

HILLARY, BILL, CHELSEA :
LA DYNASTIE CLINTON

ATTENTATS : UN SITE
POUR LES VICTIMES

POLOGNE : QUAND
L'ÉGLISE SE DÉCHIRE



lexpress.fr • n° 3395 semaine du 27 juillet au 2 août 2016

L'express

l'épopée
maritime de
SÈTE



sète

FERTILE
PRESQU'ÎLE

Bordée par la Méditerranée d'un côté
et l'étang de Thau de l'autre,
la ville de Sète a été surnommée
« l'île singulière » par le poète Paul Valéry.

Elle est née de la volonté du Roi-Soleil de disposer d'un nouveau port de commerce en Méditerranée. En 350 ans, la cité languedocienne s'est forgée une âme maritime, nourrie des populations multiples venues sur ses rivages.

PAR AGNÈS LAURENT • PHOTOS : NANZA GONZAGUE

D'abord, une odeur. Saline, marine. Seule dans l'air clair du matin, mêlée à celle du figulier qui dort sous le soleil, perdue dans les vapeurs du chalut de retour de la pêche. Puis, ce bleu. Bleu dur du ciel qui vient se fracasser sur les pins du mont Saint-Clair ou sur les tuiles rouges des toits. Bleu marine de l'eau, tournant parfois au vert. Est-ce la mer, les canaux, l'étang ? En une poignée de secondes, le regard passe de l'un à l'autre. Avant que d'être une ville, Sète est une île, simple montagne calcaire flottant sur l'eau. D'un côté, la Grande Bleue. De l'autre, l'étang de Thau. Une multitude de canaux permettent le passage de l'un à l'autre ; d'étroites bandes de terre relient la cité au continent, vers Montpellier ou Agde. Certains voudraient faire de Sète « la Venise du Languedoc ». Toujours, elle s'y est dérobée. Trop farouche, trop fière pour se laisser reléguer à un second rang, aussi prestigieux soit-il.

Sète a pour elle l'orgueil et la beauté de sa jeunesse – 350 ans tout juste en ce mois de juillet 2016. Au milieu du XVII^e siècle, le cap de Cette – l'orthographe la plus courante jusqu'en 1928 – n'est qu'une montagne inhabitée, peuplée de quelques pins. La volonté d'un roi la transforme en un prospère port de commerce.

Portée par ses vents changeants, la Méditerranée est une mer capricieuse. Les marins redoutent les humeurs de ce si bien nommé golfe du Lion. Entre Pyrénées et Marseille, il leur faut un nouvel abri en eaux profondes. Une



Les travaux du port de Sète ont commencé par l'édification de la jetée Saint-Louis.

première fois, en 1596, Henri IV lance la « création du port de Cette », mais le projet n'aboutit pas. Il faut attendre 1663, la volonté de Louis XIV, la détermination de Colbert, l'intendant des Finances, et le talent constructeur de Pierre-Paul Riquet, déjà bâtisseur du canal du Midi, pour que le port voie le jour. Le chevalier de Clerville, envoyé en mission de repérage, perçoit dans cette « encoignure au ventre de la mer » l'emplacement idéal pour développer le commerce du Languedoc.

Une ville née d'un port

Sète est-elle une ville ? un port ? Le 29 juillet 1666, jour de pose de la première pierre du môle Saint-Louis, qui marquera l'accès au grand large, la question ne se pose pas. La ville n'existe pas encore. On la crée pour l'occasion. La très réputée foire de Beaucaire ➤

est terminée, l'événement s'étoit va attirer des dizaines de spectateurs venus des bourgades alentour. En quelques semaines, une cité de carton sort de terre. A l'embouchure future du canal, une église est dressée, dédiée à Saint Louis. Saint Louis en hommage au Roi-Soleil, mais aussi en mémoire de son aïeul Louis IX, parti en croisade quatre siècles plus tôt d'Aigues-Mortes, autre port languedocien. L'évêque de Montpellier, Mgr François Bousquet, est là, il bénit la première pierre, noire, volcanique, sur laquelle le nom de Louis XIV est gravé en lettres d'or.

La cérémonie religieuse terminée, place, enfin, à la fête. Au cours de cette journée mémorable, on dispute les premières joutes de l'histoire de Sète

Sète a pour elle l'orgueil et la beauté de sa jeunesse : 350 ans tout juste en ce mois de juillet 2016



Chargement sur les quais du centre-ville.

A Sète, les bords du canal Royal jouent le rôle de place publique. Tout au long de l'été, on peut y assister aux très populaires tournois de joutes nautiques.



– prémices d'une tradition désormais bien ancrée. Les officiels se rassemblent pour le banquet, les autres se rafraîchissent sur la plage – les tentes des marchands de fruits, de limonade et de liqueurs à glace y ont été installées. Tout à leur amusement, la plupart des convives ont oublié qu'à Sète la nature reprend souvent ses droits. Le vent marin a fait monter l'eau. Le gué qui permet de rejoindre la terre ferme est submergé. Beaucoup doivent rester jusqu'au matin sur cette « île singulière », comme la définira bien plus tard le poète Paul Valéry, s'étoit d'origine.

Parce qu'elle est née de rien, Sète est une ville métisse, nourrie des populations échouées sur ses rivages. Ses premiers habitants, employés à la

construction du port sous la direction de Pierre-Paul Riquet, sont issus des villages voisins. Ils quittent Agde, Frontignan ou Bouzigues, à quelques kilomètres à peine, pour s'installer au pied du mont Saint-Clair. Sur l'emplacement de ce qui est aujourd'hui le cimetière marin, Riquet fait construire quelques maisons, des écuries, des magasins, une petite chapelle. Les hommes sont souvent seuls, célibataires, la mortalité est élevée. La mer et le port dévorent volontiers les humains qui les approchent. En 1685, ils sont à peine 800 à peupler Sète. Plus tard les rejoindront des travailleurs de l'arrière-pays et de la Provence, des négociants du nord de l'Europe venus goûter aux joies du commerce languedocien. Plus tard encore, les immigrations catalane et italienne, plus populaires; les rapatriés d'Algérie, enfin, au milieu du xx^e siècle...

Le vin et la tonnellerie ont fait sa prospérité

Chacun laisse sa trace dans la ville. Les riches bâtisses en pierre de taille en bordure du canal Royal et l'étrange palais consulaire, à l'allure orientale, témoignent de la prospérité passée de Sète. Pour la plupart originaires de Gaète et de Cetara, dans le golfe de Naples et sur la côte amalfitaine, les Italiens, d'abord dockers ou manutentionnaires sur le port, deviennent de redoutables patrons de pêche. Ils se font une spécialité de ces bateaux-bœufs amarrés sur le quai de la Consigne, si typiques de Sète : deux bateaux naviguent ensemble, tractant derrière eux un filet, comme une paire de bœufs tirant une charrue. Dans l'entre-deux-guerres, le port en compte « 36 paires, soit 72 bateaux », selon André Aversa, l'un des derniers charpentiers de marine de la ville, aujourd'hui octogénaire. Deux frères, deux beaux-frères, des disputes et un commerce longtemps florissant, comme en témoignent encore quelques lignées, telle celle des Avallone. Un



La destinée du navire des rescapés de la Shoah a eu un poids considérable dans la création de l'Etat d'Israël.

Et l'Exodus partit de Sète

De l'événement, il ne reste plus à Sète qu'une plaque discrète clouée au milieu du môle Saint-Louis : « Exodus 47, 11 juillet 1947. 4530 résistants aidés par la population de Sète et les autorités de la région embarquaient ici, en forçant le blocus britannique. » Après une première tentative avortée à Marseille, c'est en effet depuis le port languedocien que le navire *President Warfield*, officiellement à destination de la Colombie, met, au cœur de l'été 1947, le cap sur Tel-Aviv. A son bord, plus de 4500 personnes, dont 1282 femmes, 1672 enfants, rescapés des camps de la mort allemands, qui rêvent de rejoindre la Terre promise. Les Britanniques, détenteurs du mandat sur la Palestine depuis 1920, s'y refusent, de peur que ces arrivées massives ne provoquent une réaction armée des Arabes. Alors que le bateau stationne à Sète, les Anglais font pression sur les autorités françaises pour empêcher

son départ. Le gouvernement tergiverse. Le 10 juillet, le capitaine de navigation local finit par donner son autorisation car le bateau « effectue le transport de passagers spéciaux ». Sans attendre, craignant un nouveau contretemps, le navire manœuvre par ses propres moyens et prend la direction de la haute mer. Après six jours de traversée, le navire, désormais baptisé *Exodus 47*, est éperonné par deux destroyers britanniques, l'obligeant à accoster à Haïfa. Un mouvement de panique provoque trois morts et une centaine de blessés. La plupart des passagers sont renvoyés vers l'Europe, parfois en Allemagne. Nombre d'entre eux entament une grève de la faim. Dans l'opinion mondiale, c'est le choc. L'épisode de l'*Exodus* contribue à l'adoption du plan de partage de la Palestine par l'ONU en novembre 1947. Plan qui débouchera quelques mois plus tard sur la création de l'Etat d'Israël.

► tiers de la population sèteoise aurait des ancêtres italiens.

Qu'ils viennent du nord ou du sud, de l'est ou de l'ouest, tous sont attirés par l'extraordinaire situation géographique. Sur la côte méditerranéenne, Toulon est dédiée aux armées, Sète au commerce et à la pêche, même si une féroce attaque des Anglais, en 1710, oblige à construire des défenses – il n'en reste plus guère que les forts Saint-Pierre et Richelieu. A mi-chemin de l'Espagne et de l'Italie, la presqu'île s'impose comme une escale concurrente de Marseille. Alger est à 730 kilomètres, Oran à 930. Paris, plus proche avec ses 616 kilomètres, paraît si lointaine... Dès 1673, un arrêt du roi octroie la liberté d'établissement sur l'île :

Née de la volonté de Louis XIV, Sète bénéficie, en 1673 d'une exemption de droits sur les marchandises, un privilège qui favorise son essor.

De Cette à Sète



Longtemps, la ville a hésité sur l'orthographe de son nom, parfois « Sette » (la montagne), plus fréquemment « Cette » (la baleine). La confusion devenant trop grande avec l'adjectif démonstratif, un décret ministériel tranche en 1928 : désormais, la commune sera appelée Sète.

liberté de commercer, exemption de droits sur les marchandises... Les Sèteois ne paieront pas l'impôt royal, pas plus que les droits seigneuriaux, au grand dam desdits seigneurs. Ce privilège n'aura qu'un temps, mais il permet à la cité de prendre son essor. Les notables de Montpellier y créent des compagnies commerciales, à l'instar de cette ancienne Compagnie du commerce de Cette, qui a pour objet « d'envoyer du vin et autres denrées aux Echelles de la Méditerranée ».

Très vite, la réputation du port s'étend. Les négociants des pays nordiques fournissent blés et bois et achètent vin et sel qu'ils envoient dans leur patrie d'origine. Sur les quais résonnent les échos des charpentiers

de marine, des fabricants de futailles, des voiliers, des charrons..., tous dévoués à la vocation maritime de la ville. L'arrivée du chemin de fer en 1839 – la ligne Montpellier-Sète est la troisième de France –, le canal du Rhône à Sète, et le développement des télégraphes à signaux accélèrent les échanges. D'exportateur de vin, le port devient importateur. La production du Languedoc est trop faible en degrés et de mauvaise qualité, on la mélange à du vin d'Algérie. Les Sèteois s'adaptent. La famille de Marc Chevallier, actuel président du port de Sète, en témoigne : d'abord spécialisée dans la futaille, elle se reconvertit dans les pinardiers, ces bateaux qui chargent le vin en vrac, puis dans le transport de marchandises diverses. ►



Début juillet, une procession aux flambeaux honore le patron des pêcheurs.

Le Grand Pardon de la Saint-Pierre

Des festivités sèteoises, la plus connue est sans doute la Saint-Louis. A la fin du mois d'août, on honore le patron de la ville par un week-end de ripaille et par le plus prestigieux concours de joutes de la saison. Mais il est un autre événement auquel tiennent beaucoup les Sèteois : le Grand Pardon de la Saint-Pierre, qui se déroule, lui, au début de l'été, généralement le premier week-end de juillet. Fête religieuse et païenne, mue par une profonde ferveur populaire, elle honore le patron des pêcheurs. Dès le vendredi soir, la statue de saint Pierre en sa barque est extraite de sa demeure habituelle, la chapelle des Pénitents. Eclairée par de simples flambeaux, une procession s'étire dans

les ruelles de la ville, jusqu'à l'église Saint-Louis ; les pêcheurs l'accompagnent, solennels, vêtus de marinières. Quelques-uns ont été choisis pour être porteurs. Arrivés à l'église, ils doivent grimper les vingt marches en courant. La barque pèse 400 kilos – attention à ne pas la faire chavirer devant toute la ville. Enfin, saint Pierre est en lieu sûr. Il fait sa réapparition le dimanche pour la sortie en mer. Dans un « ordonnance tout à fait sèteois », selon le mot d'Ernest Puerta, habitant du cru, une myriade de bateaux, petits ou grands, sortent du port pour l'adieu aux pêcheurs morts dans l'année. La mer se tapisse de bouquets de fleurs. Déjà, la lumière a changé pour le retour à quai.



➔ Après la Seconde Guerre mondiale, les pêcheurs abandonnent les bateaux-boeufs pour des chalutiers motorisés.

Partout, la ville affiche son destin commercial. Les chais s'alignent en bordure des canaux, les fûts s'entassent sur les quais. Les bateaux pénètrent jusqu'au pont de la Savonnerie au cœur de la cité et débarquent directement les marchandises dans les magasins installés au rez-de-chaussée des immeubles. Gustave Brugidou, président de la Société d'études historiques et scientifiques de Sète et de sa région, se souvient qu'enfant il habitait à proximité de la gare, avec vue sur le canal : « Les bateaux venaient jusque-là. Il y avait notamment ces navires soviétiques, qui déchargeaient du bois. Parfois jusqu'à 7 ou 8 mètres de hauteur. » Difficile à imaginer aujourd'hui...



La vraie patrie de la brandade

La brandade a beau être une spécialité nîmoise, c'est par Sète que ce poisson séché est entré en terre languedocienne. Dès 1815, les armateurs normands de Fécamp, grands pêcheurs de morue au large de Terre-Neuve, ordonnent à leurs navires de passer, en fin de campagne, le cap de Gibraltair et de décharger directement les marchandises dans le port méditerranéen. Ensuite seulement, ils peuvent rejoindre Fécamp, les cales chargées de sel et de vin. Les armateurs sétois ne se satisfont qu'un temps de cette organisation. Certains d'entre eux – les Comolet, les Bailly et les Nègre-Cousin-Michel – prennent pied à Fécamp : ils y achètent des navires qu'ils arment avec des capitaines et des

équipages locaux, habitués aux dures conditions de la pêche à la morue. « Ils y apportent aussi des techniques de commerce très modernes : ils achètent des cargaisons à prix prédéfinis, avant même que les navires partent en campagne, ce qui leur assure un avantage certain sur leurs concurrents », souligne Pascal Servain, historien local qui a mené des recherches sur la route du sel à Fécamp. En 1855, les Sétois sont possesseurs d'un tiers de la flotte fécampoise. Mais déjà le déclin s'amorce. Le développement du chemin de fer transfère l'activité de sécherie vers Bordeaux, mieux desservi. La tradition culinaire, elle, demeure. Sète est l'un des rares endroits qui produisent de la brandade. Avec Nîmes, bien sûr.

marin qui domine la Méditerranée, aux côtés de Paul Valéry et de Jean Vilar. D'extraction plus modeste, on est conduit un peu plus loin, au cimetière du Py. La compagnie n'y est pas si mauvaise, Georges Brassens y repose.

La cuisine sétoise, si typique même au regard de la région, porte l'empreinte de ces destins croisés en bordure de Méditerranée. Les encornets et les moules farcis à la viande ne sont-ils pas issus de la rencontre de la mer et de la tradition des farcis de l'arrière-pays ? La tielle, chausson de pâte à l'huile d'olive fourré de poulpe et de tomate, et la macaronade, ces pâtes courtes nappées d'une sauce tomate épaisse et de trois viandes, sont des spécialités d'Italie. Sète les a transformées pour les faire siennes : « Elles ont été codifiées ici. Par exemple, ma grand-mère italienne mettait dans la tielle des olives noires et dans la macaronade des pieds de cochon pour le gélatineux. Dans la recette sétoise, il n'est question ni de l'un ni de l'autre », raconte Véronique Britto, directrice commerciale de Azaïs-Polito, une conserverie artisanale de produits sétois, et parfaite connaisseuse de la gastronomie locale. C'est ainsi, aussi, que la bourride provençale devint sétoise. Et que la brandade de morue, loin d'être nîmoise, est en réalité de la presqu'île (voir l'encadré).

Etre sétois est un privilège qui se conquiert. Il faut y être né, à défaut y avoir passé une partie de son enfance, l'avoir quittée, un peu, très peu, et, très tôt, y être revenu. Avec 43 000 habitants, difficile de tricher, l'inconnu passe rarement inaperçu. Il faut en connaître les codes et ne pas y déroger. Il faut savoir qu'ici le bar s'appelle « loup », et la lotte « baudroie », être capable de commander des brageoles ou une brasucade de moules sans poser de questions. Il faut se souvenir que jadis on salait les anchois sur le quai de la Consigne, là où, aujourd'hui, on vend des hamacs ; qu'une poissonnerie familiale a été remplacée par un restaurant réputé, à côté

d'un bistrot qui revendique, lui, sur son enseigne, sa « mauvaise réputation ».

Il faut savoir vivre au rythme des ponts. Deux fois par jour, matin et soir, les plus anciens à la structure d'acier se soulèvent, les plus modernes se tournent pour laisser passer les bateaux aux mâts trop hauts. Le chemin de fer et les lignes de bus suspendent leur train-train. Les jours de presse, quelques piétons courent, même après que la lumière clignote. Si, si, on le sait, sur celui-là, on a le temps de traverser. Sur d'autres, il faut savoir s'arrêter, observer. Tiens, le ferry du Maroc est à quai ; Ah ! aujourd'hui, c'est le navire pour Izmir en Turquie... Est-ce le mistral, la tramontane, le marin qui souffle ? La mer donne le ton, la ville le suit.

Aujourd'hui rebaptisé cimetière marin, le cimetière Saint-Charles est la dernière demeure des riches familles.



Etre sétois est un privilège qui se conquiert. Il faut y être né, à défaut y avoir passé une partie de son enfance, l'avoir quittée, un peu, très peu, et, très tôt, y être revenu

Etre sétois, c'est avoir le verbe haut et le sens de la répartie. Ernest Puerta, adopté par la ville à 9 ans de retour d'Algérie, s'amuse encore de cette mareyeuse qui, agacée par un touriste qui lui demandait si ses moules étaient fraîches, l'avait interpellé, lui le client fidèle, par un tonitruant : « Toi qui sais, dis-lui si elle est bonne ou pas, ma moule ! » Le parler y est franc, mais les secrets bien gardés. Le poissonnier n'apprécie pas que l'on prenne des notes à côté de son étal. S'inquiète-t-il à cause de ses prix ? Non de ses queues de baudroie, trop petites pour être vendues, mais vendues quand même, au cœur du marché couvert. Lorsqu'ils ont voulu, il y a quelques années, recenser les bateaux appartenant à des Sétois, ➔

stationnés en contrebas des quais, les dirigeants du port se sont heurtés au silence. Il a fallu négocier, rassurer pour obtenir, enfin, l'information souhaitée. On connaît les petits arrangements du voisin, mais chut... De l'art d'être gueulard tout en étant taiseux.

A Sète, on chicané volontiers. Aujourd'hui comme hier. Et publiquement. En 1858, les frères Deshayes, concessionnaires de la première plage de Sète, n'hésitent pas en plein mois de juillet à mettre les points sur les / de leurs adversaires par voie d'affichage : « Les propriétaires, instruits que la malveillance fait courir le bruit que les prix des bains ont été augmentés, s'empressent d'informer le public qu'aucune augmentation n'a eu

Dédié à 80 % au commerce, à 10 % à la plaisance et à 10 % à la pêche, le port est le deuxième employeur de la ville, derrière l'hôpital, avec 1 200 emplois directs

lieu et que les prix sont les mêmes que les années précédentes (on peut s'en assurer par le tarif suivant). » Agacement d'un siècle passé ? Aujourd'hui encore les « rouspétaires » ne manquent pas les jours de marché. Toujours avec l'accent et jamais sans raison : la chaleur, l'arrivée des touristes et ce pont de la gare à qui il a pris la fantaisie de ne plus traverser le canal, mais de s'y baigner le temps d'un été, le temps d'une remise en état, obligeant à d'interminables détours et d'impressionnants bouchons.

Des caractères bien trempés

Face à l'étranger – viendrait-il de quelques dizaines de kilomètres à peine – les Sétos font bloc. Entre eux, d'une profession à l'autre, ils s'empoi-

Avec 15 chalutiers contre le double il y a 3 ans, et 18 thoniers, l'activité halieutique est à la peine.



Les bateaux de pêche de toute taille forgent l'âme d'une ville populaire et haute en couleur qui lutte pour ne pas devenir une marina.

gnent volontiers. Les dockers sont des gros bras puissants; les grutiers aussi. Mais les premiers font de la logistique horizontale, les seconds travaillent à la verticale. Ils n'ont pas toujours les mêmes positions politiques. Dans le port, les pêcheurs se chamaillent avec les plaisanciers, les thoniers avec les chalutiers, les pêcheurs avec les mareyeurs. C'est ainsi qu'il a fallu, à l'entrée du vieux bassin, en plein cœur de la ville, des mois pour trouver un compromis. Les plaisanciers s'agaçaient de ces chalutiers qui partaient en mer à trois heures du matin, les réveillant et les bousculant par la houle qu'ils engendraient – il se dit que la vitesse était peut-être excessive. Certains s'étaient mis en tête d'envoyer stationner les pêcheurs à Frontignan, la ville voisine. Les intéressés s'y sont refusés avec force... et le soutien des Sétos. Après moult palabres, il fut décidé de construire un brise-clapot qui a ramené le calme. L'esprit insulaire, dit-on, forge des caractères bien trempés.

Peu à peu, la géographie maritime de Sète évolue. Si le canal Royal reste dédié aux chalutiers et aux « petits métiers »

– ces bateaux plus modestes qui pêchent près des côtes –, les autres chenaux ont, en quelques années, changé de physiologie. Le bassin du Midi, en bordure de la gare, hier industriel, accueille désormais des grands yachts, le quai d'Alger reçoit des bateaux de croisière. Le port de commerce s'éloigne, lui, progressivement d'une ville, d'une île qui ne peut plus s'étendre. Il prend ses aises en direction de Frontignan, la commune voisine. Les responsables du port, propriété de la Région depuis 2008, plaident le nécessaire développement et la diversification vers la croisière et la plaisance. Dédié à 80 % au commerce, à 10 % à la plaisance et à 10 % à la pêche,

Pour en savoir plus

Site de la Société d'études historiques et scientifiques de Sète et sa région : Histoiredesete.fr
À LIRE :
Sète, 1666.
Imaginer un port,

faire naître une ville, de Djinn et Christophe Naigeon.
Ed. Foxrot, 15 €. *Histoire de Sète, sous la direction de Jean Sagnes.*
Ed. Privat (1987).

le port est le deuxième employeur de la ville derrière l'hôpital, avec 1 200 emplois directs. Avec un taux de chômage qui dépasse les 20 %, la municipalité n'a guère d'autre choix que de suivre les projets de la Région.

Les Sétos d'origine ou d'adoption ne cachent pas leur inquiétude. Au gré d'une majorité municipale qui passe de la droite républicaine à une équipe communiste, avec le FN en embuscade, on soupçonne les premiers de vouloir en faire une réplique de Saint-Trop, la gauche de la paupériser sans proposer grand-chose. « Certains veulent faire de Sète une marina. On peut mettre des péniches et des grands voiliers sur le canal Royal, mais l'âme de la ville et la carte postale que viennent chercher les touristes, ce sont les petits métiers et les bateaux de pêche, pas la plaisance », résume Christophe Naigeon, auteur avec Djinn Naigeon du livre *Sète, 1666. Imaginer un port, faire naître une ville.*

Il y a deux ans, une quinzaine de chalutiers, encore en état, ont été envoyés au rebut, réduisant de moitié la flotte. Plus assez de pêche – pour cause de pollution, le poisson bleu (sardines, anchois...) ne grossit plus suffisamment pour être commercialisé –, plus assez rentable. Les fonds européens ont subventionné le déchirage de bateaux qu'ils avaient contribué à financer quelques années plus tôt. Le cœur de nombre de Sétos s'est déchiré avec ces chaluts. Si demain la pêche et ses rituels – le retour en fin d'après-midi dans un cortège de mouettes, la vente à la criée ou sur le port – disparaissent, Sète ne serait plus vraiment Sète. Si demain les porte-conteneurs ou les ferries ne venaient plus mouiller dans le bassin Orsetti, Sète ne serait plus vraiment Sète. Ses habitants le disent et le répètent. Comme toutes les filles du Sud, Sète est charmante, désordonnée et vivante. Elle est port de pêche, de commerce, de plaisance. Pas l'un ou l'autre. Et surtout pas ville-musée comme Venise.