

Le soleil commence à réchauffer techniciens, badauds (nous sommes dimanche) et élus locaux parmi lesquels Albert GOT, le maire du Barcarès. Des élingues sont alors frappées à la proue du paquebot puis portées à terre et solidement amarrées à de puissants engins de chantier, tandis que le PROVENCAL 6 croche sa remorque à la poupe du navire afin de le maintenir dans l'axe du chenal. Profitant d'une saute de vent, les Caterpillars font vrombir leurs moteurs. Les élingues se tendent. Bien aligné face au chenal par la poussée des remorqueurs, le LYDIA s'ébranle lentement et s'avance entre les bouées qui balisent son ultime quart de mille.



Une élingue se rompt soudain et le navire se met à dériver, mais il est vite replacé dans le droit chemin. Mètre après mètre, il pénètre à l'intérieur des terres suivi comme son ombre par le PROVENCAL 6 qui anticipe ses écarts en poussant les 1950 CV de sa machine. Le flux de son hélice carénée sape les berges de sable, qu'il heurte parfois de la coque. La tension est extrême. La moindre fausse manœuvre serait aussitôt sanctionnée par un échouage involontaire du paquebot, ou pire, déséquilibré, le navire risquerait même de se coucher.

Mais, huit heures après le début des opérations, le LYDIA s'immobilise à l'emplacement prévu, et bientôt le PROVENCAL 6, qui grâce à son faible tirant d'eau (moins de 3 mètres) a pu accompagner le paquebot jusqu'au fond de la souille, peut décrocher sa remorque et regagner avec précaution la pleine mer. Mission accomplie ! L'ensablement définitif du paquebot prendra trois semaines et attirera déjà des milliers de touristes...

OFFICE DE TOURISME

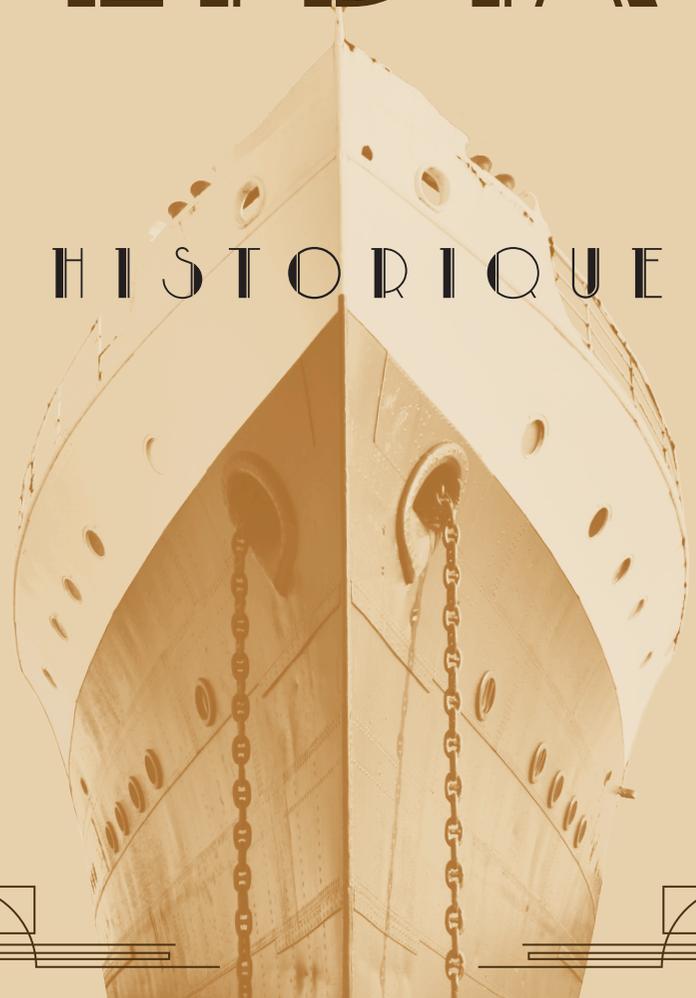
04 68 86 16 56 - www.portbarcares.com



BIENVENUE A BORD DU

LYDIA

HISTORIQUE



À la fin des années 60, le gouvernement de Charles de Gaulle lance un vaste plan d'aménagement touristique du littoral du Languedoc Roussillon : la mission Racine. Ce plan ambitieux inclut le littoral du Barcarès et de Leucate, quasiment vierge jusqu'alors.

Conçue par l'architecte Georges CANDELIS pour la SEMETA, société d'économie mixte chargée de l'aménagement de notre côte, dirigée par Gaston Pams, Port-Barcarès est une ville à naître, parmi d'autres. Une ville surgie des sables, à inventer. Ludovic Pams, administrateur de la SEMETA et cousin de Gaston, lance alors l'idée d'associer à ces futurs ensembles immobiliers la silhouette d'un paquebot. Premier immeuble de la station, celui-ci deviendra son phare, son emblème. Reste à concrétiser ce projet totalement déraisonnable. Nous sommes en juin 1967, l'aventure barcarésienne du LYDIA commence...

UNE HISTOIRE HORS DU COMMUN

1931

Commandé aux chantiers BURMEISTER et WAIN à Copenhague (Danemark) en 1930, le paquebot-cargo entre en service en juin 1931 pour l'ADELAIDE STEAMSHIP COMPANY en Australie du Sud. Il est baptisé MOONTA, nom d'une petite ville du sud de l'Australie située sur la presqu'île d'YORK dans le golfe de SPENCER. Jusqu'en 1955 M V MOONTA sera le lien incontournable du Gulf Trip, seul moyen à l'époque de relier les petites villes bordant le golfe, emportant un maximum de 160 passagers et 35 membres d'équipage à la vitesse de 14 nœuds. Deux cales avant et une à l'arrière lui permettent d'assurer le trafic de marchandises.



1955

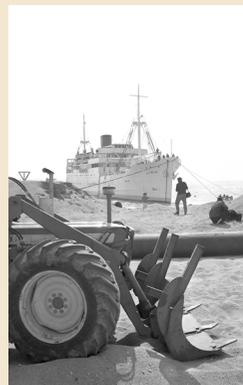
Acquis en décembre 1955 par une compagnie grecque du PIREE, THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES, le MOONTA quitte la mer australe pour les eaux de la MEDITERRANEE, bouclant ainsi son 2^{ème} demi tour du monde ! Il est rebaptisé M S LYDIA. Sa capacité passagère est triplée et sa coque est repeinte en blanc. Le Lydia assure une ligne régulière entre MARSEILLE et BEYROUTH avec des escales dans les ports italiens de GENES et NAPLES, du PIREE en GRECE, d'ALEXANDRIE en EGYPTE et de LIMASSOL à CHYPRE. Au retour, il rajoute une escale à PORT-SAÏD, au débouché du canal de SUEZ.



1966

Le hasard offre un destin unique à ce paquebot retiré de la navigation. Il est en effet acquis au lendemain de Noël par la SEMETA à l'initiative de son président, le sénateur Gaston PAMS pour être ensablé. Expérience folle, innovante et jamais renouvelée. Symbole du nouveau cap pris par la région et de l'esprit pionnier de l'époque, le grand paquebot blanc sera l'âme et le cœur de la station à naître.

UN CHANTIER PHARAONIQUE ET UNE AVENTURE PERILLEUSE



Amarré le 3 mars au poste 119 de Marseille, le LYDIA va y subir pendant 3 mois de nombreuses transformations, exécutées par la Société Provençale des ateliers TERRIN. En dépit des apparences, le paquebot qui arbore désormais une coque blanche a déjà cessé d'être un navire, juridiquement et administrativement, il n'est plus « qu'un engin flottant » avant de devenir plus tard un immeuble. En attendant, de l'autre côté du Golfe du Lion, la société Hollandaise ZANEN, spécialisée dans les dragages et travaux portuaires, a ouvert au Barcarès un chantier pharaonique : le creusement d'un port artificiel qui ne servira qu'une fois et pour un seul navire !

DIMANCHE 11 JUIN 1967 : LA FIN DU VOYAGE

Quand le petit jour pointe ses lueurs dans la sillage du convoi, la tramontane a depuis longtemps remplacé le mistral. Dans leurs jumelles, les commandants du PHOCEEN et du PROVENCAL 6 ont d'abord aperçu au sud-ouest la silhouette du pic du Canigou. Puis ils ont vu, loin devant leurs étraves, se dessiner les crêtes des CORBIERES et plus au nord la falaise et le phare du CAP LEUCATE. A 4h30, la côte déserte du BARCARES est en vue.

Le plus délicat reste à accomplir : dans les rafales de tramontane qui croisent sa route, il faut conduire le LYDIA jusqu'au milieu de la plage à travers l'étroit chenal creusé sur 600m de long et 7m de profondeur par une drague flottante.

Pour amener celle-ci de l'étang de SALSES à la mer, l'entreprise ZANEN lui a fait parcourir 750m sur le sable, des boudins gonflés d'air jouant le rôle de rondins géants.

