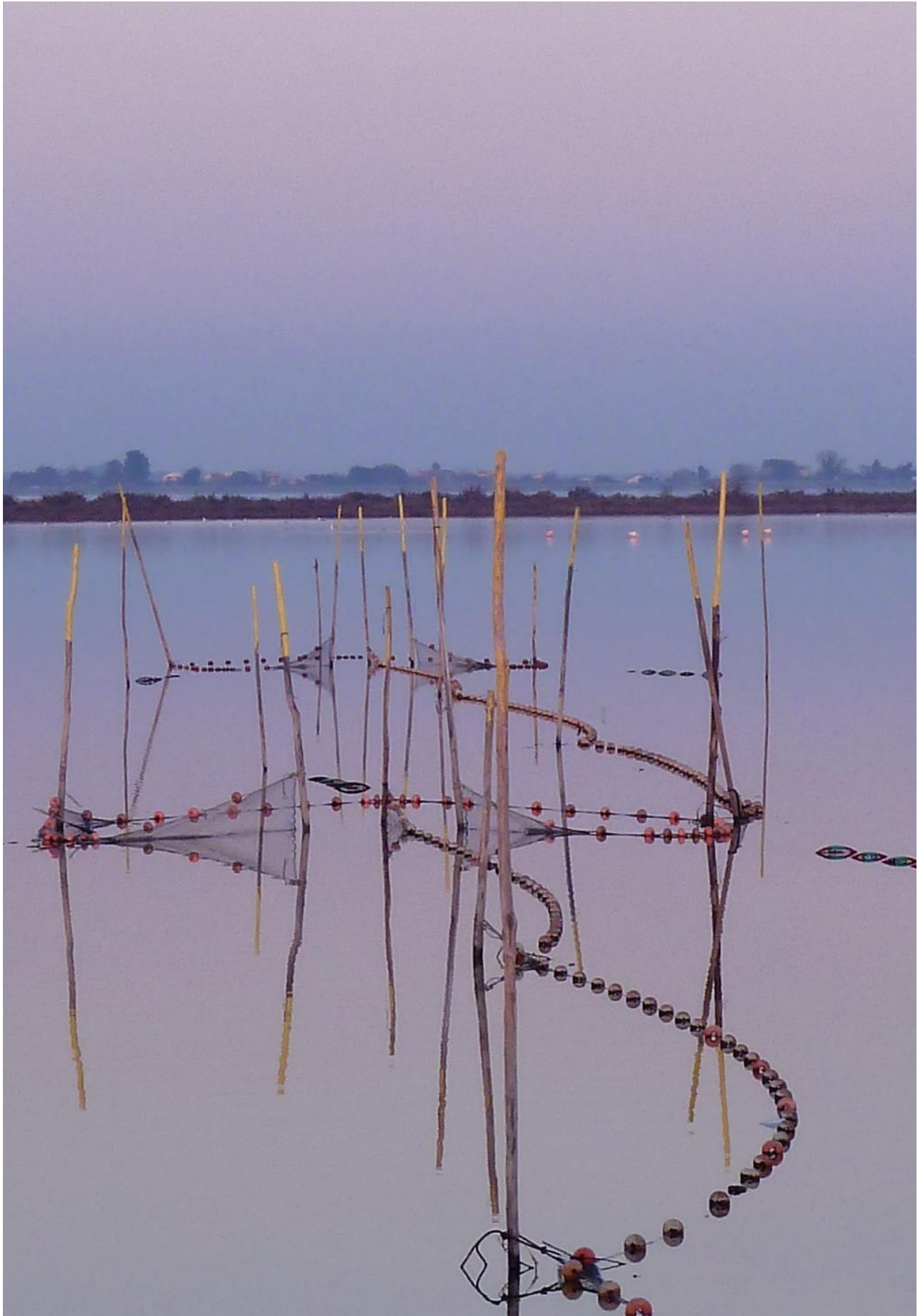


**PEROLS ET SES PORTS**  
**Une richesse économique millénaire**

**ISABELLE LABORIE** - HISTORIENNE DES ARTS ET DES CIVILISATIONS

Membre du Laboratoire du CNRS – FRAMESPA - Université Toulouse 2 – UNMR 5136





---

Auteurs

**ISABELLE LABORIE**

Historienne des Arts et des Civilisations

Membre du Laboratoire du CNRS - FRAMESPA

Université Toulouse 2 - UNMR 5136

Couverture :

*Barque et capejades*

Page précédente :

*Alignement de capejades sur l'étang de Pérols*

## PEROLS ET SES PORTS

### Une richesse économique millénaire

ISABELLE LABORIE - HISTORIENNE DES ARTS ET DES CIVILISATIONS

Membre du Laboratoire du CNRS – FRAMESPA - Université Toulouse 2 – UNMR 5136

---

## PREFACE – PEROLS ET SES PORTS



L'existence d'anses protégées naturellement des coups de mer contribuèrent dès le VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C. à l'implantation de ports de commerces : le *Mas Rouge*, l'*Estelle*, le *Radel*. De ces lieux d'approvisionnement partaient des voies commerciales vers l'intérieur des terres, encore visibles de nos jours. C'est à la croisée de ces voies et sur une butte protégée des intempéries que les habitats pérennes furent installés, alors que des entrepôts de stockage, des ateliers et des habitats modestes étaient érigés dans les bassins portuaires suivant des baux emphytéotiques. Défiant les éléments naturels et les maintes tentatives d'appropriation de ses ressources naturelles (sel, poissons, gibiers), Pérois conserva à travers les siècles son identité de ville portuaire.

---

## SOMMAIRE

L'archéologie à la rencontre de pêcheurs .....	6
➤ Les ressources naturelles des étangs.....	6
➤ Les premiers chemins commerciaux .....	8
L'image d'une campagne romaine .....	10
➤ Les premières <i>villae</i> et la pêche .....	10
➤ La genèse de l'urbanisme d'une ville de lagune .....	12
Un territoire entre terre et eau .....	12
➤ Une terre submersible .....	12
➤ <i>Peiraiolum</i> et ses ports .....	14
Un village aux ressources convoitées .....	16
➤ Un territoire de l'Evêché de Maguelone .....	16
➤ La spécificité de trois ports lagunaires .....	20
Le Radel, port salinier .....	22
➤ L'or blanc des salins et les vicissitudes climatiques .....	22
➤ La naissance du port du Radel .....	25
Les luttes pour une liberté commerciale .....	27
➤ Le contournement de l'embargo.....	27
➤ La lutte contre l'hégémonie de Montpellier .....	29
La prospérité d'un port de lagune .....	36
➤ La liberté commerciale et la Révolution.....	36
➤ L'attrait du port du Radel.....	38
Un port de renommée nationale .....	39
➤ Le nouveau port de Montpellier.....	39
➤ La naissance du port d'Usquin.....	42
Entre traditions et modernité .....	47
➤ Pérols, village de pêcheurs .....	47
➤ Le port de Carême et le projet Racine .....	51



---

## L'ARCHEOLOGIE A LA RENCONTRE DES PECHEURS

Les récentes découvertes archéologiques tendent à accréditer l'implantation humaine sur le territoire de la commune de Pérols.

Les faibles traces humaines découvertes au XIXe siècle ont relégué Pérols au second plan devant la profusion des vestiges conservés dans le port de *Lattara* (Lattes).

Parent pauvre de l'archéologie moderne, par devers lui, depuis quelques années au rythme des aménagements urbains, l'histoire d'un territoire se profile typique largement influencé par le caractère particulier des ports lagunaires.

### Les ressources naturelles des étangs (-4000- -400)

Avant toute étude des ports de Pérols, il est nécessaire de situer cette ville dans l'histoire et sa topographie. Bien avant la création du port romain de Lattes (*Lattara*) et encore bien avant le commerce régulier avec les grecs au VIe siècle avant J. C, puisque les premiers vestiges d'habitants découverts sur le territoire communal sont datés du néolithique et plus exactement du chasséen. Il s'agit d'un site de deux hectares installé près du *Mas rouge*, daté de 4000 ans av. J.-C. (découvert par Henri Prades et le Groupe archéologique Painlevé, 1973<sup>1</sup>).

Les sondages archéologiques réalisés sur le site du *Mas Rouge* attestent l'installation d'habitats précaires temporaires certainement occupés durant une ou plusieurs saisons, pour des campagnes de pêche ou de cueillette de sel naturel<sup>2</sup>.

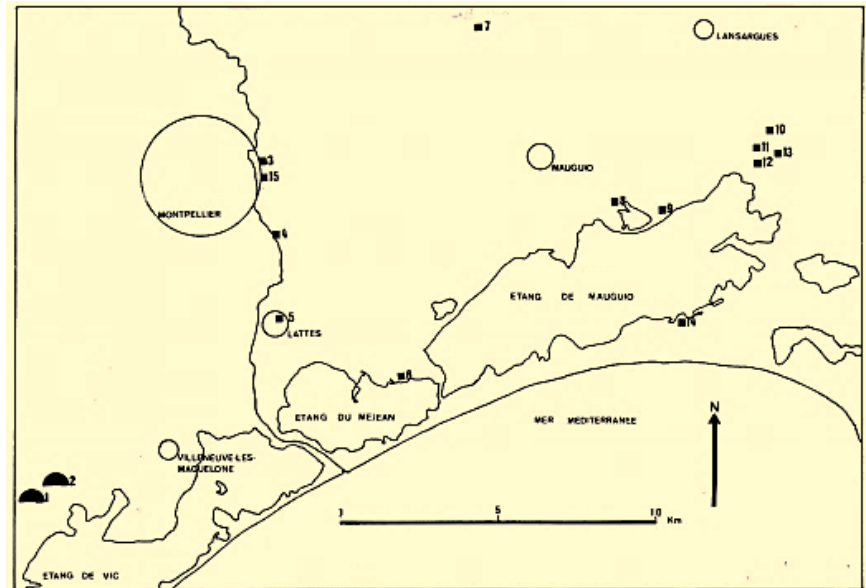
Les découvertes (poteries, matériel lithique et

---

<sup>1</sup> • LANDES, Christian. « Les découvertes archéologiques anciennes sur Lattes et ses environs », *Lattara*, 1, 1988, p. 58-63.

<sup>2</sup> Le sel pouvait être récolté en petite quantité dans des enclaves naturelles.

parures...) déterminent que le peuplement au chalcolithique se cantonnait aux rivages lagunaires de Pérols (*Mas de Fréjorgues*, *la Pailletrice*, *Les Faïsses*, *le Mas Rouge* et de Lattes).



Carte 2. - Répartition des gisements néolithiques anciens et moyens de la région de Montpellier après les découvertes du groupe archéologique de Painlevé. N° 1 : gisement cardial du Creux de Miège d'après M. Soulier. N° 2 : grotte de la Madeleine (Villeneuve-les-Maguelone). N° 3 : station du Moulin de Sauret (Montpellier). N° 4 : station du Pont Trincat (Montpellier). N° 5 : station de Lattes. N° 6 : station du Mas Rouge (Pérols). N° 7 : station de la Condamine (Vendargues). N° 8 : station de Tonnerre 2 (Maugio). N° 9 : station de la Cadoule 1 (Maugio). N° 10 : station de la Tartuguière (Lansargues). N° 11 et 12 : stations de Campredon 2 et 1. N° 13 : station de la Rallongue 1 (tous trois de Lansargues). N° 14 : Station de la Grande Motte. N° 15 : Station de la Pompignane (Montpellier).

Ce peuplement devait être ténu et instable, car soumis aux caprices des éléments (tempêtes, inondations, épidémies). Les traces de trous de poteaux et les empreintes de roseaux ont permis de rapprocher le type d'habitat observé des cabanes traditionnelles présentes sur l'ensemble du bassin méditerranéen de l'étang de Bages à celui du Vaccarès, construits d'un plus ou moins complexe agencement de fagots de roseaux ou *sagne*.

Entre cette période lointaine, dont peu d'éléments ont été découverts compte tenu de l'empreinte



1. Cabanes de pêcheur du Vaccarès, Carte postale, éd. 1902, Coll. Part.

urbanistique moderne, et le début du cadastre médiéval, nous ne pouvons qu'imaginer un paysage proche de la Camargue actuelle. La nature est vierge et change au grès des inondations saisonnières.

A cette époque, le chapelet d'étangs successifs qui s'égrainent du Rhône aux Pyrénées, se rejoignent pour ne former qu'une sorte de mer intérieure dénommée par Pomponius Mela<sup>3</sup> « étang des Volques » (De Chorographia, 2, 80).

Seuls quelques pitons rocheux entourés d'eau ont été très tôt le lieu d'implantation de groupe de pêcheurs, comme à Maguelone, La Grande-Motte ou Mauguio (Ambert, 1986).

Le cordon littoral constitué par l'accumulation de limon était alors mouvant et l'emprise des étangs plus importante. Ils couvriraient la majeure partie de la plaine littorale moderne.

### Les premiers chemins commerciaux

C'est dans cette plaine que des groupes humains chasseurs-cueilleurs se sédentarisent dès le chalcolithique (2500 av. J. C.) après avoir défriché des buttes hors d'eau, comme à la *Pailletrice* (Fouilles ZAC de Pérols de 2004) et de *Fréjorgues* (Fouilles de la zone de Fret de 2005-2007)<sup>4</sup> et commencent à vivre de l'agriculture et de l'élevage. Le sel est très tôt une ressource précieuse, car indispensable à la conservation de la



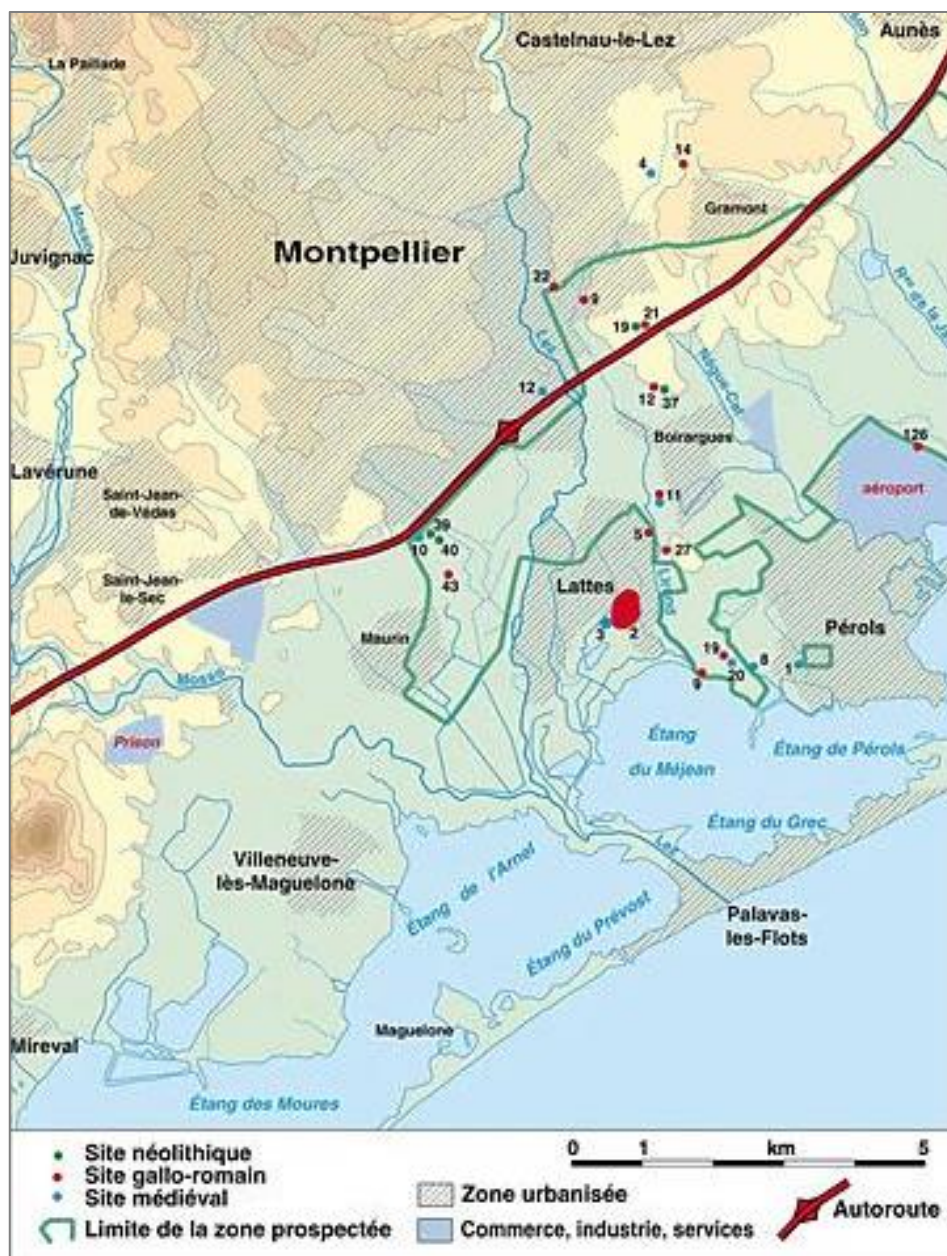
Fig. 14 : Détail de l'empierré d'une des voies (V2) du Parc de l'Aéroport, à Pérols, renforcé à l'emplacement d'un fossé de l'âge du Fer.

<sup>3</sup> Pomponius Mela (né à Tingentera, près d'Algésiras), qui écrivait aux alentours de 43, est le plus ancien géographe romain. Il donna une description qui couvre le monde connu des Gréco-Romains.

<sup>4</sup> DAVEAU Isabelle Daveau, BEL Valérie, *L'occupation du territoire autour de Lattara : quelques aspects mis en lumière par les fouilles récentes*, 2004, <http://syslat.on-rev.com/gallia/16.pdf>

nourriture.

Les anses naturelles du Mas Rouge et du Radel sont déjà employées d'une part pour la pêche lagunaire et le troc de nourriture. Les espaces de communication mer intérieure-étang sont rares et profonds. Les étangs ne se sont pas encore comblés.



2. Arnal, H.. 1984. : Carte pédologique à 1/100 000e, feuille de Montpellier, INRA, Olivet.



3. Fouilles de la Pailletrice, cliché 2004 INAP

Le cadastre romain régulier générée par des limites ou axes cadastraux, *decumani* et *cardines*, correspondent à un carré de 20 actus de côté, soit 2400 pieds, ce qui donne, pour un pied classique de 0,2957 m, une valeur moyenne de 709,6 m. (Chouquer 1983a, 94-95)

Alors que dans le midi, les pièces de terres s'enchevêtrent selon toutes les formes possibles. Comme l'a écrit M. Roupnel : « nulle intention d'ensemble ne préside à l'élaboration du territoire. Le seul caractère du système méridional, c'est qu'il apparaît inorganisé ».

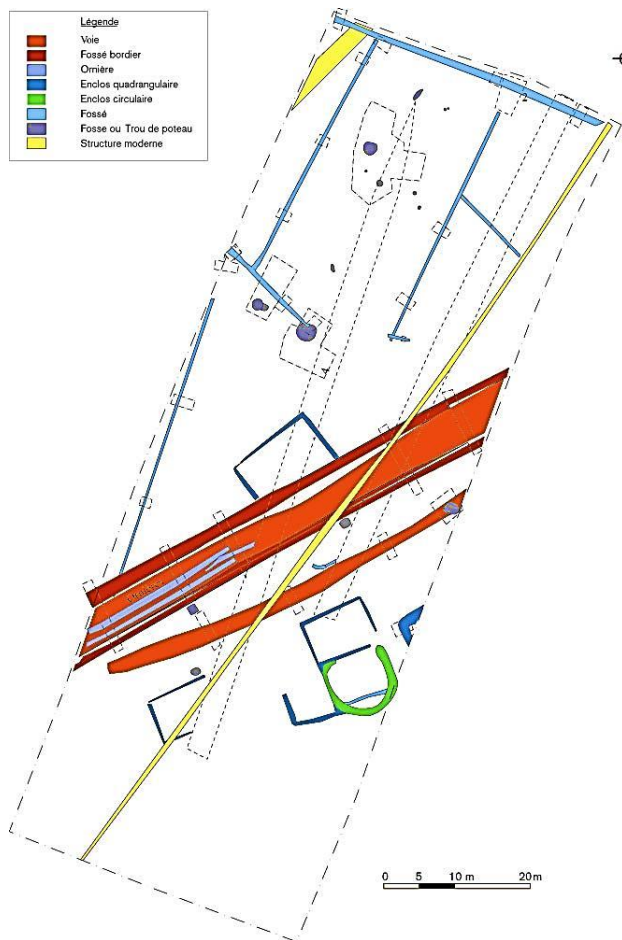
Dès cette époque, les ressources naturelles du lieu sont identifiées et des voies d'échanges tracées entre les reliefs cévenols et le littoral. Ces ressources rares dans l'arrière-pays constituent une monnaie d'échange. Afin d'améliorer les déplacements interurbains entre Lattes et Nîmes notamment, les romains construisent des infrastructures urbaines avec des réseaux de routes et de voies secondaires dessinant un maillage de tout le territoire.

La départementale D 172 allant de Lattes à Fréjorgues et au-delà à Mauguio et le chemin de Montpellier à Pérols, respectent, à un ou deux degrés près, l'orientation imposée par le cadastre romain, découvert lors des fouilles de 2003 sur le tènement de la *Pailletrice*, et présent sur l'ensemble de plan d'urbanisme de la ville moderne.

L'organisation de cet espace, que les géographes qualifieraient d'espace intermédiaire – parce qu'en limite de réseaux, situé en dehors des aires d'influence des grandes agglomérations de *Lattara* et *Sextantio*, à l'écart et peu densément peuplé (F. Damette)<sup>5</sup>, pourrait résulter de son statut de front pionnier : les fouilles de 2004 (de la *Pailletrice*) témoignent d'habitats aux dimensions réduites ou de bâtiments de stockage, exception faite du chemin de Pérols qui a pu accueillir une petite villa.

Dans tous les cas, la durée de vie de ces établissements est d'environ 60 à 70 ans, ce que corroborent les récentes études de Christian Lassure

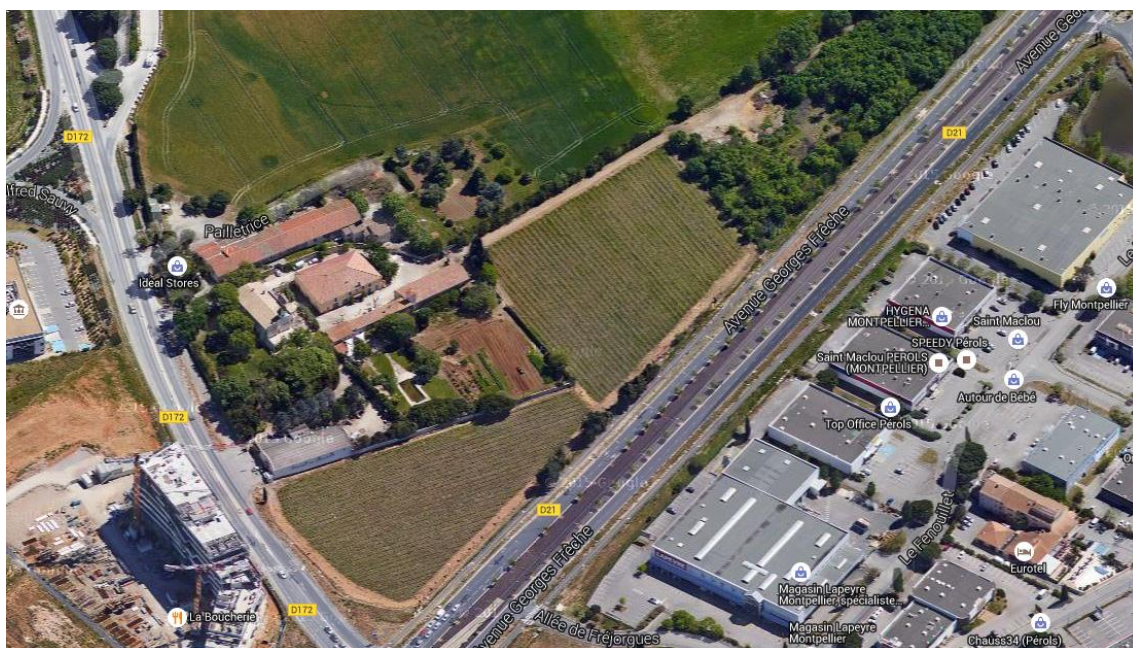
<sup>5</sup> Les origines des églises rurales (Ve-VIe siècles) À propos d'une formule de Grégoire de Tours de Christine Delaplace publié dans *Histoire et sociétés rurales* 2/2002 (vol.18 p 11-40)



sur l'usage des cabanes camarguaises<sup>6</sup>.

Comme nous pouvons le constater sur cette proposition de reconstitution, les principaux axes de circulation contemporains ont conservé le tracé antique du *decumanus maximus* (est/ouest, soit Nîmes/Lattes) et du *cardo* (nord/sud, soit Castelnau/le port du Radel), avec au croisement la place centrale dite *forum*, déplacée aujourd'hui de quelques mètres. Le centre-ville regroupe toujours le pouvoir politique, religieux et économique avec la mairie, l'église et le marché.

4. Fouilles de la Pailletrice, Cliché 2004 INAP



5. Vue aérienne du domaine de la Pailletrice, Pérols, 2015

<sup>6</sup> LASSURE Christian, *Les cabanes de roseaux du littoral du Golfe du Lion à travers les cartes postales anciennes*, L'architecture vernaculaire, tome 32-33 (2008-2009)

---

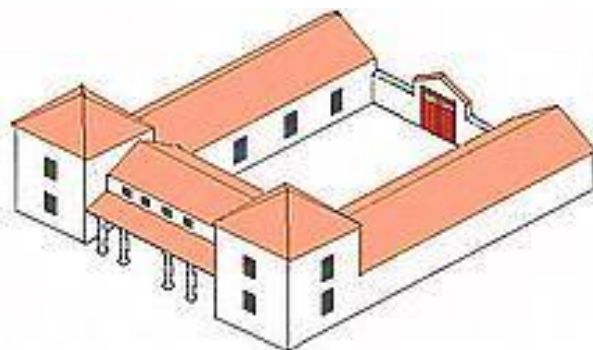
## L'IMAGE D'UNE CAMPAGNE ROMAINE

Mis à part cette pérennisation urbanistique du centre-ville, peu de vestiges archéologiques entérinent l'existence d'une cité romaine.

### Les premières *villae* et la pêche

Mis à part cette pérennisation urbanistique du centre-ville, peu de vestiges archéologiques entérinent l'existence d'une cité romaine. Compte tenu également de la proximité avec la cité de Lattara, l'hypothèse la plus probable tend vers un territoire parsemé de *villae* (mas agricoles) plus ou moins vastes du port de Lattes aux salins de Pérols. En attendant la confirmation apportée par des fouilles de sondages sur ce périmètre aujourd'hui fortement urbanisé, les pièces d'architecture datées du Bas Empire (Ier siècle de notre ère) découverts sur les tènements de *Soriech* (*villa Soregia*), de la *Pailletrice* (non nommée), du *Mas Rouge* (*Mansus Rubeus*) et de l'*Estelle* (*villa Salviniacum*) sont de précieux témoins (cf. triangles roses sur la carte ci-dessous).



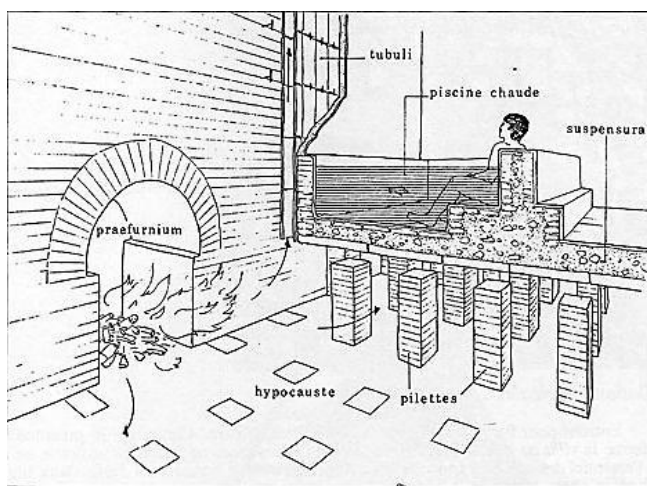


6. Essai de reconstitution d'une villae avec un portique à colonnade, proposé par Wikipédia.

Les récentes analyses polliniques effectuées lors de fouilles sur le site de Mauguio et de Lattes, nous permettent de reconstituer la flore originelle de châtaigniers et de noyers) mais surtout les cultures mises en œuvre autour de ces villae, qui sont la vigne, les céréales et quelques oliviers<sup>7</sup>.

L'importance de ces villae dans l'organisation de la vie locale a eu une telle importance qu'aujourd'hui encore leurs auras planent sur le territoire de Pérols. Ainsi, le mas de Soriech est attesté comme étant le riche domaine gallo-romain, de la villa Soregia<sup>8</sup>, dans le testament de Guillaume, Comte de Toulouse, daté de décembre 804 par lequel il lègue à l'abbaye de Gellone :

« la villa Soregia en pays de Maguelone, en même temps que soixante-sept autres en pays d'Aquitaine. »



Le fonctionnement des thermes d'après Adam, 1984, n°634

Ainsi, les éléments d'architecture découverts au XIXe siècle (morceaux de colonnes, de bassins, de tuyaux) permettent d'imaginer la richesse des décors à colonnades de la villa Soregia, dont les bassins de marbre étaient alimentés régulièrement par captage de la mare de l'Estanel<sup>9</sup>. Quant au Mas rouge, dont l'étymologie même du nom mansus (mas) désigne un domaine agricole, les fouilles menées en 1970 par le Groupe archéologique Painlevé confirmèrent la présence

<sup>7</sup> CLAVEL-LEVEQUE Monique, *Puzzle gaulois, les Gaules en mémoire*, Annales littéraires de l'Université de Besançon, Les Belles Lettres, Paris, 1989, p. 278 sur le Cadastre et le développement viticole.

<sup>8</sup> ALARY Georgette, *Recherches languedociennes : Soriech*, Université du Tiers Temps,, Montpellier, 1990.





7. Hameçon gallo-romains

d'une villa gallo-romaine<sup>10</sup>, chauffée par un hypocauste et agrémentée de colonnes de marbres, bien que tournée vers les ressources marines, comme l'attestent les nombreux plombs de pêche mis au jour<sup>11</sup>.

La *villa Salviniacum*<sup>12</sup> a pu être identifiée par J. Berthelé comme étant le mas de l'Estelle car au début du XXe siècle les deux toponymes coexistaient encore, *Salvignac* et mas de l'Estelle.

### La genèse d'une ville de lagune

Les tracés cadastraux médiévaux attestent d'une disparition dans certains secteurs des alignements réguliers des *centuriations* du cadastre romain Sextantio-Ambursum et Nîmes, mis en place à l'époque césarienne<sup>13</sup>, observés sur le tènement de la Pailletrice et de Soriech. De nombreuses hypothèses peuvent être émises actuellement : inondations de la plaine, insécurité occasionnée par les incursions répétées de pirates.

L'Antiquité tardive, du IIe et IIIe siècle de notre ère, voit l'abandon de plus de la moitié des grands habitats et annexes agraires isolés dans la quasi-totalité du Languedoc méridional, confirmé par la raréfaction de la culture de la vigne<sup>14</sup>.

Ce nouveau tournant s'explique en partie par la désaffection du port

<sup>10</sup> Néanmoins, il n'existe aucune inscription antique prouvant que le nom de cette villa était le *Mansus rubeus*. La qualification de rouge provient de la couleur de terre riche en oxyde ferrique.

<sup>11</sup> (Vial 2003, p. 322). [http://www.persee.fr/doc/galia\\_0016-4119\\_1993\\_num\\_50\\_1\\_2934](http://www.persee.fr/doc/galia_0016-4119_1993_num_50_1_2934)

<sup>12</sup> *Salviniacum* signifie littéralement en latin ancien, la propriété de (*acum*) *Salvinius*.

<sup>13</sup> *Sur ces deux centuriations, voir notamment F. Favory et P. Poupet in Favory, Raynaud 1990-1991 : 71 ; Charraut et al. 1992 ; Favory, Raynaud 1992.*

<sup>14</sup> Op. cit. CLAVEL-LEVEQUE Monique, p. 278.

---

lattois ensablé et les vagues d'incursion de pillards de plus en plus fréquentes. Il est fort probable que les populations locales se soient alors regroupées en hameaux défensifs ou sur des lieux entre terre et eaux d'accès difficiles à tout intrus, comme Lattes et Pérols, continuant à vivre des ressources offertes par ce milieu entre terre et mer, malgré que nous n'ayons que peu de vestiges nous permettant de connaître l'importance de la pêche dans l'alimentation des autochtones, ni l'existence d'un port défini de pêcheur.

Il faut attendre le VI<sup>e</sup> siècle pour trouver les premières archives manuscrites, correspondant à la campagne de christianisation de la Gaule<sup>15</sup>, pour avoir quelques indications sur la vie de la bourgade et l'usage des ports.



8. Une roubine près de l'étang de l'Or

---

<sup>15</sup> Eugène Thomas, dans son *Dictionnaire topographique du département de l'Hérault* a relevé l'existence d'une *Parrochia S. Felicis de Palaria* en 1310 sur le *Cartulaire de Maguelone*.

---

# UN TERRITOIRE ENTRE TERRE ET EAU

## Une terre submersible (476-987)

Alors que peu de documentations écrites existent sur le Haut Moyen-Age, l'édification de nombreuses chapelles ou *parochia*<sup>16</sup> attestent non seulement de la christianisation du territoire mais surtout de la densité de la population de celui-ci.

Entre le Ve et le VI<sup>e</sup> siècle, plusieurs paroisses rurales sont érigées sur la plaine entre Pérols et Mauguio : *Sainte Félicie du Marais*<sup>17</sup>, *Saint-Vincent et Salvignac* sur le tènement de l'Estelle, de *Saint-Jean* et *Saint-Marcel*. Aucune mention n'est faite à cette date de la *paroisse Saint-Sauveur*. L'initiative de ces constructions est indissociable de l'organisation des campagnes fermement contrôlées par le tout jeune Evêché de Maguelone, mais surtout reflète la spécificité topographique de cette plaine submersible semi-marécageuse.

Cette volonté de multiplier les paroisses rurales sur un territoire aussi restreint peut s'expliquer par les fréquences d'inondations laissant hors d'eau des zones surélevées

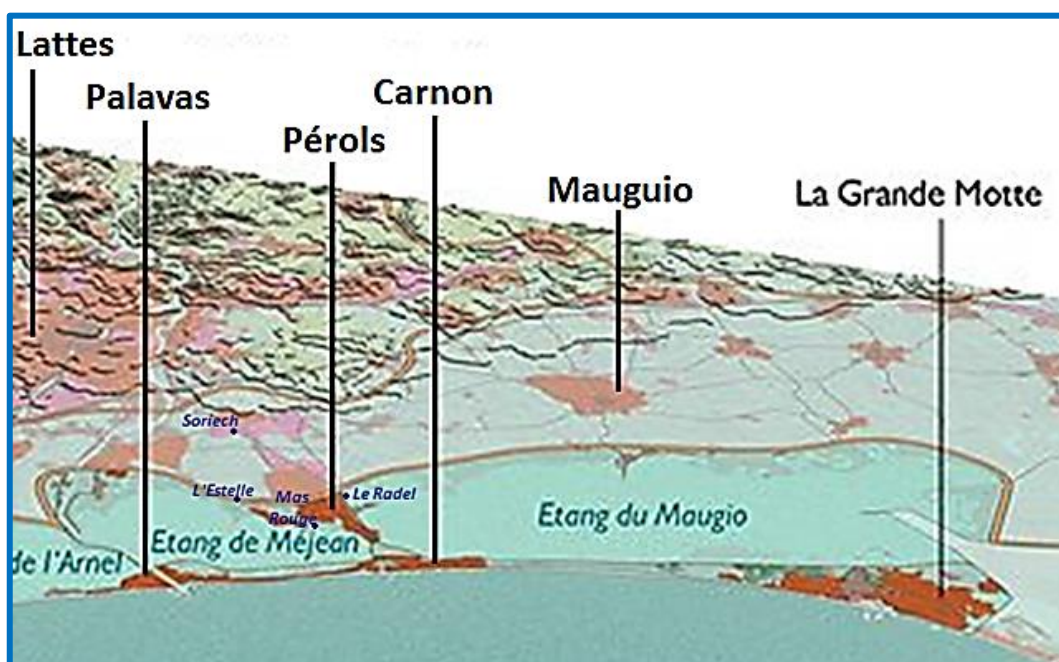
---

<sup>16</sup> A cette époque le terme employé pour définir un édifice religieux est révélateur de sa fonction. Ainsi, nous pouvons traduire les termes *parochia* (*parocia*) ou *ecclesia* utiliser pour désigner la paroisse rurale, dont le canon 21 du Concile d'Agde de 506 (texte 8) propose la meilleure définition : « *Si quis etiam extra parocias, in quibus legitimus est ordinariusque conventus [...]* ». La *parochia*, est donc l'église où s'établit la communion régulière des fidèles lorsqu'elle est considérée par l'évêque comme légitime et ordinaire. C'est le sanctuaire dans lequel ont lieu les grandes fêtes liturgiques. Il ne s'agit pas forcément d'églises rurales puisque la *parochia* est définie par le fait qu'elle est d'abord une église qui a obtenu un statut de sanctuaire officiel. Cela n'exclut donc pas l'idée que certaines *parochiae* puissent être des églises secondaires de la cité fondées dans ses bourgs.

<sup>17</sup> Selon Eugène Thomas, le terme *pailletrice* serait composé de la racine *pal* correspondant le plus fréquemment au latin *palus* « marais », qu'atteste également M. Meillet dans son *Dictionnaire Etymologique de la langue latine*, et le suffixe *aria* qui désigne un lieu destiné à la culture. E. THOMAS, *Dictionnaire toponymique de la France, Les noms de lieux*, p 139.

---

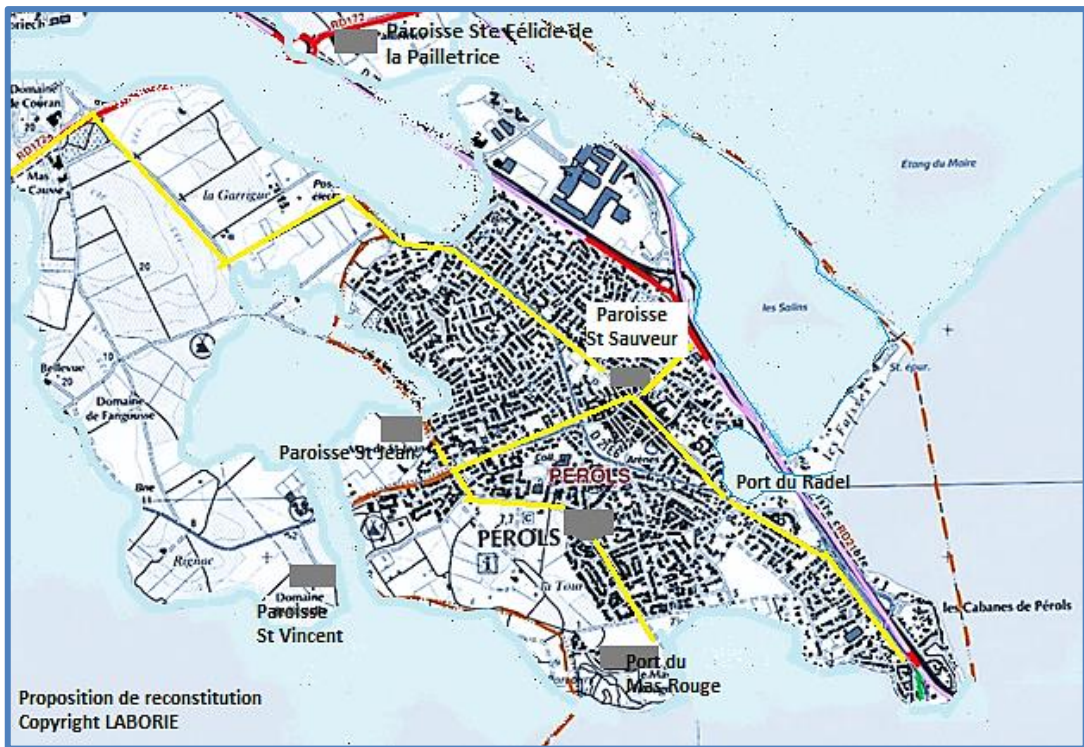
isolées les unes des autres. Le manque de découvertes archéologiques datées des VI<sup>e</sup>, VII<sup>e</sup> et VIII<sup>e</sup> siècles tend à accréditer une période où les zones humides comme les Moulières, l'étang du Fenouillet et de la mare de l'Estanel ainsi que le Negues-Cats et le ruisseau de Soriech, étaient saturées d'eau, découpant le territoire en secteurs géographiques distincts, dont nous proposons ci-dessous une reconstitution.



La multiplication de ces fondations sur un territoire restreint peut s'expliquer soit par une difficulté d'accès soit par l'éloignement du siège épiscopal de Maguelone.

A cette date, il n'existe qu'une seule et unique route reliant l'île de Maguelone au littoral, de Villeneuve-lès-Maguelone.

Le territoire de Pérols s'achève par une sorte de langue de terre qui avance au milieu de l'étang de Mauguio. Le lido est alors accessible uniquement en embarcation.



### 9. Maquette d'une grande villa gallo-romaine H. Bernard



- A : Première cour (pars urbana).
- B : Habitation principale.
- C : Deuxième cour (pars rustica).
- D : Mur de clôture.
- E : Petit édifice carré : portail de communication entre les deux cours.
- F : Seconde habitation (probablement la demeure du régisseur).
- G : Nombreuses dépendances s'ordonnant de part et d'autre de la cour.
- X : Quelques constructions désordonnées repoussées à l'extérieur, probablement pour les ateliers nauséabonds et dangereux.

Ces difficultés de déplacements sur un territoire quasi marécageux n'ont dû que peu freiner le déferlement des envahisseurs venus du nord. Alors que ces chapelles sont érigées, ont lieu les invasions vandales et wisigothes.

Les raids poussent les paysans à fuir ou à se réfugier dans les vestiges des enclos des anciennes *villae* romaines.

### *Peiraiolum* et ses ports

Des groupes conçoivent des enclos en hauteur dit *oppidum*. Or, la seule hauteur de Pérols pouvant accueillir hypothétiquement à cette date un enclos serait la butte de la Tour<sup>19</sup>, où l'empreinte urbanistique est actuellement maximale.

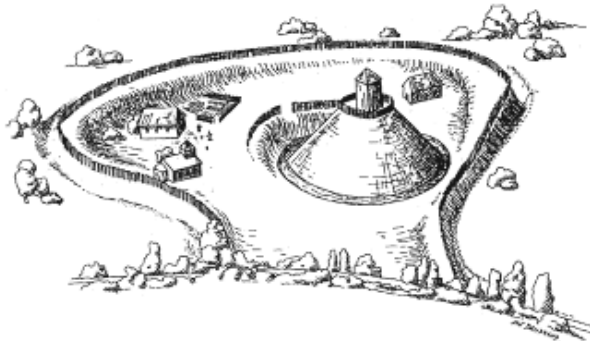
---

Cette situation de place dominante au carrefour de voies reliant les deux ports du *Mas Rouge* et du *Radel*, semble se confirmer par des témoignages écrits au travers d'appellations données au mas existant sur ce tènement. Il est mentionné en ancien français dans le *Compoix de Pérols de 1763* comme suit :

« Le vénérable Chapitre St Pierre de Montpellier (...) un champ sous le château dit de la Tour, confronte du vent droit le dit château et le chemin du château au Radel et confronte du couchant le grand chemin allant de Pérols au Mas Rouge. <sup>20</sup>»

Or, le terme de «*turris*» présent dans ces textes peut selon Albert Dauzat<sup>21</sup> être employé dans l'ancien français autant pour désigner un habitat construit en hauteur à usage divers (mas, moulin) qu'un château ou une tour de guet. La topographie de la butte de la Tour domine d'environ cinq mètres la plaine, qui fut durant des siècles durant marécageuse. Cette configuration a pu offrir aux populations un caractère défensif naturel, non négligeable, à mettre peut être en parallèle avec celle de la butte de Mauguio. Cette implantation de repli sécurisée a pu se pérenniser après les raids des pirates Sarrazins.

Il faut attendre le IX<sup>e</sup> siècle pour trouver en 804 dans le *Cartulaire de Gellone* (*Cart. Gell. 4*) la première mention de «*l'enclos de Peirairolum*<sup>22</sup>».



10. La motte féodale de Mauguio, selon MN Baudrand<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Dame Guillemone de Melgueil s'installe à Mauguio en 920, à proximité de Maguelone qui résiste tant bien que mal aux raids de pirates venus de la mer.

<sup>20</sup> Archives départementales de l'Hérault, dépôt des communes : *Pérols, CC4, fol. 1 r°* (consulté en 1991)

<sup>21</sup> DAUZAT Albert, *La toponymie française*, 1945

<sup>22</sup> D'après A. Dauzat, le nom *Peirairolum* est composé de la racine *petra* qui désigne la pierre ou un mont rocheux, et du suffixe *arium* indiquant une notion de quantité.

Peut-être s'agit-il des vestiges d'une ancienne villa romaine comme le sous-entend la mention de « *Mansus de Podiolis* » relevée dans le *Cartulaire de Magalas* (*Cart. Maga. C 74, p. 235*) daté de 1175.

L'hypothèse a été émise que cette appellation ait été donnée aux vestiges de l'oppidum primitif de la Tour.

Néanmoins, le bourg n'est toujours pas dénommé. Nous pouvons nous interroger : s'agit-il alors d'un regroupement disparate de mas anciens et de cabanes ? Dans l'état actuel des connaissances, il est impossible de le déterminer.

J. Berthelé a relevé dans des textes du Chapitre Cathédrale de Maguelone, datés de 139, l'existence d'une paroisse localisée sur ce tènement, fondée par l'évêque Godefroi, à la fin du XIe ou au tout début du XIIe siècle, dédiée à *Saint Sauveur de Pérols* (rebaptisé Saint Sixte II au XVe siècle), qui cohabite avec *Saint-Vincent-de-Salvignac* (rebaptisé l'Estelle) et Saint-Michel (disparu). Sur ces deux siècles, nous assistons à un déplacement des populations de la butte de la Tour vers celle de Pérols, autour d'une nouvelle paroisse Saint-Sauveur, mentionnée pour la première fois dans les textes. Il faut noter que *Saint-Michel* est mentionné comme étant un port de commerce appartenant à l'Evêché de Maguelone.



---

## UN VILLAGE AUX RESSOURCES CONVOITEES

### Un territoire de l'Evêché de Maguelone (987-1328)

Dans pareil contexte, nous comprenons mieux la dispersion des habitats sur un territoire marécageux instable, ainsi que son caractère précaire. Au Moyen-Age classique, le jeune Evêché doit montrer ostensiblement sa présence sur ce territoire par l'édification de paroisses dont les clochers dominant toute la plaine et l'implantation sur les limites du chapitre de bornes ou *termes* sous la forme de grosses pièces de maçonnerie portant ou non une croix.

En 1150, nous trouvons dans la *Bulle du Pape Adrien IV* le don en propriété au chapitre de Maguelone de « *la terre de Pérols avec tout son territoire limité* ».

Ce bornage n'est pas anodin, puisqu'en s'appropriant les étangs et les marais, l'Evêché de Maguelone s'approprie de fait une grande partie des dividendes provenant de l'exploitation des prés salés, des marais salants, de la pêche (*maniguières* et *bordigues*) et des taxes commerciales des ports de Pérols, qui commençaient à exporter des barriques de poissons salés.

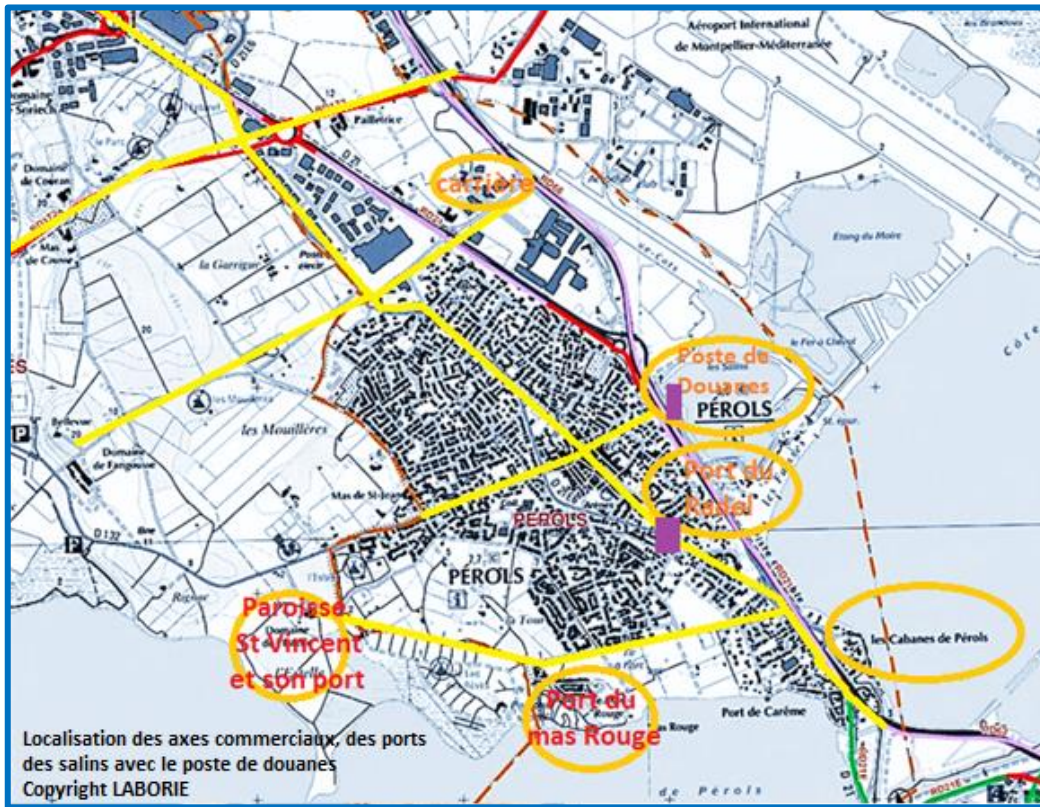
Selon l'historien Languedocien, Gérard Boudet :

« *Le chapitre de Maguelone gère alors les salins de l'étang de l'Ingril à l'ouest de Frontignan, tout proche de Maguelone, et*



certains salins des étangs de l'Arnel, de Vic et de Mauguio ».

Nous relevons ici que l'étang de l'Or s'appelle alors l'étang de Mauguio et conservera cette appellation jusqu'au XIXe siècle.



11. Le terme des faïsses,  
LABORIE / 2015

Il n'en perdure actuellement qu'un terme, celui implanté à l'entrée du salin, et dont l'aspect a été profondément modifié<sup>23</sup>. Les termes du chemin de la Pailletrice aux Cabanes, et du chemin Saint-Vincent au Radel ont été détruits, lors d'aménagement de voirie au XXe siècle (en violet sur la carte).

Il faut retenir que les zones marécageuses ou saumâtres des étangs et des salins étaient bornées comme tout espace pour faire valoir des droits surtout financiers. Ainsi,

<sup>23</sup> La plupart de ces piliers empierrés appelés termes, indiquant les limites du territoire du Chapitre de Maguelone ont été au fil des siècles soit détruits, soit volontairement modifiés par le clergé et inclus dans quelques rites pour assurer leur conservation. C'est le cas, pour trois d'entre eux qui furent affublés de croix de fer et rattachés aux processions des Rogations (15 août), destinées à protéger les hommes et les bêtes.



12. Grenier à sel , Salins de Giraud, LABORIE / 2015.

les limites de chaque parcelle exploitée est déterminée, est appelée : *faisse de sel*. Un acte du 10 avril 1338 attribue à Pictavin, évêque de Villeneuve lès-Maguelone, puis cardinal d'Albi (Tarn) « *un bon nombre de salins dans l'Hérault* ». Or, qui dit marais salants sous-entend extraction et surtout commerce. Tous les marais salants ont à proximité un port et des entrepôts de stockage destinés à conserver au sec le sel afin d'éviter toute dissolution, appelés *greniers à sel*, gardés par des hommes assermentés et armés appelés *grenetiers*.

Quant aux prises fabuleuses des *maniguières*<sup>24</sup>, elles assuraient dès lors de confortables rentes à l'Evêché. Cette manne ne va pas manquer d'attirer la convoitise de puissants seigneurs qui négocient habilement leur part. Ainsi, le Comte de Toulouse Raymond V cède au Comte de Melgueil en 1174 la dîme perçue de l'exploitation des salins de Pérols, avant de céder en 1181 à l'ordre du Temple :

« *tout ce qu'il possède depuis le Bosc Viel à l'ouest jusqu'à l'étang, jusqu'à la route de Saint-Marcel à Fréjorgues et au grau de Pérols (actuelles Cabanes) jusqu'à l'étang* ». (Guilhems 1453 éd. Car lui, t. I, p. 305).

Alors que Pierre II d'Aragon reçoit en dote de Marie de Montpellier la Seigneurie de Montpellier et alentours dont Pérols, des transactions ont lieu entre 1273 et 1303, entre l'évêque de Maguelone et le roi d'Aragon pour définir les

---

<sup>24</sup> Les *maniguières* sont d'ingénieux systèmes de filets disposés en labyrinthes dans les étangs sur les courants dominants. Elles s'achèvent par des nasses dans lesquels se retrouvent piégé le poisson. Les bordigues reprennent le même principe mais sont de taille plus modeste.



13. Le delta du Lez, à Lattes, LABORIE / 2015.

limites de leurs juridictions à Pérols, Lattes et Mauguio. Les terres et les zones marécageuses deviennent la propriété des Guilhem, qui sont à la fois comte de Montpellier et barons de Lattes. Les étangs et les voies navigables sont laissés à la gestion des Consuls de Mer.

Dans le courant du XIIe siècle, le port antique de Lattes perd son hégémonie sur le commerce maritime suite à l'ensablement progressif du delta du Lez, au profit de Montpellier. Tous les navires arrivant de la mer après avoir emprunté la *Roubine des Marchands* doivent décharger leurs marchandises à Lattes où après contrôle elle sera transportée à Montpellier.

Or, la *Roubine des Marchands* qui est le bras principal du Lez a un cours particulièrement sinueux et encombré par endroits d'amas de sable, ce qui ralentit la progression des navires lourdement chargés. De plus, les droits de péage sont plus importants qu'ailleurs. Bien que les Consuls de Mer durent veiller à ce que tous les navires de marchandises se plient à la règle établie, la majorité d'entre eux déchargent dans les ports de Villeneuve-lès-Maguelone et de Pérols.

De ces deux ports, Pérols semble avoir eu la préférence des marchands car il offre au moins une anse protégée des coups de mer. Ce port est implanté sur les berges de l'étang du Radel, situé dans une petite anse de l'étang de Mauguio<sup>25</sup>, à proximité immédiate des salins. Les salins sont eux répartis de manière égale entre l'Evêché et les

<sup>25</sup> L'étang de l'Or porte alors le nom d'Etang de Maguelone et de Mauguio ou Etang de Mauguio.

---

Guilhem.

Cette richesse va attirer de nombreux bateaux de corsaires qui débarqueront pour rançonner les bourgeois et enlever des paysans utilisés dans leurs navires comme esclaves. Afin de garder la main mise sur l'exploitation du sel dans les étangs de l'Arnel et de Mauguio, l'Evêque de Maguelone installe *un poste de contrôle* à leur proximité (qui deviendra un poste de douane à la construction du *Canal des Etangs* au XVIIIe siècle. L'importance du sel est alors considérable, car il permet de conserver les aliments, de nourrir les bétails, de traiter les cuirs, de faire des colorants et surtout de payer des marchandises. Il est devenu de l'or blanc<sup>26</sup>.



14. L'or blanc des salins de Pérols. Reconstitution.

---

<sup>26</sup> Le sel a donné le mot salaire, car dans la Rome antique les soldats étaient payés en sel. Le sel était indispensable alors pour conserver la nourriture, donc au commerce. Très tôt dans l'histoire, il eut une grande valeur, parfois aussi importante que l'or.

---

Dès 1226, la majorité des navires de commerce empruntent la mer, entre Lattes et Aigues-Mortes, afin d'éviter de payer de nouveaux droits d'octroi instaurés par le Chapitre de Maguelone et le roi d'Aragon sur les marchandises transitant par les étangs. Quant à ceux qui choisissaient de naviguer dans les eaux calmes des étangs, ils devaient s'acquitter de redevances à l'Evêché au poste de péage de Carnon, comme l'a consigné le Cartulaire de Maguelone<sup>27</sup>.

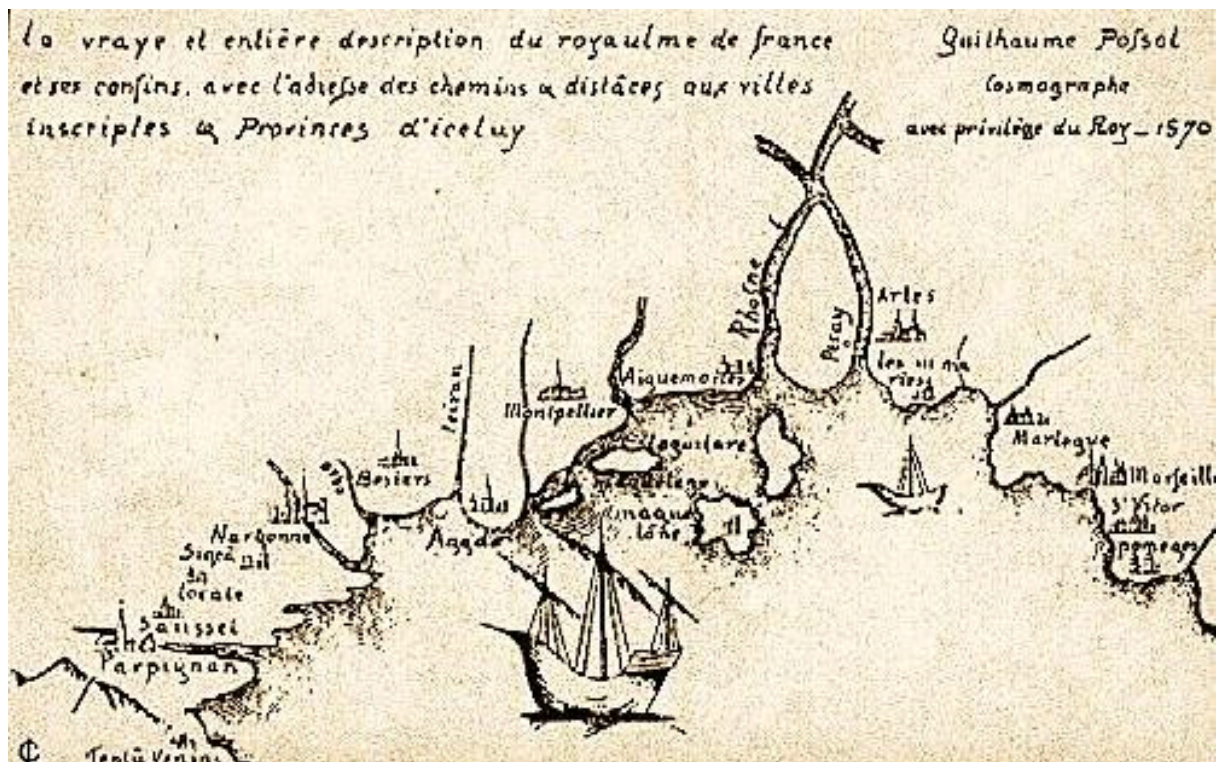
En effet, il n'y a que peu de *grau* entre ces deux villes, dont deux sont déjà complètement fermés à la fin du XIIIe siècle. Les couches d'alluvions successives ont effacé toutes traces. Il serait utopique de vouloir tenter une reconstitution d'un cordon littoral soumis aux caprices du vent et des inondations. Ce n'est qu'en 1349 que Montpellier et donc Pérols rejoint le royaume de France.

L'extraction du sel nécessite une main d'œuvre abondante et des gardes. Autour de cette activité, une organisation géographique se met progressivement en place. Sur la bande de terre délimitant le marais salant sont aménagées des roubines d'alimentation en eau que des saliniers résidant sur place gèrent. Rapidement voient le jour des entrepôts et des industries utilisant le sel (conserveries de poissons et tonnelleres). Les salins concentrent la majeure partie de la main d'œuvre de la plaine, essentiellement originaire de Lattes. Ce port subit un déclin suite à la crue exceptionnelle

---

<sup>27</sup> Les sentences du juge de l'évêque de Maguelone du 1266 prouvent que les contrevenants n'étaient pas plus nombreux qu'aujourd'hui, Archives municipales de Montpellier, *Gr. Thal.*, fol. 54 v°.

de 1330, qui a l'ensablé le lit du Lez. C'est peut-être à cette date que les habitats se regroupent autour de Saint Sauveur, à mi-chemin des salins mais surtout du Mas de la Tour car les guerres de Cent ans (1337-1440) bouleversent le pays, comme en témoignent les premières mentions de l'existence de la paroisse Saint-Sauveur.



### La spécificité de trois ports lagunaires (1328-1517)

Au Bas Moyen-Age, le commerce maritime se déplace ostensiblement vers les ports voisins, notamment celui de Pérols. Ce phénomène s'explique non seulement par l'ensablement du Lez, mais également par la vaste campagne de construction d'ouvrages d'art régulateurs qui suit.

La longueur des travaux et les taxes prohibitives instaurées pour leur amortissement dissuadèrent de

nombreux transporteurs qui préférèrent fréquenter d'autres ports.

Dans les étangs peu profonds, le transport du fret (sel, troncs d'arbres, barriques, poissons...) est rendu possible par l'usage de bacs à fond plat, proches des radeaux, qui donneront plus tard les appellations de *Radelle* et *Radel* aux ports et aux roubines. Les archives essentiellement ecclésiastiques ne mentionnent que les ports leur appartenant, dont le port de Saint-Vincent (sur le tènement de *l'Estelle*<sup>28</sup>) largement utilisé, alors que l'essor du trafic maritime impact l'ensemble des ports de Pérols.

La richesse du petit port du Radel attire déjà les voleurs, puisque les archives du chapitre font état qu'en 1428 :

*« une cabane des saliniers a été pillée et cinq saliniers enlevés par des pirates catalans contre une forte rançon que le propriétaire des Salins, Milan Alguier, ne put payer. A la suite de ce drame, celui-ci fit édifier une tour de guet fortifiée. »*

C'est peut-être les fondations de cette bâtisse qui sont encore visibles sur la presque île quadrangulaire au nord des salins.

Quelques années plus tard, un système de captage d'eau est aménagé afin de réguler les crues et l'ensablement du Lez, dénommé : *Chaussée des Marchands*. Mise à part la conception de cet ouvrage d'art, nous possédons très peu de renseignements sur le bas Moyen-âge qui apparaît comme une période



15. Essai de localisation de la tour de guet des salins de Pérols

<sup>28</sup> Les Actes des Consuls de Mer de 1336 et de 1343 dénomment déjà ce domaine, *Astella*, d'après son implantation au croisement de cinq chemins qui dessinent une étoile.

obscur, où de nombreuses paroisses rurales tombent en désuétude alors que d'autres changent de destination comme l'église Paroissiale *Sainte-Félicie de Pailletrice* ou *Sainte-Félicité de Pailletrice* ou encore d'autres qui se clôturent de hauts murs comme les églises de *Soriech*, *Saint-Jean* et *Saint-Marcel*. Les bâtiments sont remaniés en lieux d'habitation pour constituer des hameaux agricoles.

Pour *Saint-Vincent* qui fut l'un des plus importants avec son port, il n'en subsiste aucune trace. Les bâtiments actuels du mas de l'Estelle recouvrent les vestiges antérieurs des bâtiments secondaires, alors que des fossés laissent deviner les vestiges des fondations de la chapelle.

L'ensemble de ces données nous incite à penser qu'une grande partie de la population vivait sous la protection du clergé ou dans la hantise de raid. Nous trouvons dans les *Cartulaires de Maguelone* que l'Evêque propose en 1513 aux pêcheurs d'acquérir des terres :



*« les pêcheurs furent invités pour leur commodité à faire des cabanes et pour acquérir la propriété utile et quelques terres, ils en firent la demande au Chapitre qui en fit donner baux en emphytéose à plusieurs pêcheurs [...] sous la censive de 6 deniers par carterée<sup>29</sup> et d'une livre et un sol<sup>30</sup> pour chaque cabane ou maison.»*

Ce sont des cabanes qui s'implantent, cette fois officiellement, autour du port du Radel, du Mas Rouge et de l'anse

<sup>29</sup> Mesure de superficie valant deux mille mètres carrés.

<sup>30</sup> Le sol ou sou est une monnaie de l'antiquité. 101 livres tournois + 5 sols tournois = 100 Francs



---

occidentale de la pointe de Pérols. Jusqu'à cette date, toutes les constructions semblent n'avoir eu aucune existence officielle.



*16. Reconstitution des salines de Pérols*

---

## LE RADEL, PORT SALINIER

### L'or blanc des salins et les vicissitudes climatiques (1517-1610)

L'époque de la Renaissance est une période d'enrichissement du territoire. L'essentiel des habitats existant sont précaires ou tout au plus bâtis en colombages et en pisés<sup>31</sup>, alors que de rares bâtisses de pierres ponctuent la plaine pérolienne, dont le mas de *Soriech* et celui de la *Pailletrice* acquis en 1495 par Frédéric de Craponne<sup>32</sup>. Or, ces propriétés en dur semblent souffrir tout autant des vicissitudes climatiques que les simples cabanes de roseaux et de torchis, comme le relate l'acte de vente déposé chez Maître Jacques Barthélemy (notaire à Montpellier) le 3 décembre 1553 :



17. Façade de la chapelle Sainte Félicie remaniée en maison de maître.

*« Un mas avec des terres, possessions et dépendances fort dépeuplées et détériorées, les maisons, granges et édifices vieux, ruineux et presque démolis et n'ont ni portes ni fenestragés ; les terres sont en pays marée infertile que ce ne sont fumées et ne portent point de fruit, les fossés sont comblés et remplis par faute de curage. Par ce moyen les dites terres sont faites aquatiques : le tout est grandement chargé de tailles, usages et autres charges en sorte que le revenu dudit mas suffit à peine à les payer et ne leur donne aucun profit ni revenu ».*

Les prés salés et le climat très humide demandent de lourds investissements

---

<sup>31</sup> Le pisé est un système de construction de terre crue banchée dans des coffrages.

<sup>32</sup> Louis Morery, dans *Le grand dictionnaire historique, ou le mélange curieux de l'histoire sacrée et profane*, explique qu'à son retour d'Italie, où il avait accompagné en tant que conseiller le roi Charles VIII, *Frederico de Craponà* (Craponne en français), épouse Charlotte d'Andréa en 1495 vivant à Montpellier. Il reçut en dote un hôtel particulier au cœur de Montpellier et les terres de la Pailletrice. En 1516, il devint un des premiers Consuls de Montpellier, avant de voir naître son fils Guillaume, qui eut comme descendance Adam.

---

financiers réguliers pour entretenir et développer ces vastes propriétés agraires. Seuls quelques privilégiés comme les trésoriers, greffiers... pouvaient grâce aux indemnités afférentes à leurs titres investir dans pareille entreprise. Il n'y a qu'un pas pour penser que c'est Maître Couvers, greffier de la Chambre des Comptes de Montpellier, qui fut l'instigateur de la renaissance de la Pailletrice<sup>33</sup>.

Le bourg connaît un certain essor économique grâce à la richesse inhérente à la production salinière. C'est une période d'intense production.

Les comptes du Chapitre Cathédral de Montpellier de 1596<sup>34</sup> estiment que la dîme prélevée sur les salins de Pérols est fixée à cinquante quintaux pour la production de l'évêque et quatre-vingt pour le chapitre. L'impôt sur le sel dû être rémunérateur et susciter bien des convoitises, il en est pour preuve un texte du 13 octobre 1574 selon lequel : « dix à douze protestants armés de pistolets et à cheval, dont Jean Boucaud de Pérols, volèrent la recette de la vente du sel d'un des grenetiers, entre le port du radel et les salins. »



18. Salines.

Ce sel est employé en premier lieu au salage des poissons destinés à l'exportation. Parmi ces poissons, l'anguille est bien représentée car très prisée des pays nordiques et des prélats qui recommandent sa consommation durant le mois de Carême.

Dès cette époque, les pêcheurs récoltent des petites anguilles durant les pluies d'automne qu'ils conservent au sel dans

---

<sup>33</sup> Cet achat est ratifié le 30 décembre 1553 par Me Etienne Hozier (Notaire à Salon) pour la somme de 910 livres.

<sup>34</sup> Riche et prospère, l'Evêché de Maguelone suscite la convoitise des royaumes de France et d'Aragon. Plusieurs mesures sont prises pour enrayer la décadence, et au XVe siècle l'évêque réside à Montpellier tandis que les chanoines sont assignés à Maguelone, gérée par le prévôt du chapitre. Le siège épiscopal est supprimé en 1536 et l'évêque s'établit alors définitivement à Montpellier.

---

des barriques pour les vendre pour le Carême<sup>35</sup>.



19. Détail de la carte des provinces de Languedoc et de Roussillon, d'après celle de Nolin (fin XVIIe siècle)

Mais cette période de prospérité ne va pas durer. Les crues exceptionnelles de l'hiver 1596 ravagent tout le littoral.

Nous disposons de quelques éléments d'appréciation nous permettant de déterminer encore aujourd'hui l'ampleur des dégâts, puisque suite à cette catastrophe naturelle les salins restèrent improductifs durant un siècle.

Les terres submergées doivent être asséchées par des systèmes de fossés, creusés entre chaque parcelle. Le découpage en bandes successives que prend alors la plaine, notamment au-delà des salins, se retrouve dans les Compoix (registres cadastraux) rédigés en ancien français à partir de 1653 sous l'appellation de *faïsses*<sup>36</sup> :

---

<sup>35</sup> RONDELET Guillaume, *Histoire entière des poissons*, 1558.

<sup>36</sup> Les *faïsses* construites à Mauguio (Hérault) par les défricheurs (A.C. Mauguio, CC, *Compoix 1653, Fo 461 et suivants*).



20. Vue aérienne des salins de Pérols, en 2015

« le palus et l'estang, à proximité du grau qui sépare les terres de Péroles<sup>37</sup> et de Mauguio, contient 9 cesterées et demy ».

Cette information est reprise par Le Roy Ladurie :

« Ces parcelles de marais d'1,5 ha environ étaient en cours d'assèchement par un système de canaux reliés à la mer (grau) et des saignées découpant les terres en plusieurs lanières surélevées de 2 à 3 m, appelées faïsses.<sup>38</sup> »

Le cordon du lido constitué d'amoncèlement de sable et de limon est changeant et rarement stabilisé par une végétation de marécage rare. Il sépare la mer d'un étang baignant Agde, Cette, Villeneuve-lès-Maguelone, Pérols et Mauguio, comme le reproduit Nolin sur sa carte des provinces du Languedoc et du Roussillon.

## La naissance du port du Radel (XVIIe siècle)

En 1649, Pérolz<sup>39</sup>, la *paroisse Saint Sixte* et ses salins appartiennent à la viguerie d'Aigues-Mortes<sup>40</sup>, qui centralise à cette date toute la production salinière du golfe du Lion. Il faut préciser que depuis l'antiquité les étangs forment qu'une seule et unique étendue d'eau, qui s'étend du Vidourle au Mont Saint-Clair de Sète. Peu de manuscrits situent les ports secondaires comme celui de Pérols.

Il faut chercher dans des manuscrits plus récents pour apprendre par J. Berthelé qu'en 1658 le port de l'enclos *Saint-Vincent* a perdu sa

<sup>37</sup> Nous constatons que le graphie de Pérols n'est toujours fixée et varie encore de *Peroles* à *Perolz*.

<sup>38</sup> LE ROY LADURIE Emmanuel, *Les paysans du Languedoc*, p. 78.

<sup>39</sup> Il s'agit de la forme graphique présente sur les cartes de cette date.

<sup>40</sup> De nombreuses archives de cette période ont disparu.

fonction commerciale compte tenu de son état de délabrement « l'église Saint Vincent au mas de l'Estelle (...) qui est maintenant toute ruinée<sup>41</sup>. »



21. Carte du Languedoc, 37 x 52 cm, 1650, Ech. 1/7150000. (BNF, Cartes et plans, GE D-12922).

Cette désaffectation peut trouver son explication dans les nombreuses inondations qui apportent d'importants dépôts de limons sur la côte. Celles de 1663 furent si violentes, qu'elles modifièrent considérablement les accès mer-étang et l'embouchure du Lez. Jusqu'à cette date le Lez se jetait dans l'étang de Lattes, qui communiquait avec la mer par le grau de Palavas. Lors de cette crue, celui-ci se ferma pour s'ouvrir quelques kilomètres plus loin au Balestras<sup>42</sup>. Ce fut un cataclysme,

<sup>41</sup> Archives départementales de l'Hérault, série GIV 622, Berthélé 1928 (consulté en 1991).

<sup>42</sup> GERMAIN Alexandre, *Histoire du commerce de Montpellier*, antérieurement à l'ouverture du port de Cette, vol. 1, J. Martel Ain, 1861, 569 p. : le grau de Palavas, p. 521.



22. Vestige du tracé du grau de Balestras à Palavas les Flots.

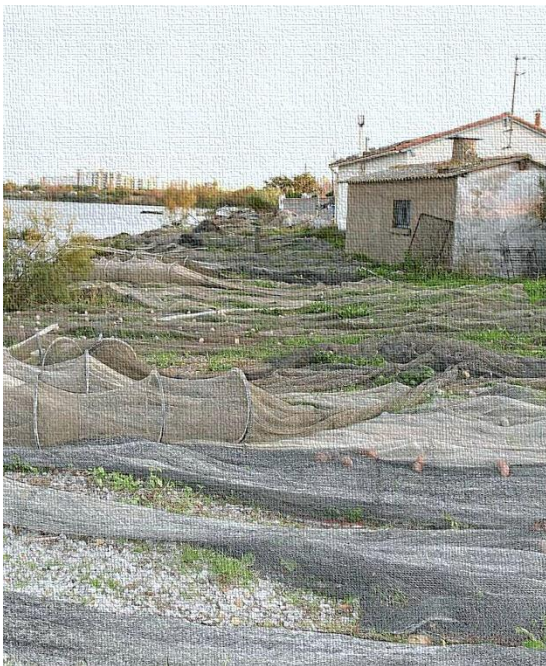
avec des répercussions sur la navigation et la défense mais aussi sur la salubrité des lieux, par un changement des courants assurant le renouvellement des eaux salées et douces et donc l'écosystème. En effet, de nombreuses espèces de poissons, dont l'anguille, trouvent dans les étangs le milieu favorable à leur reproduction.

Durant quelques années, les dépôts sédimentaires perturbent le trafic maritime. Les Consuls de Mer décident de canaliser le Lez pour le rendre accessible jusqu'au pont Juvénal, où un port est aménagé. Durant les travaux de dragage et de réhabilitation du Lez, le commerce se déplace vers les ports secondaires.

Les Etats du Languedoc entreprirent de coûteux travaux de construction entre l'embouchure du Lez et la mer. Ce réaménagement des voies navigables s'avèrera avec le temps totalement dérisoire face à la puissance de la nature.

Les navires qui rentrent dans l'étang doivent transvaser leurs marchandises sur les radeaux à fond plat plus aptes à naviguer sur les étangs et à accoster directement dans les ports de Villeneuve et du *Radel* de Pérols.

Le fret déchargé au Radel, essentiellement constitué de grosses pièces de bois) est acheminé par charrettes jusqu'aux menuisiers, charpentiers et ébénistes de Montpellier. En 1699, le *port du Radel* connaît un fort taux de fréquentations. Il est utilisé par les péroliens pour l'exportation de leur pêche, de leur vin (rouge, blanc



23. Vue actuelle  
de la pointe de Grave, à Pérols

et muscat), ainsi que pour la collecte de la dîme du Chapitre et la gabelle des Etats généraux du Languedoc. Au *port du Radel*, les marchandises débarquées viennent de Frontignan, Aigues-Mortes, Arles, Pont-St-Esprit, Montpellier, Sommières, Lunel, Béziers, Sète ou Agde<sup>43</sup>. Il s'agit de denrées nécessaires à la vie du bourg, comme des étoffes, des laines, des châtaignes, des fromages comme le roquefort, des alcools fins...

Les navires repartent en charge, les cales remplies de vins locaux, de sel (nécessaires aux fromages), de céréales ou de farines, et de bois usinés. Ce commerce local est reconnu comme légal par le Gouverneur de Montpellier le 04 octobre 1555 et entériné deux ans plus tard par le Parlement de Toulouse.

Le *port du Radel* est reconnu officiellement à cette date comme celui de Pérols.

Simultanément, tous les autres commerces lui sont prohibés, car ils doivent impérativement emprunter le Lez jusqu'au port Juvénal. Or, des navires continuent d'y décharger des bois du massif central pour satisfaire autant les charpentiers et les menuisiers montpelliérains que les charpentiers de marine installés sur la pointe de Pérols.

<sup>43</sup> Archives départementales de l'Hérault, C777 (consulté en 1991)



---

## LES LUTTES POUR LA LIBERTE COMMERCIALE

### Le contournement de l'embargo

Depuis des siècles, la corporation des négociants de bois déchargent au port du Radel où ils ont aménagé pour la plupart d'entre eux des entrepôts, des magasins et des ateliers. Ils y usinent toutes les pièces de bois, les planches et les douelles demandées. Autour du bassin portuaire se développent tous les métiers du bois, y compris les chantiers navals. Ce commerce assure un développement du port et un enrichissement de certains corps de métiers comme les tonneliers, les aubergistes et les charretiers<sup>44</sup>, alors qu'un « *grand nombre de familles continuent cependant à vivre dans une extrême misère, lesquelles ont besoin d'être assistées journellement* », comme le souligne l'évêque Charles Pradel.

La plupart des négociants de bois sont assez aisés pour acquérir des terres et des maisons dans le village. Les registres paroissiaux y recensent de nombreux tonneliers. Tous les membres de cette corporation trouvent pratique ce système immémorial, qui ne les assujettit depuis des siècles qu'aux seizains<sup>45</sup> versés à l'évêque. Ne passant pas par la *Roubine des Marchands*<sup>46</sup>, ils ne s'acquittent pas des droits de péage imposés par les Consuls de Mer à tous les navires transportant du fret à destination de Montpellier. Cela ne convient pas aux Consuls de Mer, qui leur adressent de nombreuses relances.

Nous remarquons la volonté de chaque partie de tirer financièrement partie de ce commerce, néanmoins aucune des interdictions mises en place n'eurent d'effet sur le fonctionnement quotidien du port.

---

<sup>44</sup> Les charretiers louent leurs tombereaux pour le transport des marchandises déchargées jusqu'à Montpellier.

<sup>45</sup> Le *seizain* était un impôt annuel versé à l'évêque par contrat pour une durée déterminée et renouvelable.

<sup>46</sup> Il s'agit de la roubine permettant d'accéder dans l'un des bras du Lez, jusqu'au port médiéval de Lattes.

---

Après le rappel fait par la Cour des Aides du Roi en 1612, leur rappelant leurs obligations :

*« la défense faite à tous les habitants du lieu de Pérols ayant bateaux, charrettes et bestiaux, (...) de charger ni décharger avec leur dit bétail aucune marchandise ni denrées au bord desdits étangs du Radel et Mas Rouge (...) sans avoir acquitté lesdits droits de robinage<sup>47</sup> (...) sous peine de 100 livres d'amende et confiscation des bateaux, charrettes et bétail. ».*

L'évêque s'adresse au Parlement de Toulouse en 1663 pour protéger ce commerce, fort lucratif dont il perçoit des *seizains* :

*« le dit seigneur evesque est maintenu en entier seizain de toute sorte de bois qui passe et repasse dans l'étendue et limites des Estangs de Melgueil et Carnon (...). »*

Ce droit ne fut pas toujours perçu par l'évêque, et certains riches menuisiers n'hésiteront pas à porter ces taxes faramineuses devant les juges. Nous avons un aperçu de l'importance de cette taxe au travers d'un contrat valable sur cinq ans conservé aux Archives municipales de Montpellier. Ce droit de péage s'élevait annuellement en 1715 à 1550 livres<sup>48</sup>.

Malgré un climat humide vecteur d'épidémies récurrentes de paludisme, le petit port est devenu incontournable. Il draine les 2500 tonnes de sel produit sur place<sup>49</sup>. Ouvert vers la Méditerranée, il reçoit des denrées prisées de la bourgeoisie montpelliéraine et exporte des produits locaux. L'étang offre alors des revenus constants à la centaine d'habitants du bourg qui sont alors en majorité des pêcheurs.

Cette prospérité locale attire des investisseurs, dont de riches bourgeois montpelliérains mais aussi plus éloignés comme Sir D'Avranches, notaire à Sommières qui acquière dans les années 1710 une *faïsse* entre l'étang de Manguio et la mer,

---

<sup>47</sup> Le droit de *robinage* est la taxe payée par les embarcations qui utilisent la roubine des Marchands (bras du Lez).

<sup>48</sup> Archives municipales de Montpellier, *Contrat entre l'évêque Joaquin Colbert et un menuisier Pierre Cayla*

<sup>49</sup> En 1716, les salins de Pérols produisent 2500 tonnes.



---

Ce commerce de l'anguille emprunte obligatoirement les étangs, avec tous les risques de saisie des gardes chargés de faire respecter l'usage obligatoire du Lez à toutes marchandises destinées à Montpellier et des droits de péages.

Les saisies de marchandises se succèdent comme les procès de *radeliers*<sup>52</sup> et de marchands de bois qui protestent contre ces procédés et souhaitent faire reconnaître l'usage immémorial du port de Pérols. Tous les types de produits jusque-là exportés sont impactés.

De 1719 à 1733, une succession de fléaux (peste, fièvres paludéennes et malaria) se succèdent propagés par de fréquentes inondations et la douceur du climat.

Le taux de mortalité avoisine les 50%. Le nombre de morts dépasse certaines années celui des naissances, comme le consigne en 1744 l'Intendant du Royaume. En quinze ans, la population passe de 105 à 50 âmes.

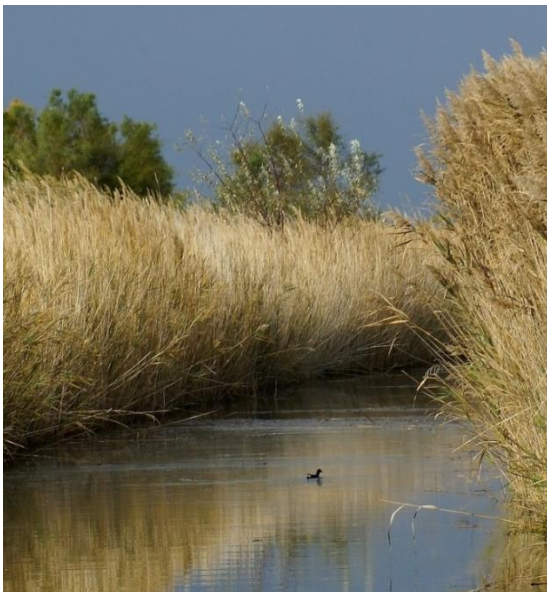
L'arrivée de la peste dans ce petit port, reflète l'importance qu'il a prise dans le commerce méditerranéen.

Suite à cette période difficile marquée par de régulières inondations, les agriculteurs conçoivent un vaste réseau de roubines destiné à drainer les terres.

Entre 1733 et 1740, toute la plaine est lacérée d'un maillage complexe de fossés de drainage qui permettent aux eaux de s'écouler naturellement dans les étangs.

Les terres asséchées se dessalent naturellement lors les pluies.

Au fur et à mesure sont installés des bassins et des retenues des eaux de pluie pour l'irrigation.



26. Le réseau de roubines drainant

---

<sup>52</sup> Les *radeliers* sont les propriétaires de radeaux ou *radelles* transportant des marchandises sur les étangs peu profonds.

## La lutte contre l'hégémonie de Montpellier

La plaine assainie produit d'abondantes récoltes. La culture intensive de céréale fournit deux moissons par an, une d'été et l'autre en automne.

Cette production met ainsi à l'abri la population des famines, et procure de meilleures conditions de vie. Les anciens mas sont restaurés et embellis par de riches bourgeois pour devenir de belles propriétés aux allures de châteaux renaissance agrémenté de splendides jardins, qui introduisent la production céréalière intensive et la vigne sur ces nouvelles terres arables, comme en témoigne les cartes de Jacques de Cassini.



27. CASSINI DE THURY César-François (1714-1784), *Carte générale de la France*, n°92, feuille 116, 59,5 x 95 cm, Ed. Scientifique, 1777-1778, Ech. 1/86400.

## **Le verdet, ou vert-de-gris**

**Le verdet, ou vert-de-gris, est un acétate de cuivre produit par l'action du vinaigre sur le cuivre. Connue depuis les Romains, il est une spécialité viticole de Montpellier. Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, il est utilisé dans la pharmacopée, les colorants et les peintures et le traitement des bois.**

**Les progrès de la médecine du XVII<sup>e</sup> siècle et de la chimie au XIX<sup>e</sup> siècle feront la richesse de nombreux propriétaires terriens.**

**Son élaboration est une affaire féminine. Les étapes techniques sont minutieuses, dangereuses pour la santé, et réalisées dans des caves. Une spécialisation du travail permet une production et une commercialisation, qui sont source de revenus notables pour les femmes d'origine ouvrière comme bourgeoise.**

**Les exportations, en particulier par le port de Pérols, Montpellier puis au XX<sup>e</sup> siècle par celui de Sète, portent sur des produits à forte valeur et bénéficiant de certificats d'authenticité. Le verdet s'inscrit dans un système économique européen, tant par l'origine du cuivre que par ses utilisations : protection des bois et peintures d'habitations du nord de l'Europe. Avec le développement de la chimie industrielle, le verdet perd ses débouchés. Il est à nouveau produit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, pour la protection du vignoble contre le mildiou, en concurrence avec la bouillie bordelaise. Aujourd'hui, son pouvoir colorant de longue durée trouve un regain d'intérêt dans la rénovation d'œuvres d'art anciennes.**

Cette dizaine de domaines dispersés sur la plaine, dont *Soriech* et *La Pailletrice* va s'enrichir directement avec ces deux productions, mais également bénéficier de belles retombées économiques avec les dérivés : les alcools distillés, le tartre et surtout le verdet. L'ensemble des propriétés agricoles qui produisent à la fois du vin et de la paille produisent du verdet. Celui-ci rapporte de très appréciables subsides.

Les grands domaines agricoles s'étendent jusqu'à devenir de vrais hameaux, dans lesquels résident à l'année la majorité de leurs ouvriers qui sont enregistrés dans les Registres des élections. C'est pourquoi nous trouvons dans les registres de recensement de 1836<sup>53</sup> que le métayer Jean Tousiller réside avec toute sa famille à la métairie de la *Pailletrice*, propriété d'Hippolyte Teule qui réside dans le corps de bâtiment principal. Après plusieurs siècles, nous constatons une pérennisation des fonctions de ces grands mas agricoles. D'après Pierre Auguste Boissier de la Croix de Sauvage<sup>54</sup>, le terme de *métairie* est une évolution du mot latin *mansus*, utilisé pour désigner la portion d'un champ et ensuite pour l'ensemble de la propriété : terres, habitation.

En 1973, Maurice Chauvet propose une définition plus précise d'une métairie, qui n'est ni « *une borderie, ni une closerie ou une ferme, mais un mas* ».

<sup>53</sup> Archives départementales de l'Hérault, *Registre de recensement de la commune de Pérols de 1836*, cote 6 M 598 (consulté en 1991)

<sup>54</sup> BOISSIER DE LA CROIX DE SAUVAGE Pierre Auguste, *Dictionnaire languedocien-français*, 1785.



Le mas camarguais. Source : Bouches du Rhône, Guides Gallimard

Il s'agit d'un élément du paysage occitan, un cadre de vie, un type d'architecture à proprement parlé d'une étonnante diversité<sup>55</sup> avec la maison d'habitation (*l'oustaù*), les bâtiments d'exploitation, l'écurie (*l'estable*), l'étable à moutons (*la jassa*), le grenier à foin (*la palheira*), la cave (*la tineyral*) et les dépendances diverses dont l'aire à battre (*l'hière*), le jardin (*l'ort*), le *ferrajal* (une prairie destinée aux jeunes bêtes) et les habitations des employés. Ces *mas* ont des allures de hameaux qui se développent proches des lieux d'exploitations dont les salins et le port.

Parallèlement, les effets des multiples inondations sur le cours du Lez ont provoqué de nouveau ensablement. Les travaux d'aménagements exécutés par le Marquis de Grave fort onéreux, font exploser les droits de péages jusqu'au port de Montpellier au pont Juvénal. Cette situation a pour conséquence directe une certaine désaffection du Lez, au profit des ports secondaires de Pérols et de Villeneuve, malgré les risques de contravention. Cependant un trafic maritime de cabotage perdure malgré les interdictions royales du 4 décembre 1725 « *sous peine de cent livres*

<sup>55</sup> CHAUVET Maurice, *Tendre Atlas*, 1973.

---

*d'amende et de confiscation des marchandises»* car le trafic sur le Lez est très compliqué et les taxes prohibitives.

Même si les procès condamnent fermement les marchands au profit des puissants, ceux-ci restent dans les usages sans effet. Peut-être habitués aux caprices du climat, aux inondations dévastatrices, aux raids de pillards, les péroliens ont développé un caractère affirmé de résistant.

Malgré les jugements déclarant le port comme *oblique*, c'est-à-dire illégal, celui-ci continue à fonctionner bon gré malgré.

Alors que les commerçants venus s'installer quelques années auparavant déménagent vers des cieux plus cléments, les habitants du cru s'unissent pour se battre contre les agissements du Marquis de Grave<sup>56</sup>, comme en témoigne l'entretien du Maire du village avec le Premier Consul en 1738 :

*« il est nécessaire de nommer un avocat conseil pour lui donner pouvoir de défendre et d'instruire le procès que la communauté a avec le Marquis de Grave au sujet de l'oblicité des ports (...) et les instruire du bon droit de la communauté qui depuis quinze ans est en souffrance par la cessation de pouvoir embarquer leurs vins et de les vendre à l'étranger comme à l'accoutumé, ce qui a ruiné des habitants (...) »*

Jusqu'à l'évêque qui outrait de la situation prend la défense des ports *obliques* lors du procès de 1739. Il met en avant assez vertement : *« l'avidité ou plutôt, du caprice dudit Marquis de Graves »*.



28. Reconstitution du delta du Lez au XVIIIe s.

---

<sup>56</sup> Le Marquis de Grave est le propriétaire du Lez. Il a englouti dans l'aménagement du Lez toute sa fortune. Sans un sous, il lève une véritable armée de gardes pour obliger sous la menace de saisies les navires à emprunter le Lez, dont les droits de péage sont devenus scandaleux.



---

Le port du Radel est toujours aussi prospère, car il concentre tout le commerce du bois de Montpelliérain.

En 1750, un menuisier passe même un contrat avec l'évêque Monseigneur Colbert<sup>57</sup> pour l'importation de bois venu du Dauphiné par le Rhône et les étangs. C'est à cette date qu'apparaissent les premières mentions du nom du Radel sur les cartes, dont celle réalisée par P. L. Charpentier des *Carte des marais et côtières depuis Beaucaire jusqu'à Aigues Mortes et à Pérols*. La graphie de Pérols est fixée définitivement sous son vocable moderne. Le cartographe a inscrit le nom du port du Radel et également celui du Mas rouge auquel abouti une des routes méridionale sortant de Pérols.



29. Détail de la *Carte des marais et côtières depuis Beaucaire jusqu'à Aigues Mortes et à Pérols, et d'enclos des Salines de Pecais* / Gravé par P. L. Charpentier, 1750, 28 x 69,5 cm  
Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, CPL GE DD-2987 (1445 B)

---

<sup>57</sup> A son décès, en 1850, l'évêque Monseigneur Colbert, cède par testament son droit sur le bois transporté sur les étangs à l'hôpital général de Montpellier.

---

Tout laisse à penser que le *port du Mas rouge* est toujours en activité à cette date.



30. BAUDON F., *Atlas dit du Grand Saint-Jean*, Plan des étangs et du lido au niveau de Pérols, ADH, 55H3.



Le trafic portuaire du *port du Radel* assure aux habitants de Pérols de constants subsides. De même, les mas dont les terres sont devenues fertiles, attirent une main-d'œuvre venue des alentours, ce qui a pour conséquence de faire doubler le nombre d'habitants. Le nom du *port du Radel* apparaît pour la première fois sur les cartes dès 1750. Il s'agit d'un port protégé implanté sur les berges d'un étang communiquant par une petite roubine avec l'*étang de Mauguio* (actuel *étang de l'Or*).

En 1762, soit une vingtaine d'année après les épidémies, le bourg compte 120 péroliens. Ils résident essentiellement sur la butte de Pérols même si plus du tiers



31. Croisement du canal du Rhône à Sète et du canal reliant le port de Pérols à la mer.

travaille dans les grands domaines viticoles dispersés sur le territoire. Alors que les mas construits en pierre deviennent de belles et imposantes propriétés viticoles, le village se peuple de familles d'artisans, de commerçants et d'ouvriers travaillant dans ses domaines.

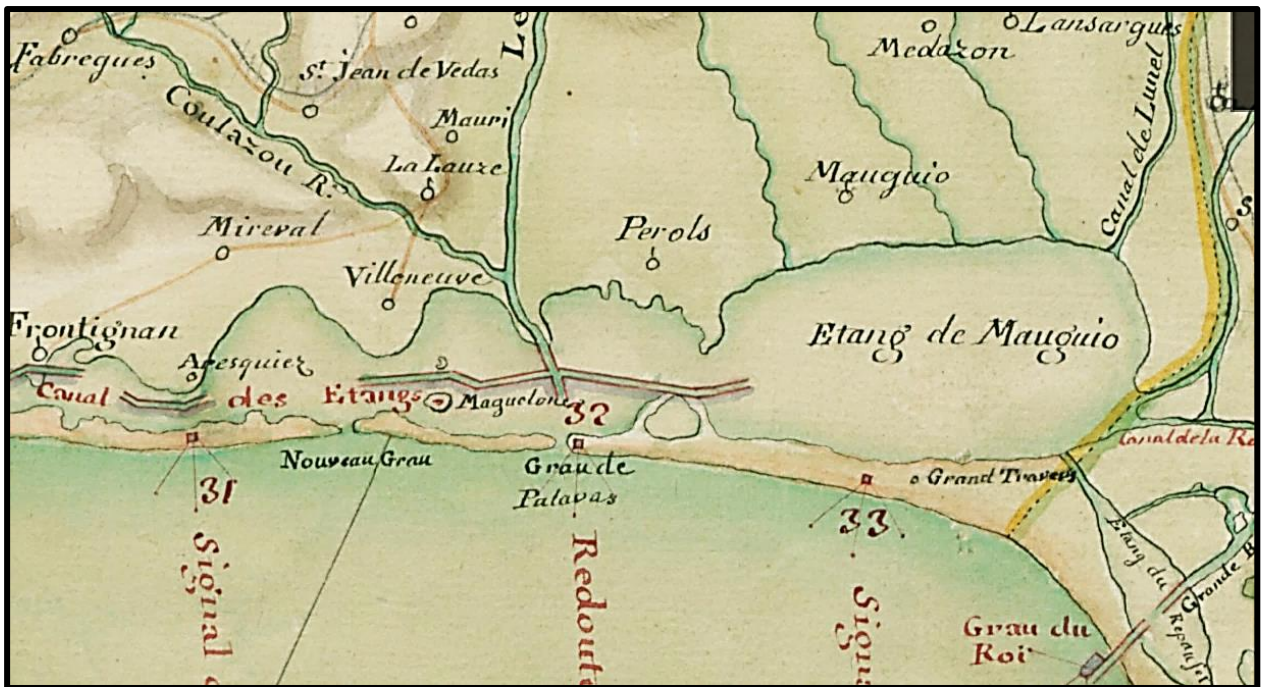
Les professions intermédiaires accèdent à la propriété, ainsi le Sieur Paulailou acquiert les droits d'exploitation et la terre d'une *faïsse*, sur les berges du marais salant. Un texte en ancien français relatif à la fête communale de 1772 rédigé par Sieur Ricard mentionne «*Paulailou fermier du bénéfice de Pérols*».

La richesse va arriver encore une fois par les étangs, puisque dans ces années-là la jonction des canaux est en cours. Ces travaux offrent de nombreux emplois de manœuvres aux habitants de Pérols, et contribuent aussi au développement du port du Radel.

En effet, Paul Riquet a entrepris en 1666 la construction pharaonique du canal du Midi reliant Toulouse à Sète, puis celui du Rhône à Sète qui relie trois anciens canaux édifiés à travers les étangs. Le premier est le canal des étangs qui relie l'étang de Thau à l'étang de l'Or, à travers ceux des Eaux-Blanches, d'Ingril, de l'Arnel et de Pérols. Le second est celui du Radelle compris entre la Motte et Aigues-Mortes. Et le troisième et dernier est celui de Beaucaire reliant Aigues-Mortes au Rhône.

En 1777, les Chapitres de Maguelone et de Montpellier

entreprennent conjointement une vaste campagne de restructuration des lieux de culte de Pérols. Nous apprenons à cette occasion qu'il n'y a plus de paroisses rurales à cette date en fonction. Elles ont toutes eu un usage qui a été détourné au fil du temps et sont cédées définitivement aux domaines agraires proches. Dès lors, la paroisse Saint-Sauveur devient l'unique église de Pérols peut-être simplement assez vaste pour accueillir l'ensemble des habitants.



32. MARESCHAL Jacques Philippe (1689-1778), Carte de la partie du Languedoc qui comprend les places fortes et les ouvrages publics de cette province, Topographie militaire, 64 x 127 cm, 1787.

---

## LA PROSPERITE D'UN PORT DE LAGUNE

### La liberté commerciale et la Révolution (1789-1815)



33. Gros plan du portrait de Jean-Baptiste Riban, par Augustin Pajou, Musée Fabre, Montpellier

A la Révolution, le 14 novembre 1789, les biens du clergé<sup>58</sup> et la *Seigneurie de Pérols* sont vendus et deviennent en majeure partie propriété de Monsieur Jean-Baptiste Riban<sup>59</sup>. Comme les péroliens s'y attendaient depuis des décennies, la Révolution change la donne. Le Marquis de Grave part en exil, son canal est mis sous séquestre et les petits ports libérés de tout interdit et droits de péage.

Ils ont peu de temps pour apprécier cette période de répit, car de nouvelles périodes d'inondations et de paludisme se succèdent. A tel point, que les Etats généraux du Languedoc envisagent des mesures pour protéger le *grau* de Pérols du comblement par le dépôt régulier de sable marin. Après maintes études, le *grau* est simplement dragué.



34. Une cabane en dur

Les effets de chasse d'eau naturelle réinstaurés dans les étangs, le nombre de cas de malaria et de paludisme baissa considérablement. L'effet rebond de cette situation est une augmentation considérable des résidents qui passent à 550 en 1792.

---

<sup>58</sup> En l'occurrence, il s'agit du Chapitre Cathédral de Montpellier. Les titres de vente ont été conservés jusqu'à ce jour et sont actuellement consultables aux Archives Départementales de l'Hérault sous la cote G 2263.

<sup>59</sup> Jean-Baptiste Riban (1758 - 1820) possède une fortune personnelle colossale amassée par son père Maurice Riban qui était parfumeur du roi. Il partage sa vie entre Paris et Pérols, où il est devenu maire. Amateur d'arts et de plaisirs, il dilapide toute sa fortune et meurt ruiné à soixante-huit ans. Il est enterré à Pérols, dans la chapelle des Pénitents blancs où il officiait en tant que prêtre.

---

C'est de cette date que la cabane traditionnelle de roseaux tressés voit son architecture évoluer vers plus de confort, peut-être sous l'influence des premières publications sur l'hygiène. Les pêcheurs les plus riches aménagent des fondations en moellons sur quelques assises sur lesquels repose une structure de planches brutes ou calfatées de bitume. Alors que le matériel professionnel (filets, flotteurs et outils) est remisé en hauteur sur une trémie, l'espace au rez-de-chaussée est divisé en deux par une cheminée, d'un côté une pièce de vie éclairée par une unique fenêtre, et de l'autre une chambre sommaire. Le même plan est encore présent dans les cabanes de manadiers.

L'urbanisme du lieu se densifie. Pérols est d'abord placé dans le canton de Mauguio avant d'être englobé dans la seconde section du canton de Montpellier le 3 brumaire de l'An X (1801), comme l'indique Eugène Thomas dans son *Dictionnaire topographique de la France*, publié en 1865. Ces changements administratifs n'affectent que très peu la vie quotidienne de la centaine d'habitants qui vivent là.

La pêche, la récolte du sel et les vendanges rythment inexorablement la vie du bourg.

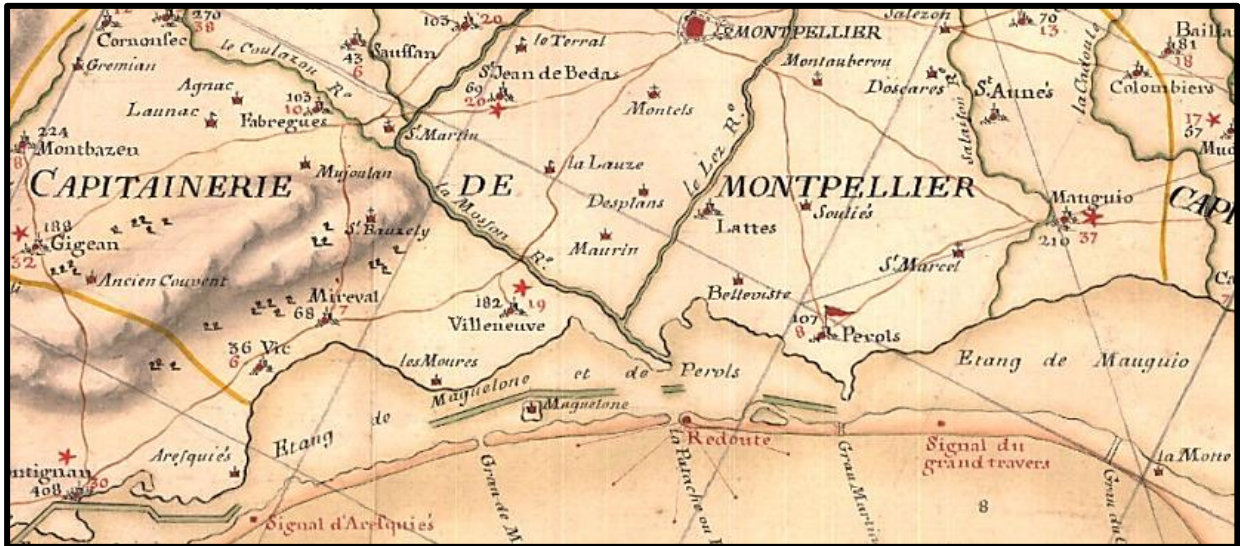
Après les inondations et les épidémies, les habitants doivent affronter à nouveau des incursions de la flotte anglaise. Le commerce maritime est perturbé par les pillages.

Sur le littoral poussent les puissantes silhouettes de tours de guets fortifiées, édifiées en 1743<sup>60</sup>, dont celle de *Pérols*, *Saint-Marcel* (environs de Fréjorgues), *Palavas* et de *Maguelone* (Villeneuve). En fait, le littoral du Languedoc est alors

---

<sup>60</sup> L'installation d'un dispositif de surveillance et de défense de l'ensemble du littoral languedocien a été décidée par Louis XV après une nouvelle menace aux portes de Montpellier en 1743. Cet immense projet est confié à Jacques-Philippe Mareschal (1689-1778), qui quadrille le littoral de redoutes.

divisé en sept capitaineries générales composées de quinze compagnies, dont celle de Mauguio<sup>61</sup>, qui compte une trentaine de tours de guets avec Pérols et St Marcel.



35. VIDAL (géographe), Carte des côtes du Languedoc : des cinq capitaineries affectées à la défense des côtes du Languedoc du cap Leucate en Camargue, 1744, Ech. 1/45000

La carte de Vidal précise l'organisation territoriale de la défense des côtes. Les tours indiquées en rouge sur la commune de Pérols correspondent aux tènements de celui de *la Tour*, qui domine la plaine, et celui de *Saint-Marcel* qui est un point dégagé.



36. Vue aérienne de la redoute du Ballestras, à Palavas les Flots

Malgré les conflits, le *port du Radel* a continué à prospérer par sa situation privilégiée loin de la côte à l'abri des tours de défense du Balestras (Palavas) et de Pérols (Carnon). Cette prospérité est enviée par les héritiers des Graves qui aspirent à reprendre l'exploitation du canal du Lez, avec un droit exclusif. Cependant, cette entreprise restera une utopie, car en quelques années la nature a repris ses droits et a rendu le canal quasiment impraticable.

<sup>61</sup> La compagnie de Mauguio compte une trentaine de tours, implantées à Clapiers, Grabels, Jacou, Teyran, Montferrier, Assas, Baillarguet, Mauguio, Pignan, Saussan, Fabrègues, Baillargues, Colombiers, Leyrargues, Vendargues, Meyrargues, Candillargues, St Génies, Castelnau, Le Crès, Castries, St Bres, St Georges, Juvignac, St Jean de Védas, Laverune, Murviel, Pérols, St Marcel, et St Aunès.

Cette richesse a été involontairement fixée sur les premières cartes topographiques réalisées sous la volonté de Napoléon Bonaparte, et les matrices cadastrales qui recensent les propriétaires de chaque parcelle avec ses superficies réelles<sup>62</sup>. C'est en 1826, que M Vinas, géomètre de 1<sup>ère</sup> classe réalise le cadastre de Pérols. Le *port du Radel* et le *Mas Rouge* y sont mentionnés ainsi que la *métairie de la Tour* et les *salins*. Il faut noter que le *Mas Rouge* et la pointe du *Radel* sont occupés par des groupes de cabanes.



37. VINAS (géographe), *Cadastre napoléonien : tableau d'assemblage*, 1826 (3P3626)

### L'attrait du port du Radel

Le commerce s'est déplacé sur le port du Radel. Les péroliens ont développé leur sens du commerce avec un système de transport de voyageurs du port à Montpellier. Les voyageurs sont de plus en plus nombreux à fréquenter

<sup>62</sup> ADH, *Cadastre napoléonien de Pérols*, sous-série 3P (Cadastre, an XII-1930)





38. Le Canal du Midi le long du lido méditerranéen

les lieux depuis l'ouverture en 1807 d'une liaison directe Montpellier-Beaucaire par les Frères Saisset gestionnaires montpelliérains de *bateaux de postes*<sup>63</sup>.

Alors même que les travaux colossaux du canal du Rhône à Sète ne sont pas achevés, une liaison est mise en place entre Pérols et Beaucaire, où se rendent de nombreux marchands et bourgeois dans le cadre de la foire annuelle.

Les modalités du contrat signé avec les administrateurs du canal sont les suivantes :

*« deux bateaux de poste partiront journellement de Pérols pour Beaucaire et de Beaucaire pour Pérols. (...) deux bateaux d'environ 150 quintaux pour les marchandises et de 20 à 30 personnes pour les voyageurs. Ils marcheront tous les jours sans interruption. La taxe de navigation sur le canal est réduite à 1 franc par personne compris dans le prix payé par le voyageur qui est de 7 francs. »*

Le règlement imposé par le Préfet de l'Hérault en date du 21 juillet 1807 stipule que :

*« le départ des bateaux aura lieu chaque jour de Montpellier depuis le commencement Juillet de chaque année jusqu'au 1<sup>er</sup> août suivant (époque de la foire de Beaucaire) et tous les deux jours tout le reste de l'année (art. 1). L'heure de départ de Montpellier est fixée à minuit dans les voitures qui arriveront à 1h30 au Radel de Pérols où l'on embarquera pour se rendre à Beaucaire dans la journée (art. 2).».*

Le port du Radel profite largement des retombées économiques apportées par cette entreprise. Nous constatons encore cette assurance des gens de mer d'attendre le moment propice.

<sup>63</sup> Les *barques de Poste*, halées par des chevaux, naviguaient entre 1673 et 1858, sur le Canal du Midi de Toulouse à Cette (Sète) puis Beaucaire, pour transporter une dizaine de jours passagers et bagages et assurer une correspondance administrative.

---

Malgré les invectives des héritiers des Graves qui s'empêtrèrent dans des procès interminables, à l'encontre de l'administration, de la commune de Pérols, de la nouvelle société des Frères Saysset, le canal du Lez continu irrémédiablement à se détériorer et leur fortune à s'envoler.

Cette liaison Pérols-Beaucaire est reprise en 1812 par un gestionnaire désigné par les administrateurs du canal, nommé Jacques Durand, pendant le temps de la foire « *pour utilité du public et du commerce* ».



39. Une barque de Poste restaurée, 2015, source Jean-Michel Sicard<sup>64</sup>.

---

<sup>64</sup> SICARD Jean-Michel, *La barque de Poste du Canal du Midi (1673-1858)*, Editions Empreinte, 2012.

---

## UN PORT DE RENOMMEE NATIONALE

### Le nouveau port de Montpellier (1815-1835)

En 1815, la paix est officiellement instaurée et inaugure une période de prospérité. Les cartographes s'appliquent avec précision à indiquer sur les cartes de France, le *port du Radel* ainsi que la voie le reliant directement à Montpellier (actuelle D21 E). Nous constatons qu'à cette date, le petit port a assis sa notoriété. Quant au *Mas rouge*, il est bien localisé en bordure de l'eau. Les textes restent très discret sur son fonctionnement, sûrement parce qu'il s'est replié sur un commerce de première nécessité. Nous pouvons envisager l'alimentation en produits frais du marché du village, qui compte alors six cents habitants environ. Le village cultive toujours les mêmes ressources : la pêche, les céréales, le sel et le vin. Le *port du Radel* se développe et brasse marchandises et voyageurs, qui empruntent des bateaux navettes, notamment vers Beaucaire.

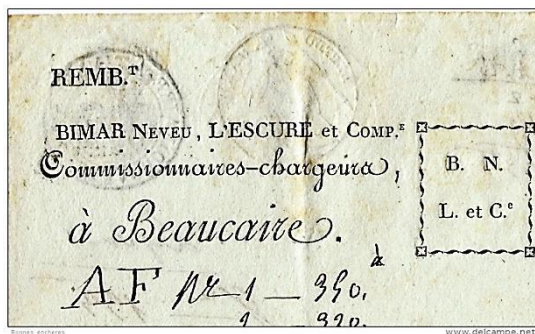


40. Une calèche postale sur la route du Radel à Montpellier

En effet, tous les ans au mois de juillet, des centaines de notables et de commerçants se rendent en calèches postales de Montpellier à la foire annuelle de Beaucaire. Le voyage est long et fatigant. Or, il existe d'autres moyens de transport plus rapide et moins harassants par bateaux. Ce type de transport de voyageurs va devenir si prisée qu'elle va attirer de nouveaux investisseurs dont la riche famille Bimar et qui détient alors le monopole des transports sur l'ensemble du territoire français.



41. Détail de la carte générale de la France. N°92 établie sous la direction de César-François Cassini de Thury. Montpellier, Nouvelle édition. 1815



42. Billet de trajet de la Société Bimar.

La Société Bimar a la volonté de faire du Radel, un grand port digne de Montpellier. Depuis quelques années, il draine le flux commercial de Montpellier, puisque les navires ne peuvent plus emprunter le canal de Graves compte tenu de son état de vétusté. Ainsi, les frères Bimar propose au Préfet de l'Hérault au printemps 1817 son intention de financer la construction d'un quai d'embarquement au port du Radel, ainsi qu'un approfondissement du tirant d'eau pour faciliter l'accès de plus gros navires. Le 02 juin 1817, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées donne son accord pour « établir au port du Radel un point d'embarquement et de débarquement des marchandises ainsi que le transport des voyageurs ».

Il souligne que « la réparation du port sera utile à l'embarquement des vins de la commune de Pérols et des communes voisines. » Les vestiges de ces quais empierrés affleurent encore lorsque les eaux sont basses.

**CANAUX DU MIDI,  
DES ÉTANGS ET DE BEAUCAIRE.**

**BARQUE DE POSTE.**

LE PUBLIC est prévenu que, depuis le 10 Juillet courant, le Service journalier des **BARQUES DE POSTE** pour le transport des Voyageurs, entre **TOULOUSE ET BEAUCAIRE**, communique avec **MONTPELLIER**, par une Diligence qui se rend à la rencontre de leur passage au Port de **CARNON**, situé sur le Canal des Étangs, près Pérols. Elle part tous les jours à 6 heures du matin, pour joindre le Bateau dirigé sur **BEAUCAIRE**, et à 11 heures du matin, pour joindre celui dirigé sur **TOULOUSE**.

Les Prix des Places dans la Salle et le Salon, sont réglés suivant le Tarif suivant :

	SALLE.	SALON.
BEAUCAIRE .....	5	7
SAINT-GILLES .....	5 75	5 75
AIGUESMORTES .....	5	4 50
CETTE .....	1 50	2 25
AGDE .....	5	4
BEZIERS .....	4	5 50
NARBONNE .....	7	10
SOMAIL .....	6	8 50
CARCASSONNE .....	9	15
CASTELNAUDARY .....	11	16
TOULOUSE .....	11	21

**DE MONTPELLIER A**

Les Militaires et Matelots en activité de service ne payeront que la moitié des prix fixes pour la Salle.

Il sera passé en franchise à chaque Voyageur pour ses effets un poids de 50 Kilogrammes.

L'Administration du service de la Barque de Poste sur les trois Canaux, ne sera responsable que des objets qui auront été remis à la garde du Receveur du Bateau, et de ceux qui auront payé le prix entier du port; elle ne sera pas responsable des cas de force majeure.

Le Bureau est établi à Montpellier, chez M. MAZERY, Place de la Comédie, à côté du Manège.

43. Affiche d'horaires  
des barques de poste  
entre le port du Radel et Beaucaire

Par cet accord, le Radel devient le port officiel de Montpellier. Depuis la Révolution, la traversée des étangs est devenue libre, ce que ne manquera pas de souligner le Préfet Creuze de Lesser lors d'un énième procès des Graves pour récupérer leurs prérogatives.

En 1822, le problème d'ensablement du littoral est à nouveau d'actualité. Alors que l'embouchure du Lez est encore ensablée, les frais de péage instaurés pour renflouer la trésorerie de la famille De Grave, les ports secondaires prospèrent. Le problème d'ensablement ne se cantonne pas à Lattes et au Lez, puisque deux ans plus tard, la société Bimar émet le souhait de déplacer l'embarcadère du port du Radel à la pointe de *Cournon* (nom ancien de Carnon). Le Préfet sursoit à cette demande à la seule condition que le canal soit prolongé le long de la digue du Curé Almeras, aménagée avant la Révolution.

De nombreuses études sont entreprises par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les gestionnaires des canaux, mais aucune ne propose une solution viable. En attendant, le port reste au *Radel*.

Entre 1830 et 1848, le problème d'ensablement de la passe du *grau* de Pérols (aujourd'hui de Carnon) fait débat. De nombreux procès-verbaux des Ponts et Chaussées font état d'une problématique similaire :

« Ce grau est ouvert, mais il ne présente au moment de notre reconnaissance qu'une faible

---

profondeur d'eau (...) ce niveau de profondeur existe aussi dans le canal qui uni le grau au canal des Etangs, (...) qui ne présente que 0m60 au-dessous de la basse mer au lieu d'un mètre au moins. »

L'entretien des *graus* et particulièrement celui de Pérols/Carnon représente comme jadis un point important de l'équilibre sanitaire des étangs. Celui-ci est pris très au sérieux après un épisode de choléra par le Préfet de l'Hérault, qui émet le 11 avril 1835 un arrêté sur les dispositions à prendre :

*« indépendamment du creusement du canal principal, il faut rétablir le canal de l'Est dit canal du Grec et en établir un nouveau du côté Ouest. »*

Immédiatement des travaux de désensablement sont entrepris sur les passes secondaires, qui sont réouvertes : celle du Grand-travers sur une largeur de 5 mètres et une voie d'eau de deux mètres de profondeur, celle de l'étang de Pérols sur dix mètres, et le grau de Pérols sur une largeur de seize mètres<sup>65</sup>.



44. Le Grand-Travers, en 2015

---

<sup>65</sup> RAVINET Th. *Codes des ponts et chaussées et des mines*, Tome 3, 1847.

---

## La naissance du port d'Usquin (1835-1935)

C'est avec l'arrêté du Préfet du 11 avril 1835, que naît le port actuel de Pérols, situé sur la pointe méridionale de la commune. L'arrêté stipule que sera « *prolongée d'environ 350 mètres la Digue du curé, qui à partir de la brèche nord du canal des Etangs se dirigeait sur une longueur d'environ 200 mètres vers le port (...) situé sur la pointe méridionale du territoire de la commune de Pérols (...) lui donnant sur toute son étendue une profondeur de 2 mètres (...) de sorte qu'il résulte de l'exécution de ces travaux un véritable canal qui favorise à la fois la conservation du grau de Pérols, le maintien de la salubrité publique et les relations commerciales de cette localité.* »

Il faut attendre les années 1840-1843 pour que les premiers travaux du nouveau port soient entrepris à la pointe de Carnon, à grands coups de remblais de terre, qui s'avèreront inadaptés.



45. Aménagement de l'entrée du port

Nous ne savons pas ce que devient la société Bimar durant ces décennies. Quant au fret, il continue à emprunter les voies navigables, donc le canal du Midi et les ports desservis. Bien que nous n'ayons que peu de documents d'archives de cette période pour déterminer le volume des marchandises drainé par le *port du Radel*, nous pouvons nous en faire une idée grâce aux *Comptes rendus du Service des Ponts et Chaussées*. Le rapport de 1842 dresse le bilan suivant, suite à l'observation du très mauvais état du chemin de Montpellier à

Pérois (actuelle D21 E) emprunté quotidiennement par :

« 80 colliers appartenant tous à l'administration des canaux. »



46. Reconstitution d'après la Carte d'Etat-major, réalisée par Rouillard, Hacq, Hennequin, 64x92, 5, imprimé par Lemercier et Cie, Paris. 1889

Ce n'est qu'en 1852, que la Compagnie Usquin entreprend l'aménagement et la construction du nouveau port, et du canal destiné à assurer une circulation optimale constante des eaux mer-étang. Celle-ci devenait impérieuse autant pour la navigation que pour la salubrité des eaux.

De 1850 à 1855, le grau eut son tracé modifié et enroché jusqu'à la mer avec un système de barrage mobile destiné à empêcher l'ensablement lors de coups de mer<sup>66</sup>. La mémoire collective et les diverses tentatives d'aménagement du delta du Lez, offrent des bases à une solution plus viable.

En 1854, les travaux d'aménagement sont suspendus par une série d'inondations. Le climat doux qui perdure est propice à la multiplication des moustiques et rend pendant plusieurs mois le littoral insalubre.

Une épidémie de malaria touche les habitants des villages côtiers, dont Pérois. Il faut attendre un an pour que les ouvriers finissent enfin les enrochements du grau de Carnon.



47. Prolongation de l'enrochement en mer du grau

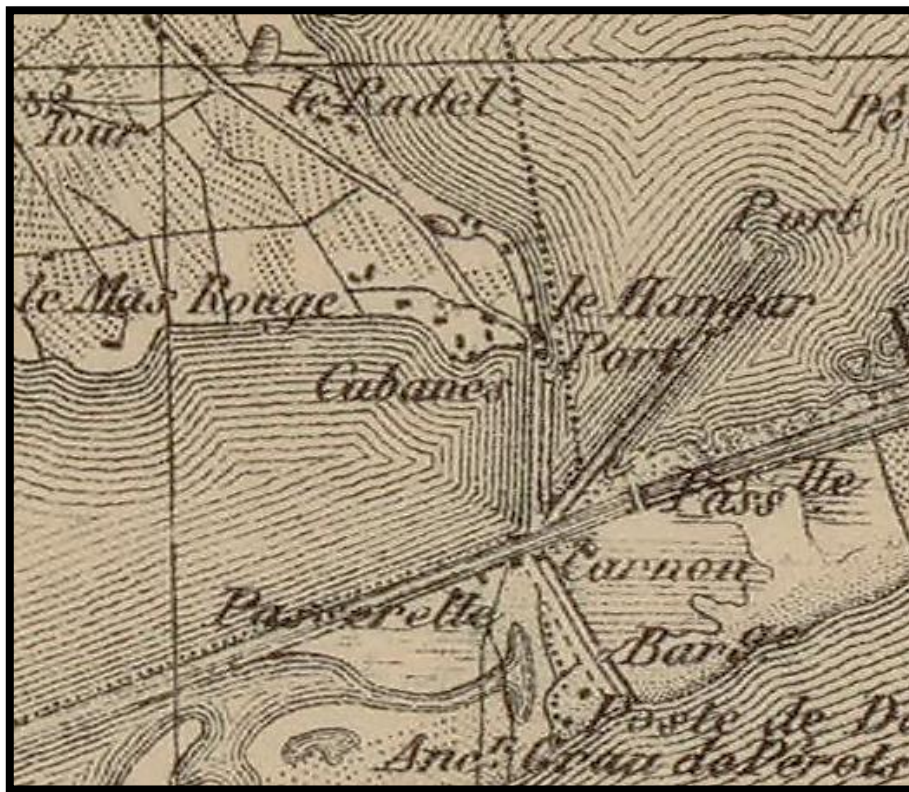
<sup>66</sup> La description de l'aménagement du grau de Pérois est décrite dans la revue *Le messager agricole*, vol. 5, 1865.





48. Portrait de M. Usquin,  
par Gustave Courbet (1861)  
Carnegie Museum of Art, Pennsylvania

Nous savons que dans les années 1857, un service rapide de bateaux à vapeur dessert la ville de Montpellier par le port de Pérols (pointe de Carnon)<sup>67</sup>. Dès cette date, les navires peuvent décharger directement dans le port de Pérols, où la Compagnie Usquin gestionnaire du *Canal des Etangs* a fait construire un gigantesque hangar à marchandises, d'une surface proche du bassin portuaire<sup>68</sup>. Le peintre Gustave Courbet a gardé intact l'image de M. Usquin, grâce auquel ce petit port rentra dans la modernité.



49. Détail de la Carte d'Etat-major, réalisée par Rouillard, Hacq, Hennequin,  
Format : 64x92,5, imprimé par Lemercier et Cie, Paris. 1889

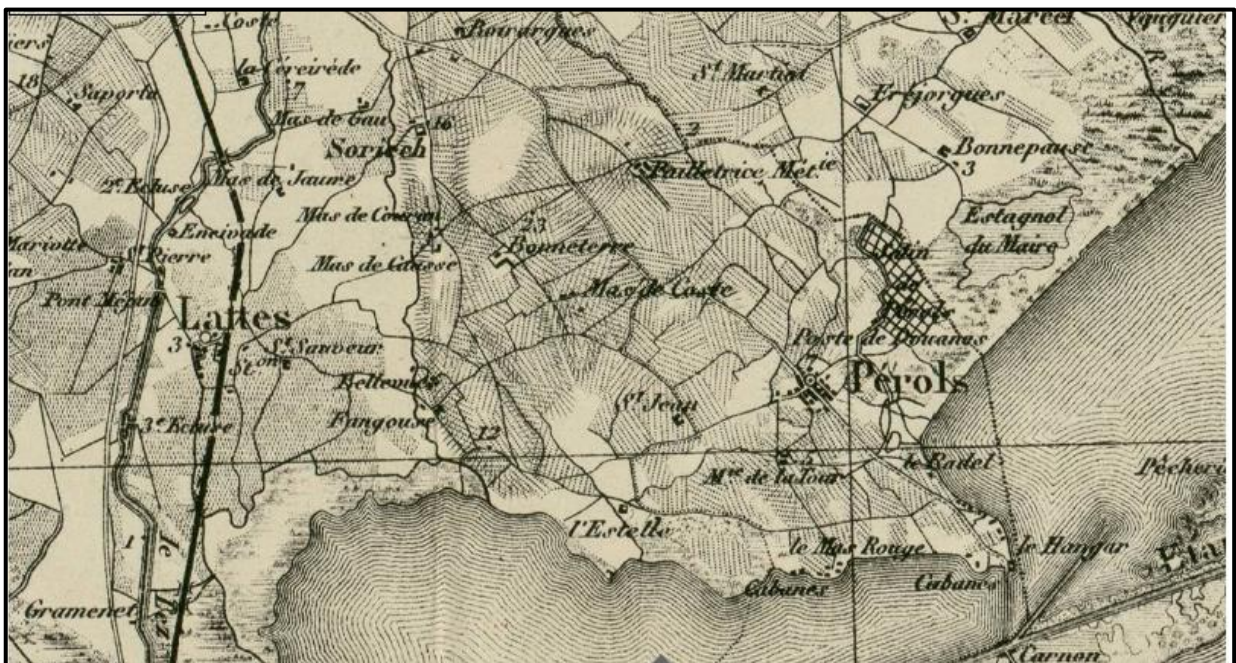
Le port de Pérols aménagé par la Compagnie Usquin devient un port de fret où les marchandises en provenance du Rhône sont déchargées ou stockées le temps d'une halte vers Sète.

<sup>67</sup> Lettre de la société Sery au Préfet daté de 1863.

<sup>68</sup> Un plan du projet, conservé aux Archives départementales de l'Hérault, Série S des Ponts et Chaussées, non daté.

Ce fonctionnement durera jusqu'à l'entre-deux guerres avant que les camions supplantent les péniches. Pour le rail, la concurrence se fera sentir plus tôt. Dès l'ouverture en 1845 de la ligne de chemin de fer Sète-Nîmes, les premiers wagons-foudres assurent le transport des vins locaux destinés à l'exportation mondiale jusqu'au port de Sète. De même, les scieries de Pérols vont se déplacer aux environs des gares de Montpellier qui les ravitaillent en bois.

En attendant, le port de Pérols prend une importance nationale et est systématiquement mentionné sur toutes les cartes de France et de la Région.



50. Extrait de Rouillard, Hacq et Hennequin, Carte de Montpellier (département de l'Hérault), 1874, format 64x92,5 (observations : levée par les officiers du Corps d'Etat-Major, et publiée par le dépôt de la guerre en 1866. Gravé le trait par Rouillard, la lettre par Hacq, le figuré du terrain par Hennequin, les eaux par Beaupré. Imp. Lith. Lemercier et Cie. Paris : Dumaine. BMM de Montpellier

A côté de l'aura du Radel, les ports de la baie du Mas rouge accueillent de plus en plus de pêcheurs, qui y installent leurs cabanes, comme le fait apparaitre

la Carte de Montpellier de Rouillard, Hacq et Hennequin.

Les pêcheurs réalisent de fabuleuses prises qu'ils exportent. Depuis déjà quelques années, les habitants tirent plus de profit de l'exportation des anguilles salées que du sel.

Ainsi, les salins ont ralenti leur production, mais leur rendement avoisine encore les 1500 tonnes par an jusqu'en 1860, nécessaire à la conservation des produits exportés. Au fur et à mesure, les pêcheurs vont employer la technique du fumage, avant d'expédier leurs précieux chargements par wagons pour l'Italie.

Parallèlement, les grands mas exploitent et exportent des milliers d'hectolitres de vin. Cette industrie emploie près de 40% de la main d'œuvre locale.

De plus, la mise en valeur de la source thermale du *boulidou*, dont le savant montpelliérain Henri Haguenot<sup>69</sup> découvre les vertus en 1740, attire à présent un tourisme thermal. Nombreux sont les voyageurs venus soigner leurs rhumatismes ou quelconque affections ophtalmologiques. Ils viennent en calèche de Montpellier pour passer la journée et manger dans l'auberge du village.

Le développement urbain se modifie pour se densifier autour de la vieille église médiévale et sur l'axe principal dénommée Grand'Rue.

DE MONTPELLIER. 129  
On ne prend pas intérieurement les eaux du *Boulidou*. On se baigne dans ce bassin, au fond duquel est une vase ou boue noirâtre dont on se sert aussi avec succès, en l'appliquant sur les parties affligées de douleurs.  
Les vertus reconnues de cette eau salulaire & bienfaisante la firent soumettre par M. Riviere à l'analyse chymique. C'est ici la principale partie du travail de cet Académicien. Comme l'article suivant roule tout entier sur les eaux minérales, nous y renvoyons ce que nous avons à dire sur cette analyse de l'eau du *Boulidou*.

DE MONTPELLIER. 133  
C'est par l'eau du *Boulidou* de Perols qu'il commença. Il eut d'abord l'attention de la filtrer pour en séparer un limon grossier qui la rend d'ordinaire assez trouble; après quoi il la soumit aux épreuves de la noix de galle, des esprits acides, & du sel de tartre; elle n'en reçut aucun changement.  
Il la fit évaporer, & il vit se former à la surface des pellicules grisâtres fort minces qui se précipitoient aux bords & au fond du vaisseau.  
L'évaporation finie, il resta une terre rousse très-falée, qui attiroit puissamment l'humidité de l'air & se résolvoit en liqueur.

51. Histoire de la Société Royale des Sciences établie à Montpellier, éditeur B. Duplain, 1766

<sup>69</sup> Henri Haguenot, montpelliérain d'origine (né le 26 janvier 1687 – mort le 11 décembre 1775) exerça comme médecin, avant d'être reconnu et d'intégrer la Société royale de médecine de Montpellier. Il publia de nombreux ouvrages de référence. A la fin de sa vie, il devient Conseiller à la cour des Comptes.

---

Les neuf cents habitants s'enrichissent et commencent à penser à améliorer leurs cadres de vie, notamment en souhaitant l'agrandissement de leur paroisse<sup>70</sup> devenue trop petite pour contenir l'ensemble des fidèles.



52. En 1870., un millier d'habitants peuple le village de Pérols. Carte postale, Coll. LABORIE

La modernité touche aussi les cabanes du port du Radel qui prennent au fur et à mesure l'allure de petits chalets de bois alors que le nombre de hangars et autres entrepôts se multiplient.

Seules les cabanes méridionales de Pérols abritant une vingtaine de pêcheurs conservent leur structure de roseaux, comme en témoigne la toile du peintre Gustave Courbet. Parmi ces dernières se distinguent trois bâtisses de pierre aux façades blanches construites par des employés du canal.

---

<sup>70</sup> Entre 1863 et 1870, le Conseil municipal vote l'agrandissement de l'église. L'emplacement est choisi sur l'ancien cimetière, lors de la délibération du 28 avril 1867. Elle sera consacrée par l'Evêque Lecourtier le 12 juin 1872.



53. Détail de *Souvenir des cabanes*, peint par Gustave COURBET (année 1850)

Les entrepôts du *Radel* sont progressivement abandonnés. Ces bâtisses de bois sont tantôt réutilisées telles quelles par les pêcheurs ou démembrées pour restaurer des cabanes existantes.

A la construction du *port d'Usquin*, le *port du Radel* n'est plus utilisé que par des pêcheurs *negafols*<sup>71</sup>.

Progressivement, le port millénaire va se combler avant de tomber totalement dans l'oubli, alors que le *port d'Usquin* affirme dès cet instant sa suprématie commerciale.

---

<sup>71</sup>Les *negafols* sont des barques très étroites à fond plat, conçue pour se déplacer dans les marais.

---

## ENTRE TRADITIONS ET MODERNITE

### Pérols, village de pêcheurs (1835-1935)

Nous constatons que le trafic commercial et économique a simplement glissé vers la pointe méridionale de Pérols, la plus proche du canal. Autour du bassin portuaire se concentrent les principales activités commerciales liées au fret et aux voyageurs, qui vont progressivement préférer les transports ferroviaires à la pointe de la modernité.

Entre 1870 et 1890, la pointe de Pérols (dite de Carnon ou de Carnoun) est reliée au littoral, où se rendent les premiers touristes, amateurs de bains de mer.

Les berges de la baie du *Mas rouge* sont restées dévolues aux seules activités de la pêche et des chantiers navals. Les menuisiers du chantier naval continuent à entretenir les barques des pêcheurs et les futailles des mas agricoles du cru, tandis qu'à chaque extrémité de la baie des cabanes de pêcheurs se sont organisées autour d'axes secondaires, cartographiés en 1874.



54. Extrait de Rouillard, Hacq et Hennequin, Carte de Montpellier (département de l'Hérault), 1874

---

Ces chemins secondaires sont des voies d'usage, empruntées quotidiennement par les pêcheurs pour alimenter le marché de Pérols, alors que la voie antique (D 21 E) est suivie pour le transport des poissons de premier choix vers les poissonneries de Montpellier. L'alimentation des péroliens est essentiellement constituée de poissons et crustacée, agrémentée de quelques pièces de gibiers. Le plat local est à cette époque la *pérolade de poissons* ou *perolada de peis*, bien que l'anguille devienne le met de prédilection du mois de mars. Elle continue à être largement pêchée et représente une part importante des revenus.



55. Anguilles prises dans une capejade

Avec le mouvement du renouveau du christianisme instillé dans les années 1890, la population consomme de plus en plus de poissons durant la période de Carême, mais surtout de l'anguille. Durant la période de jeûne, la consommation de viande, d'œufs, de beurre et de laitages est interdite.

C'est d'ailleurs cette prohibition qui poussera dès le Moyen-Age les Seigneurs et l'Evêque à se réserver des « étangs de pêche » afin de ne jamais manquer de poissons frais. Le début du XXe siècle est donc marqué par un nouvel intérêt pour l'anguille par les populations locales et les différentes manières de la cuisiner. Les berges de l'étang de Pérols se peuplent durant l'automne de centaine de pêcheurs venus chercher fortune dans l'eau argentée. Les anguilles sont alors salées afin d'être conservées jusqu'au printemps.

Il faut attendre les années 1914-



56. Les cabanes de sagne sur les bords du canal du Midi (1931), Carte postale, Coll. LABORIE



57. Une bâtisse en pierre sur les berges de l'étang (1931), Carte postale, Coll. LABORIE

1918 pour voir de nombreuses familles de pêcheurs habitant Pérols venir s'installer pour quelques mois dans leur cabane. Les ressources alimentaires venant à manquer, elles trouvaient plus judicieux de vivre à proximité immédiate de l'étang, qui leur offre poissons et gibiers. Il ne faut pas oublier que les réfrigérateurs et les congélateurs n'existaient pas. Sur les berges de l'étang se côtoient alors la cabane de roseaux, la baraque en planche et la bâtisse en pierre. C'est à cette période que de nombreuses cabanes en sagne sont rebâties en dur avec des matériaux de réemploi, dont celle de Louis Dides, maître staffeur de Montpellier, pourvue d'une des premières citernes à eau.

Certains *cabaniers*<sup>72</sup> se sédentarisent, enfin sur des terres souvent héritées depuis le Moyen-Age<sup>73</sup>. Les cabanes se regroupent. Parmi eux, il y a des pêcheurs très modestes, qui résident encore dans des cabanes de sagne à deux absides, comme celles qui existaient encore en 1931 au bord du canal. Dans les mêmes années, il y a des baraques en planches calfatées, comme celle de la famille de tonneliers et celle plus solides des maréchaux ferrants, dont celles des Teissandier. Nous constatons que le nom de ces familles est présent en continu aux cabanes, dès 1936 dans les registres de recensement de la population.

Les années de l'entre-deux-guerres correspondent à une période de regain d'intérêt pour les bains de mer et le développement des

<sup>72</sup> Le nom de *cabanier* est donné dès les années 1910 aux habitants des cabanes.

<sup>73</sup> C'est au Moyen-Age que les pêcheurs ont reçu des terres et le droit d'édifier des cabanes nécessaire à leur métier en des baux emphytéotiques.



---

villages littoraux de Carnon et Palavas. De nombreuses familles de pêcheurs aménagent alors les cabanes pour recevoir de la famille ou des amis pour les premiers congés payés. Alors que les lieux sont de plus en plus fréquentés par les touristes à la recherche de nature et de soleil, la fréquentation du port d'Usquin accueille les premiers bateaux de plaisance, qui avoisinent les bateaux de pêche motorisés. Cela fait alors quelques années que les semi-remorques et le rail assurent le transport des marchandises, qui ont désertées le port de Pérols. Le canal n'est plus employé que pour acheminer les denrées non périssables (sables, bois, céréales).

Le hangar d'Usquin a été détruit et des cabanes en dur l'ont remplacé. Le réseau de roubines s'est comblé au profit d'une résille de ruelles le long desquelles s'érigent des façades bigarrées de cabanes et cabanons fait de brique et de broc, reflet d'une période d'après-guerre. Une photographie restitue parfaitement cette description dont le cadrage permet de voir l'étang du Radel encore en eau.



58. Le port Usquin et la pointe de Grave (1950)

---

En 1950, le quartier dit des Cabanes est habité à l'année par les pêcheurs dont les Combarnous et quelques artisans montpelliérains amateurs de chasse à l'eau. Les pêcheurs étendent leurs filets sur les berges entre leurs barques. Les cabanes munies d'un auvent ont un charme particulier encore présent à la pointe de la Grave située à l'embouchure du port.

### **Le port de Carême et le projet Racine (1935-1964)**

C'est en 1963 qu'est voté le projet Racine qui vise à redessiner entièrement tout le littoral méditerranéen du Rhône à la frontière espagnole en créant des stations balnéaires de La Grande-Motte, Carnon, Le Cap d'Agde... Ces nouvelles villes sont reliées aux villes proches par de grands axes de circulations, dont une longeant la côte.

Les aménagements entrepris durant une décennie vont littéralement transformer le paysage languedocien. Ainsi, dans les années 1970, le tracé de la nouvelle artère de circulation Montpellier-La Grande-Motte va couper en deux le hameau de cabanes situées à la pointe de Carnon.



59. L'accès du port d'Usquin coupé par la construction des quatre voies.



60. La rue du port coupée par l'axe de la D21 puis D62



61. Reconstitution des berges et des rues du port d'Usquin, LABORIE  
(en bleu les berges, en rouge les rues, les cercles jaunes les maisons bâties au XIXe siècle)

Il faut dès lors trouver un nouveau nom au quartier de pêcheurs aux anguilles qui résident à l'année sur les berges de l'étang de Pérols, depuis des siècles. Un nom est adopté, bien qu'aucun élément d'archives ne permette de savoir comment. L'origine de cette dénomination se dilue dans les mémoires et l'évolution des us et coutumes. La pêche à l'anguille connaît depuis plus d'une vingtaine d'année une croissance exponentielle. Les pêcheurs s'enrichissent grâce à elle, car ils peuvent la vendre toute l'année aux touristes nordiques en vacance. Est-ce-cela qui a déterminé la désignation de *port de Carême*, rien ne permet de l'affirmer. Cela peut aussi être le fait d'un érudit local, ou de quelques documents anciens aujourd'hui disparus.

A partir de cette date vont coexister deux ports distincts, l'un de pêcheurs et de chasseurs et l'autre de plaisance et aussi de pêcheurs. Des habitudes millénaires bouleversées soudain par une verrue de béton et de bitume, mais à ce stade nous ne pouvons pas encore percevoir jusqu'à quelle ampleur. Non seulement cette barrière va séparer des familles, des habitudes, mais surtout va avoir un impact direct sur le métier ancestral de pêcheur. Alors que Paul Riquet avait pris soin de préserver les passes dans son projet du canal du Midi, la construction

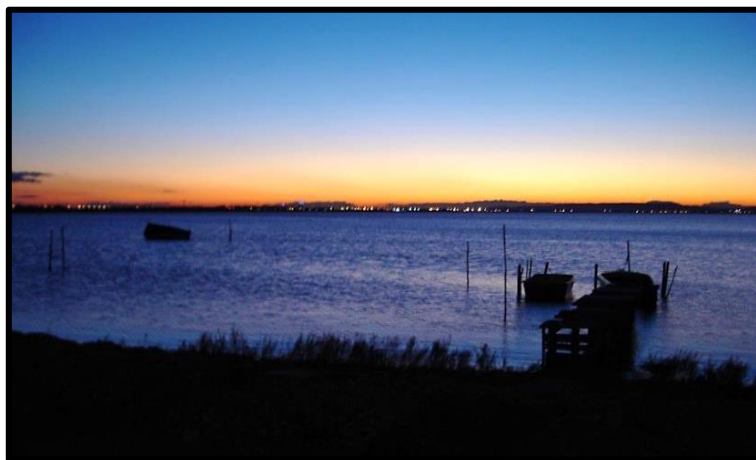
---

de la route Carnon-La Grande-Motte en obstrue une grande partie. Dans le meilleur des cas, les *graus* naturels passent d'une dizaine de mètres de largeur à seulement trois mètres correspondant au diamètre des buses en ciment. Cela a un effet immédiat sur le brassage des eaux et l'apparition de fléaux, peut-être similaires à ceux vécu au XVIIIe s. lors de l'ensablement des *graus*, dont celui de la *malaïgue*<sup>74</sup>. En octobre 1963, les premières pêches de poissons morts ont lieu.

Les années suivantes, le phénomène s'amplifie. Les causes sont multiples : la vaporisation en grande quantité de DDT pour éradiquer les moustiques vecteurs de fièvres, le lessivage des sols agricoles contenant des produits phytosanitaires, la pollution aux hydrocarbures et métaux lourds. Dix ans plus tard, les pêcheurs rapportent pour la première fois la formation de *malaïgue*, alors que le poisson se raréfie.

Le poisson diminuant, les pêcheurs vont eux-aussi diminuer. Et lentement, après avoir été un village de pêcheurs et de commerçants, les ports de Pérols vont lentement se tourner vers le tourisme et les loisirs nautiques.

La qualité de port montpelliérain du Radel va s'évanouir. La renommée nationale du port d'Usquin disparaître pour laisser le nom de port de Carême comme un mystère.



62. Le port de Carême, Coll. LABORIE

---

<sup>74</sup> La *malaïgue* signifie littéralement en occitan « mauvaise eaux », cela correspond au développement de problèmes d'anoxie de l'eau des étangs, par l'accumulation de sels nutritifs très odorants.

---

## BIBLIOGRAPHIE

### Administration

Dépôt des communes : Pérols, ADH, CC4, fol. 1 r

Clergé séculier : *Evêché de Maguelone, puis de Montpellier*, Série G, G1487-1488 et 1583.

1174 Clergé séculier : *Chapitre de Maguelone, puis de Montpellier : Privilège du franc-salé* (1174-1775) salins de pérols, Série G, G1823-1825.

1500 Cour des comptes, aides et finances de Montpellier : *Contentieux des gabelles, recettes et fermes générales des gabelles, Greniers, chambres à sel et salins (XVIe-XVIIIe siècle)*, ADH, Série B, 1 B

Domaines de l'Etat : *Domaine maritime, Etangs salés*, Série 2 Q, 2Q140-182.

1650 *Carte du Languedoc*, 37 x 52 cm, 1650, Ech. 1/7150000. (BNF, Cartes et plans, GE D-12922).

1700 *Juridiction consulaire de Montpellier : Consulat de Mer (XVIIe-XVIIIe siècle)*, ADH, Série B, 8B.

1702 *Registres des édits et ordonnances royaux (du Parlement du Languedoc), dessèchement des étangs, palus et marais du Bas-Languedoc*, impr. De F. Léonard, Paris, 1702

1790 Administration du département et des districts (1790-1800). Directoire du district de Montpellier : Administration générale, *Commerce et industrie : pêche de Pérols*, Série L, L 3306-3312.

Intendance du Languedoc, *Affaires diverses concernant les rivières et les canaux : Le canal de Grave (Montpellier, Lattes, Palavas, Pérols, etc)*, ADH, Série C, C4244 et suivants.

1800 Administration du département et des districts (1800-1940). Administration générale du département : *Communes et cantons changement de limites et de nom*, Série M, 1M3-24.

Travaux publics et transports (1800-1940), Ponts et chaussées, *Graus de Mauguio, du Grand Travers, de Pérols (ou de Carnon)*, Série S, 3S158-166 (pont du projet du port de Pérols).

1836 *Registre de recensement de la commune de Pérols de 1836*, ADH, 6 M 598 (consulté en 1991)

1891 *Environs de Montpellier*. 1/80.000., Service géographique de l'armée (Paris), 1891, 51 x 54 cm

*Carte du Languedoc*, BNF, Département des cartes et plans, CPL GE DD-2987 (1445 B)

---

## Ouvrages

ABBE Jean-Loup, *A la conquête des étangs. L'aménagement de l'espace en Languedoc méditerranéen (XIIe - XVe siècle)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2006. (BIB 1796)

ALARY Georgette, *Recherches languedociennes : Soriech*, Université du Tiers Temps,, Montpellier, 1990.

AMBERT Martine, LANDES Christian et al., *Les étangs à l'époque médiévale (d'Aigues-Mortes à Maguelone)*, exposition, Musée archéologique de Lattes, Automne 1986. (CRC 740)

AMELIN J. – M., *Guide du voyageur dans le département de l'Hérault*, 1827, ADH, BRC 638

ARNAL, H., *Carte pédologique de Montpellier*, au 1/100 000, INRA, Olivet, 1984.

ASSOCIATION POUR LA RECHERHCE ARCHEOLOGIQUE EN LANGUEDOC ORIENTAL, *Lattara 1*, Ed. ARALO, 1988, p. 43.

BAISSETTE Gaston, *L'étang de l'Or*, Presse du Languedoc, Paris, 1946.

BAUDON F., *Atlas dit du Grand Saint-Jean, Plan des étangs et du lido au niveau de Pérols*, ADH, 55H3.

BOISSIER DE LA CROIX DE SAUVAGE Pierre Auguste, *Dictionnaire languedocien-français*, 1785.

BOUCHUT Eugène, DESPRES Armand, *Dictionnaire de thérapeutique médicale et chirurgicale : comprenant le résumé de la médecine et de la chirurgie*, G. Baillière, 1 vol. (LXIII-1568), Paris, 1866,

CASSINI DE THURY César-François (1714-1784), *Carte générale de la France*, n°92, feuille 116, 59,5 x 95 cm, Ed. Scientifique, 1777-1778, Ech. 1/86400.

CHARPENTIER P. L., *Cartes des marais et côtières depuis Beaucaire jusques a Aigues Mortes et a Pérols et l'enclos des Salines de Pecais*, 1750. BNF Département cartes et plans, GE DD-2987 (1445 B)

CHAUVET Maurice, *Tendre Atlas*, 1973.

CHOLVY Gérard, *L'Hérault : de la préhistoire à nos jours*, Editions Bourdessoules, 1993, 475 pages.

CLAVEL-LEVEQUE Monique, *Puzzle gaulois, les Gaules en mémoire*, Annales littéraires de l'Université de Besançon, Les Belles Lettres, Paris, 1989, p. 278

DAUZAT Albert, *La toponymie française*, 1945

---

DAVEAU Isabelle, BEL Valérie, *L'occupation du territoire autour de Lattara : quelques aspects mis en lumière par les fouilles récentes*, 2004, <http://syslat.on-rev.com/gallia/16.pdf>

DUPONT André, "L'exploitation du sel sur les étangs du Languedoc (IXe - XIIIe siècle)", *Annales du Midi*, T. LXX, 1958.

GERMAIN Alexandre, *Histoire du commerce de Montpellier, antérieurement à l'ouverture du port de Cette*, vol. 1, J. Martel Ain, 1861, 569 p.

GIGOU Marie-José, *Les Maniguières de l'étang de l'Or : une ferme de pêche capitaliste du Moyen-Age au XIXe siècle*, Nîmes, Lacour, 2003. (BIB 874)

GIRARD Jean-Loup, *Etangs littoraux. Le comblement des étangs*, 1992. (BRA 3187)

GRAND THALAMUS, AM de Montpellier, fol. 54 v°.

HAMLIN Frank R., CABROL André, *Les noms de lieux du département de l'Hérault : nouveau dictionnaire topographique et étymologique*, Lacour, 1988, 435 pages.

*La description de l'aménagement du grau de Pérols est décrite dans la revue Le messager agricole*, vol. 5, 1865.

LANDES, Christian. « *Les découvertes archéologiques anciennes sur Lattes et ses environs* », *Lattara* 1, ARALO, 1988, p. 58-63.

LASSURE Christian, *Les cabanes de roseaux du littoral du Golfe du Lion à travers les cartes postales anciennes, L'architecture vernaculaire*, tome 32-33 (2008-2009)

LE ROY LADURIE Emmanuel, *Les paysans du Languedoc*, Flammarion, Paris, 1993, p. 78.

MARESCHAL Jacques Philippe (1689-1778), *Carte de la partie du Languedoc qui comprend les places fortes et les ouvrages publics de cette province*, Topographie militaire, 64 x 127 cm, 1787.

NOLIN, *Carte des provinces de Languedoc et de Roussillon*, fin XVIIe siècle.

PLATTER Thomas, *Notes de voyages d'un étudiant bâlois à Montpellier (1595-1599)*, Montpellier, Coulet, 1892, ADH, CRC 656

RAVINET Th. *Codes des ponts et chaussées et des mines*, 4 vol., Carilian-Goeury et V. Dalmont, Paris, 1847.

---

RONDELET Guillaume, *Histoire entière des poissons*, 1558.

ROUILLARD, HACQ, HENNEQUIN, *Carte d'Etat-major de l'Hérault*, Format : 64x92, 5, imprimé par Lemercier et Cie, Paris. 1889.

ROUILLARD, HACQ, HENNEQUIN, *Carte de Montpellier (département de l'Hérault)*, format 64 x 92,5. (Observations : levée par les officiers du Corps d'Etat-Major), Dépôt de la guerre (1866), 1874.

SICARD Jean-Michel, *La barque de Poste du Canal du Midi (1673-1858)*, Editions Empreinte, 2012.

SOCIETE ARCHEOLOGIQUE DE MONTPELLIER, *Mémoires de la Société archéologique de Montpellier*, Ed. SAM, Montpellier, 1835-1958.

THOMAS Eugène, *Dictionnaire topographique du département de l'Hérault comprenant les noms de lieux anciens et modernes*, numéro 6, vol. 11, Impr. Impériale, 1865, 278 pages.

VIDAL (géographe), *Carte des côtes du Languedoc : des cinq capitaineries affectées à la défense des côtes du Languedoc du cap Leucate en Camargue*, 1744, Ech. 1/45000

VINAS (géographe), *Cadastre napoléonien : tableau d'assemblage*, 1826 (3P3626), ADH, sous-série 3P (Cadastre, an XII-1930)