

FLEURY-D'AUDE

Cave coopérative la Vendémiaire

Labellisée « Patrimoine du XXe siècle »
par décision préfectorale du 9 octobre 2013, suite à la commission
régionale du patrimoine et des sites du 14 février 2013

REALISEE PAR

Hérans Marcel (architecte)
Gibert Henri (architecte)
Reverdy Pierre (architecte)

DATE DE CONSTRUCTION INITIALE 1937

Etude par Jean-Michel Sauget (c) Inventaire général du patrimoine culturel, Région Languedoc-Roussillon, 2008
<http://patrimoine-culturel.caves-cooperatives.fr/>

HISTOIRE

La société coopérative est fondée le 19 janvier 1937, Marcel Hérans (Marcellin Hérans de son vrai nom), architecte installé à Narbonne, est choisi par le conseil d'administration. Le 19 février, la société demande au conseil municipal de Fleury-d'Aude de lui vendre 1500 m² des terrains appartenant à l'ancienne gare des "Tramway de l'Aude" et de signer une promesse de vente sur 1000 m² supplémentaires.

Les travaux de construction du vaisseau 1 et de son avant-corps (au centre) sont rapidement menés et la même année, le nombre de nouveaux adhérents nécessite la construction du second vaisseau (celui de gauche) "à la seule condition qu'ils souscrivent la totalité de la seconde tranche, soit 7000 hl environ". Les terrains nécessaires au 3e agrandissement sont achetés en juillet 1937 mais les travaux de la seconde tranche ne sont pas encore achevés en décembre 1937. En 1938, la 3e tranche est mise en place (vaisseau de droite) ; le procès-verbal de réception des travaux devait être signé le 15 mai 1939 mais il ne le sera toujours pas en 1942, l'architecte n'ayant pas fait son travail. C'est avec la construction du 3e vaisseau que la cave prend son aspect définitif avec l'installation des deux tours de façade très caractéristiques dans les espaces libres séparant les avant-corps présents devant chaque vaisseau.

Après guerre, la cave n'a plus de contacts avec Marcel Hérans et, en 1947, fait appel à Henri Gibert, architecte installé à Narbonne, pour instruire le nouveau programme d'agrandissement voté par le conseil d'administration. Gibert élabore un grand projet pour la cave qui englobe les bâtiments primitifs dans une grande composition d'ensemble en U, dans laquelle les 3 vaisseaux existants représentent l'aile gauche (cave de garde de 53000 hl), avec, au centre, une cave de vinification composée de 6 vaisseaux groupés par 2, flanquée, à droite d'une seconde cave de garde de même contenance. Ce vaste projet est interrompu par le décès de Gibert. Il construit en 1948-1949 les deux vaisseaux latéraux de droite (4 et 5).

Il construit également de nouveaux quais qui débordent largement à droite, à l'emplacement de deux autres futurs vaisseaux (6 et 7).

En 1951, Gibert dresse le projet d'extension en proposant la construction d'un vaisseau perpendiculaire contre le mur de fond de la cave primitive. Il décède le 1er mai 1951 et la cave fait appel à Pierre Reverdy, architecte installé à Narbonne et qui collabore à ce moment-là avec René Villeneuve qu'il représente à l'occasion. Reverdy suit le chantier qu'il modifie légèrement en supprimant le retour perpendiculaire du bâtiment qui amorçait le futur bâtiment doublant le vaisseau 1, à l'emplacement de la distillerie.

En 1952, de nouveaux quais doublent la largeur des installations réalisées en 1949. En 1954, un transformateur électrique est construit de l'autre côté du chemin, en face de la cave. En 1957, les vaisseaux 6 et 7, plus courts que les précédents, sont construits derrière les nouveaux quais. C'est derrière cette extension que sont construits trois vinificateurs en 1962. Ils ont été démontés depuis pour laisser place à une installation de cuves inox plus moderne. En 1965, Reverdy installe un grand chai de cuves rondes en béton entre le vaisseau 1 et les bâtiments de la distillerie à gauche. En 1966, une installation de pressurage prend place à droite, contre le vaisseau 7. En 1971, une nouvelle cuverie de 20000 hl est encore construite. En 1974, de nouveaux agrandissements sont programmés derrière les bâtiments existants, notamment une grande cuverie classique dont une première tranche est réalisée par Marcel Roger, architecte associé à Pierre Reverdy dont il prend la suite. De nombreux autres travaux sont encore réalisés par la suite pour moderniser les installations de la cave qui est toujours en activité.

DESCRIPTION

La cave est complexe par sa morphologie et ses parties constituantes, dont la mise en place des trois vaisseaux s'étale sur 3 ans. Les trois vaisseaux sont identiques avec leurs cuves superposées sur deux niveaux et regroupées au centre du vaisseau. Elles sont desservies par des allées de circulation périphériques, selon le schéma déjà utilisé par Hérans à Coursan (L'Espérance). Les cuves de vinification, situées à l'étage, sont séparées par une allée médiane. Un hall de travail est disposé derrière le mur pignon. Il est éclairé par deux grands jours verticaux situés de part et d'autre de l'avant-corps (et condamnés lors de la construction des tours) et par un grand oculus surmonté d'un fronton à redents. Avec la construction du 3e vaisseau, Hérans aménage définitivement la façade principale de la cave.

Il installe deux tours carrées dans les espaces séparant les petits avant-corps d'origine à un étage carré et trois travées à l'étage. Ces tours, d'inspiration Art déco, sont de grands parallélépipèdes verticaux surmontés d'une grande corniche horizontale aux lignes simplifiées à l'extrême. Le 3e niveau est marqué par une grande arcature aveugle couverte en plein cintre.

Cette façade singulière constitue un unicum typologique avec la cave d'Armissan, plus petite, également l'œuvre de Marcel Hérans, dont le projet initial, interrompu par la déclaration de guerre, comportait bien les trois vaisseaux et les deux tours, seule celle de droite a été construite. Les extensions futures se font dans un esprit différent, après la guerre, Hérans s'étant retiré des affaires.

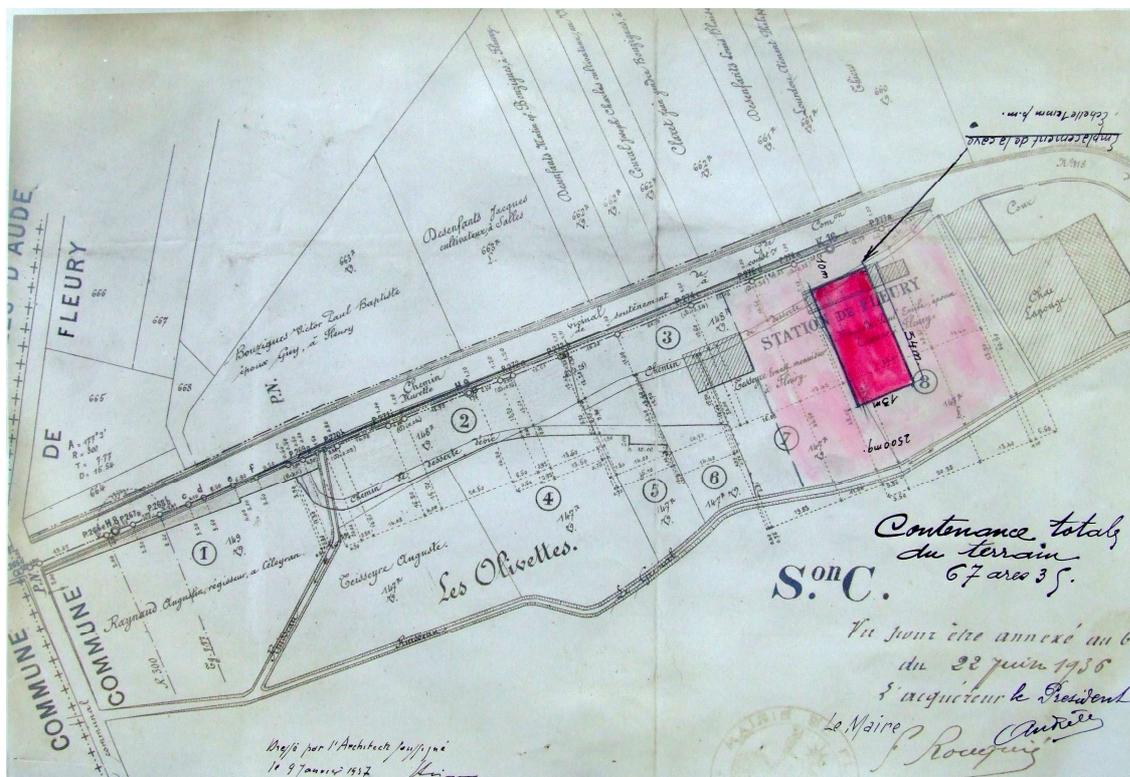
Gibert est chargé de réaliser les futurs travaux d'agrandissement. Il présente un projet ambitieux pour la suite, avec le développement considérable de la cave qui comprendra de nombreux vaisseaux supplémentaires. Ce projet n'est réalisé qu'en

partie et l'architecte manifeste un goût un peu vieillot pour l'aménagement des 2 vaisseaux qu'il construit à droite des bâtiments existants : la façade du vaisseau construit à droite de la cave primitive est la copie de la façade du chai du château de Védilhan (Moussan), datable de la fin du 19e siècle, dont il a réalisé le relevé quelque temps auparavant. Il mêle la brique et la pierre pour la porte surmontée d'une baie thermale couverte en plein cintre. Le pignon est souligné par des rangs de briques saillants qui s'interrompent pour délimiter un pignon à redents en négatif tandis que le sommet du mur est couronné par un fronton à redent unique. Le soubassement de la façade est plaqué d'un appareil polygonal à joints beurrés. Le projet initial comportait la construction d'un avant-corps à étage au-dessus des nouveaux quais mais le projet n'a pas été réalisé, laissant nue la façade aveugle du mur pignon en appareil irrégulier. Les aménagements suivants se font dans les espaces disponibles : vaisseau perpendiculaire adossé à l'arrière de l'ancienne cave, vaisseaux plus courts à droite, etc. Seul le grand chai de cuves rondes adossé à gauche de la cave primitive tranche par ses proportions élancées et par son débordement sur l'alignement des façades des vaisseaux.

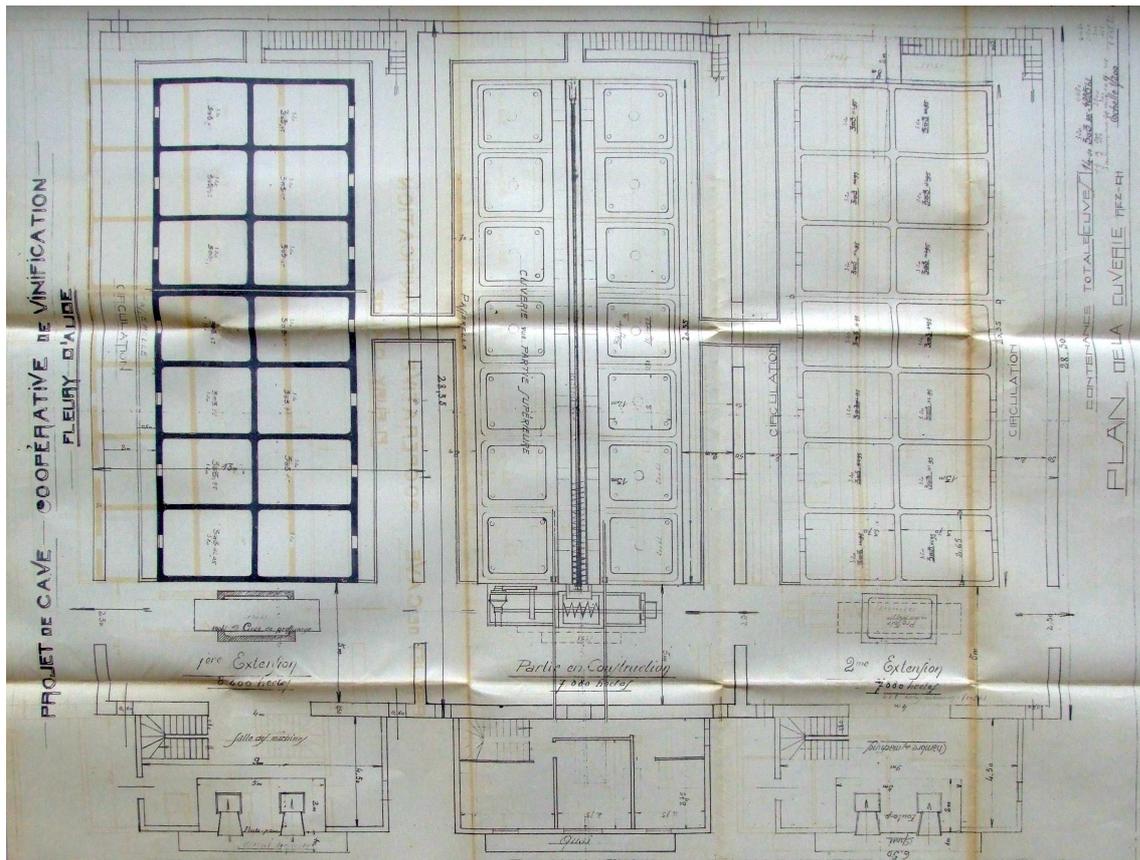


Extrait du plan cadastral (cadastre.gouv.fr)

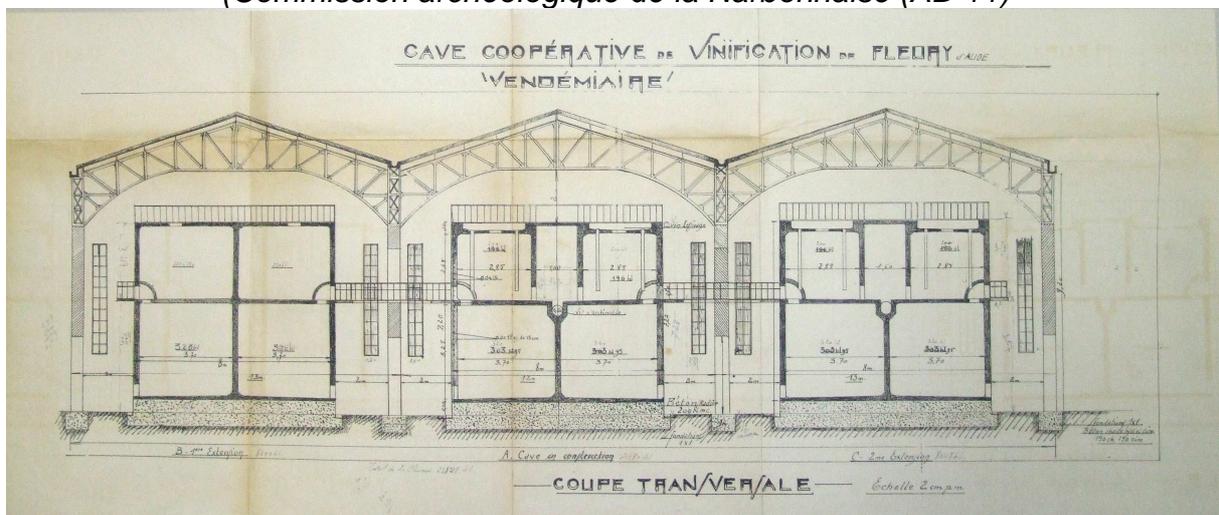
Photos Marc Kérignard et Jean-Michel Sauget



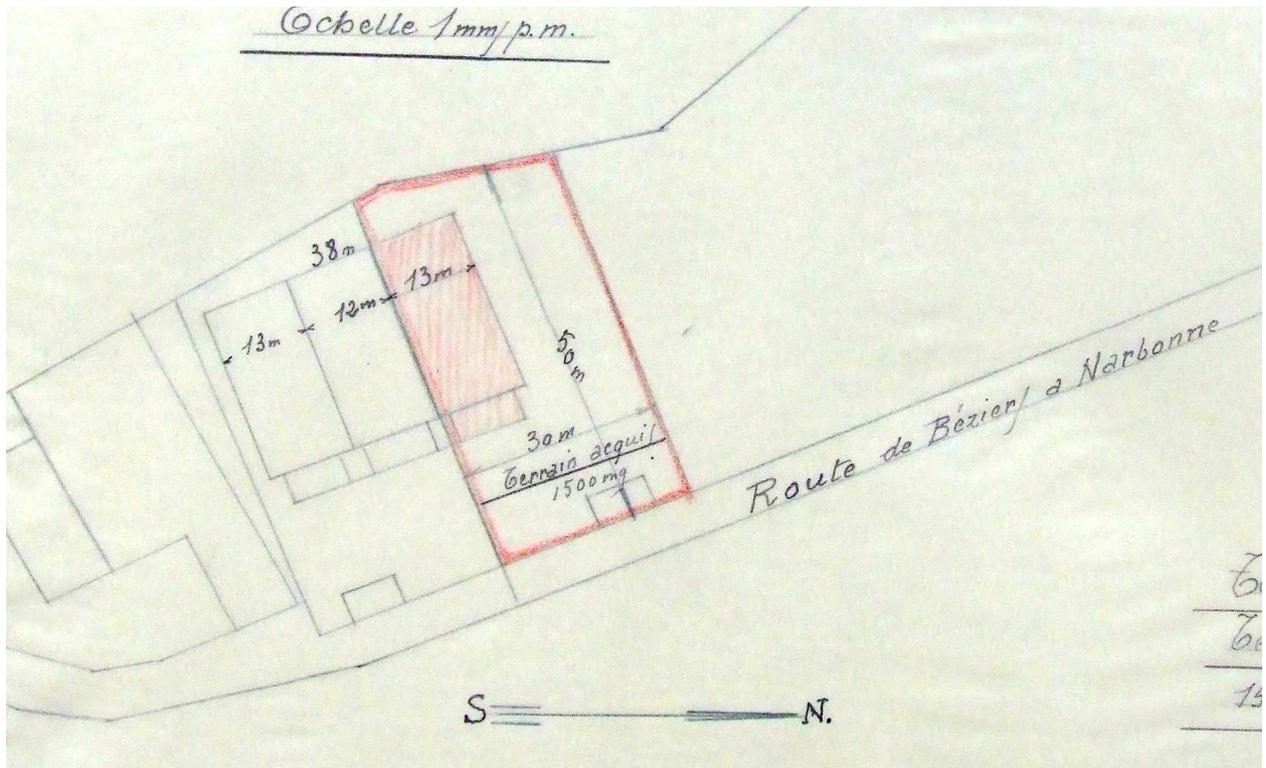
Plan cadastral de 1936 avec l'emplacement projeté de la cave sur l'ancienne gare de tramway (AD 11)



Plan de la cuverie : 2^e agrandissement, 1938, plan dressé par M. Hérans
(Commission archéologique de la Narbonnaise (AD 11))



Coupe transversale de la cave dressé par Hérans, 1938 : le vaisseau primitif (1937)
est au centre, à gauche le 2^e vaisseau (1938), le 3^e vaisseau, à droite est prévu pour
1939 (AD 11)



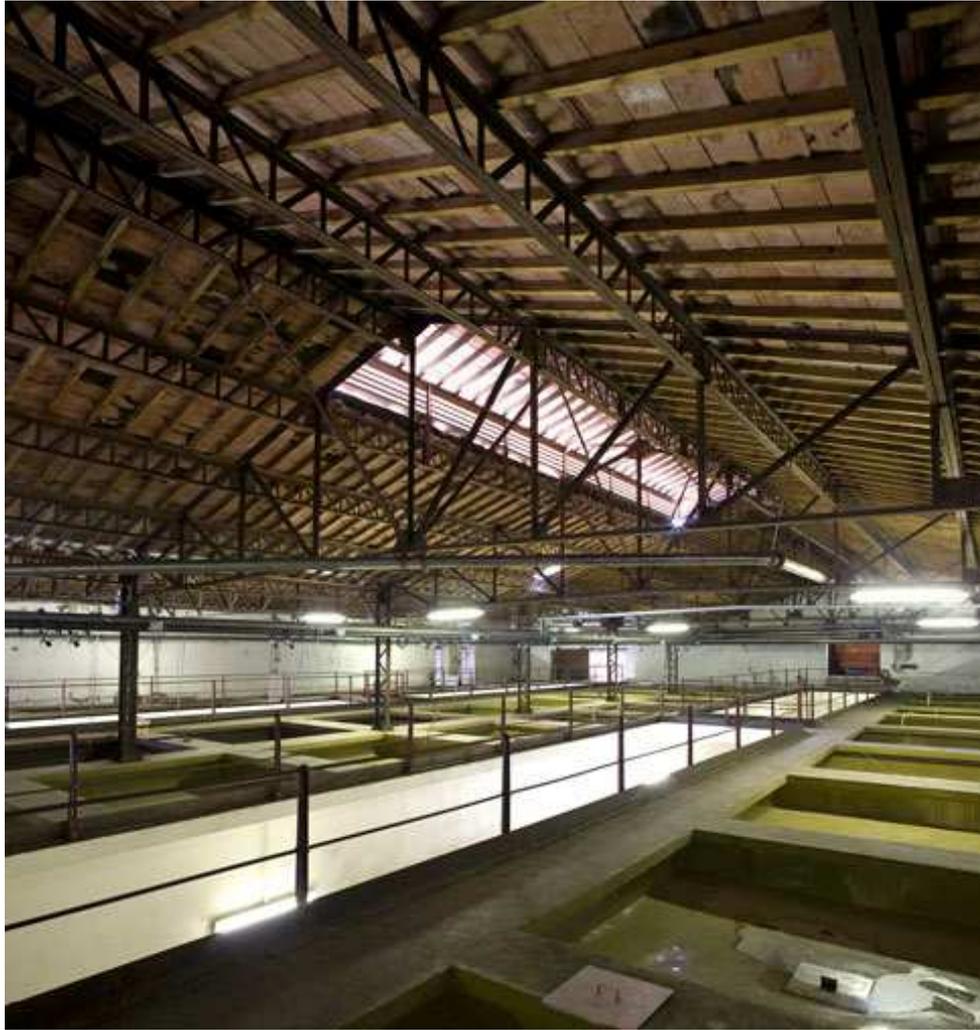
Plan dressé par Hérans en 1938 du terrain acquis pour la construction du 3^e vaisseau (AD 11)



La cave dans son état de 1939 : les trois vaisseaux sont construits, les avant-corps sont réunis par des tours qui prennent place entre les corps de bâtiments, devant les noues



Vue de détail d'une des tours placée entre les vaisseaux dont les frontons sont percés de grands occuli



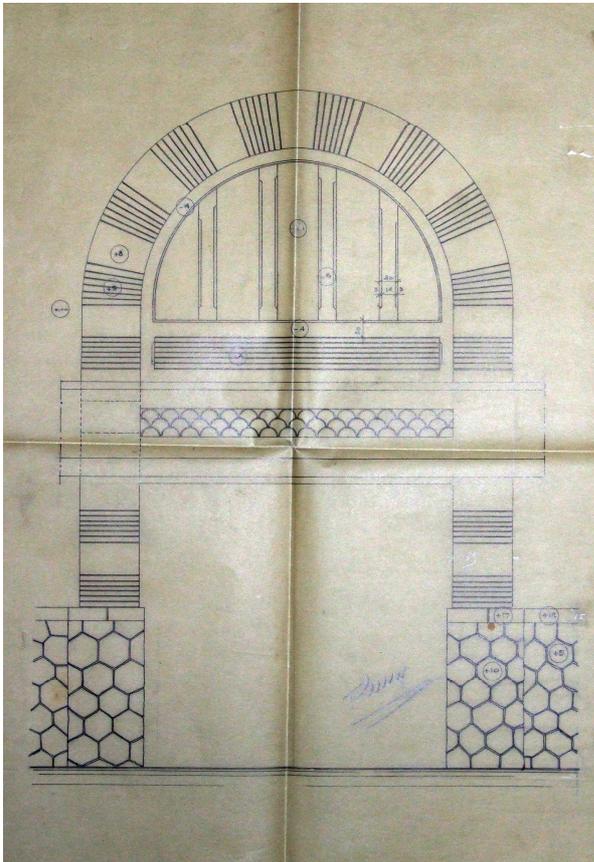
Vue intérieure des vaisseaux surmontés de leur charpente métallique. Les cuves sont placées au centre du bâtiment, ménageant un espace central



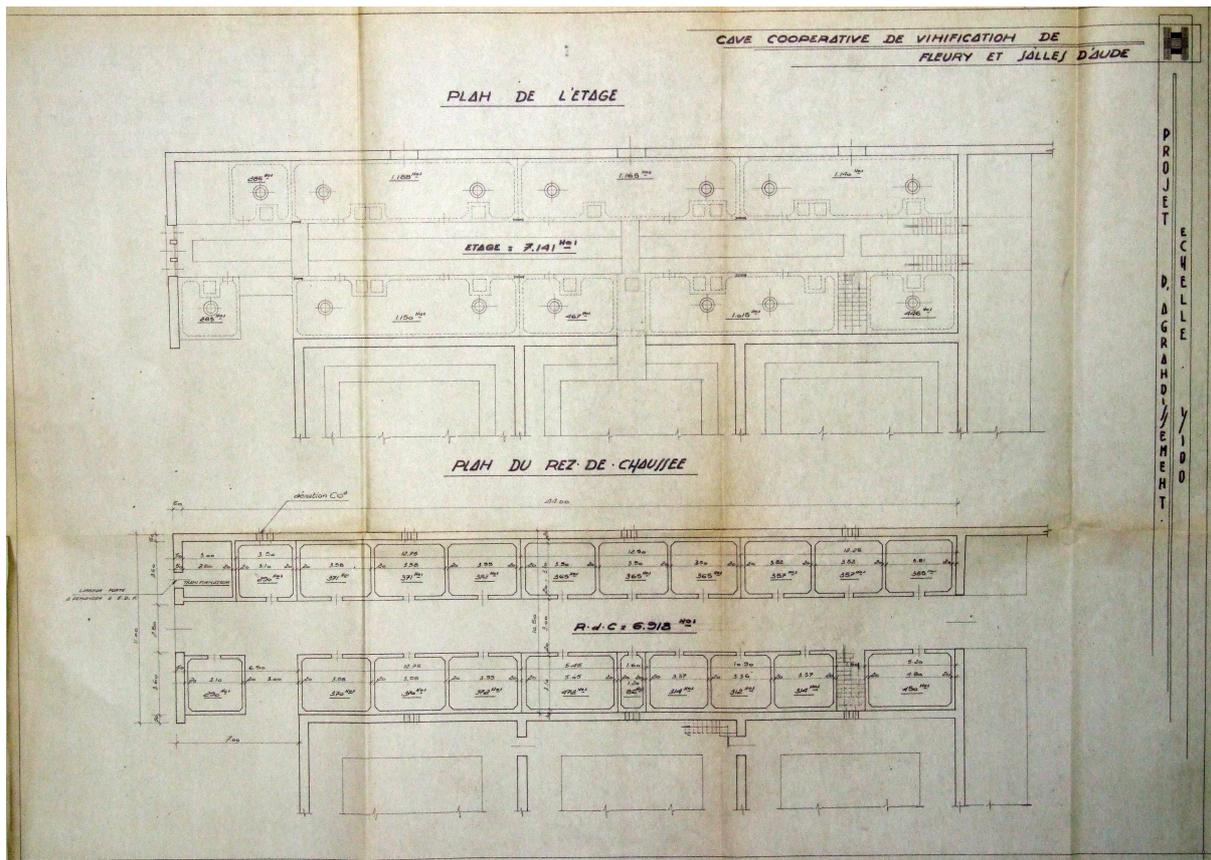
La cave vers 1950 (carte postale ancienne)



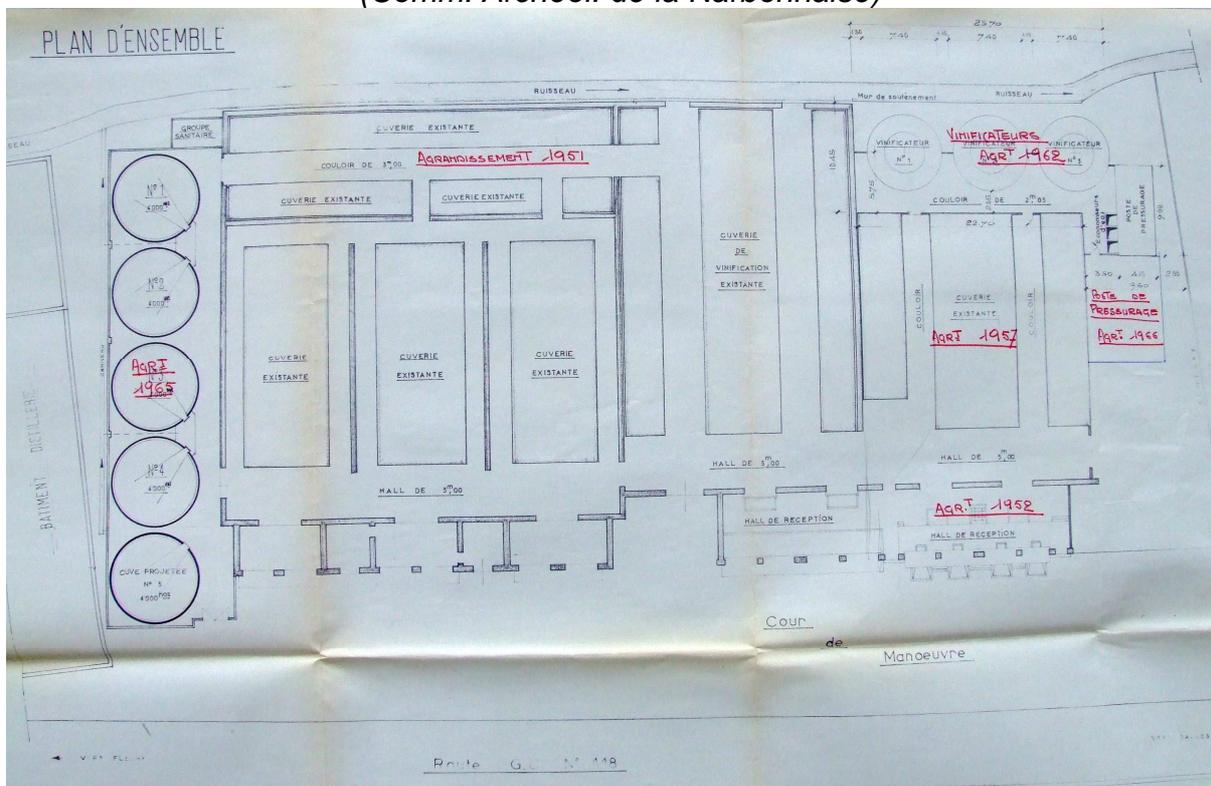
La vue représente la cave en 1951, au moment du décès de Henri Gibert qui a construit les deux vaisseaux de droite en 1948-49



Dessin et photo de la porte de l'agrandissement de 1948-49 par Gibert ; la porte de la cave du château de Védilhan (famille Fayet à Moussan) lui a servi de modèle (Comm. Archéol. de la Narbonnaise)



Plan de Gibert dressé en 1951 pour la construction d'un chai à l'arrière de la cave primitive (en bas du plan), perpendiculaire à celle-ci (Comm. Archéol. de la Narbonnaise)



Plan de la cave dressé par Pierre Reverdy en 1966 : la date de certains agrandissements est portée sur le plan (AD 11)



Extension des années 1960 à gauche de la cave

