

Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2005

JOURNAL D'EXPOSITION

UNE VILLE, DES BATEAUX ET DES HOMMES

La richesse de Port de Bouc est ancrée dans l'histoire de ces hommes qui ont construit leur ville en construisant des bateaux. Aimer son patrimoine à Port de Bouc, c'est collecter, sauvegarder et transmettre ce repère collectif. "On ne bâtit pas l'avenir en oubliant le passé".

En 1899, Bouc n'est encore qu'un petit bout de désert que des immigrés venus de partout vont faire éclater en occupant l'espace, en le faisant vibrer. Alors, telles les cités moyenâgeuses qui se sont édifiées autour des églises, Port de Bouc se construit au début du siècle autour des Chantiers et Ateliers de Provence spécialisés dans la construction de paquebots et de cargos. Provençaux de souche, puis Italiens, Espagnols, Grecs et bien d'autres, venus un jour traîner leur misère dans ce désert parce que ce désert signifiait travail, constituent bien vite une nouvelle communauté humaine, celle des travailleurs des chantiers, dont la saine rythme la vie de la cité toute entière...

À travers le dur labeur quotidien, les grèves, les luttes et les fêtes lors des lançements de bateaux, se tisse peu à peu la conscience d'une identité commune et d'une destinée collective.

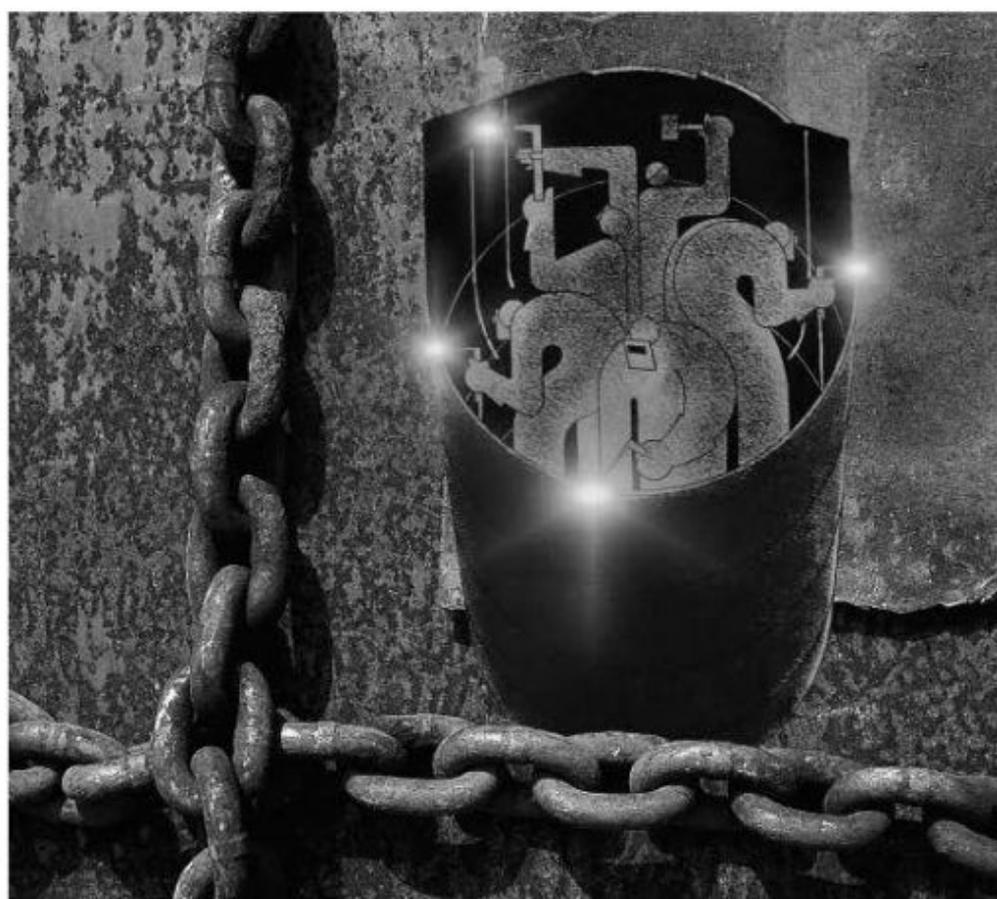
"Quand les chantiers s'enrichissent, tout Port de Bouc étremue" avait-on l'habitude de dire.

En 1966, la machine se grippe. Malgré une lutte acharnée, c'est la fermeture de l'entreprise. Le cœur de Port de Bouc s'arrête de battre.

Avec la carcasse des chantiers, les bulldozers croient raser l'âme d'une ville et de plusieurs générations de travailleurs. Mais c'était sans compter sur la pugnacité de quelques-uns...

Et en 1980, lorsque l'office culturel municipal lance le recueil de la mémoire populaire des chantiers, les bouches s'ouvrent, les souvenirs affluant... permettant de recouvrer une identité que l'amertume de la défaite poussait à oublier et de se réapproprier une histoire personnelle et collective.

Pour en tirer des enseignements, car la mémoire des chantiers peut servir



notamment à ceux qui se battent pour sauver leur usine, on fait appel à des scientifiques. Pour redonner une dimension vivante à cette mémoire, on fait appel à des artistes.

Chercheurs et créateurs prennent le temps de la rencontre pour ne pas parler à la place des ouvriers mais avec eux et pour les associer étroitement aux nombreuses productions qui verront le jour: des spectacles vivants, mais aussi des dessins, des peintures, des photos, des textes, des livres et des films. Ils se font porteurs et passeurs de mémoire, parce que lorsqu'il n'y aura plus de témoins pour raconter cette formidable

aventure humaine, leurs enfants en transmettront des bribes, puis leurs petits-enfants plus rien.

Alors seules les archives et les productions seront encore là pour la faire revivre et insuffler aux nouvelles générations les racines du futur.

Ce jour n'est pas encore venu puisque d'anciens travailleurs des chantiers se sont mobilisés pour réaliser cette exposition et la présenter aux jeunes de notre ville.

Aucune nostalgie dans la démarche des uns et des autres qui ne parlent pas pour passer le temps mais parce que les Chantiers et Ateliers de Provence

n'ont pas seulement structuré et rythmé pendant 70 ans toute la vie d'une ville: ils lui ont donné son visage multiculturel, son âme ouvrière, ses modes de vie, sa fraternité, son instinct de solidarité, sa force de résistance.

Pour toutes ces raisons, être de Port de Bouc aujourd'hui, alors même que l'activité navale a disparu, c'est être un peu des Chantiers.

Même inconsciemment.

Marie-Pierre Serre-Thomas,
coordinatrice des actions culturelles.

Port de Bouc avant les Chantiers et Ateliers de Provence

La situation géographique de Bouc prédispose la réalisation d'infrastructures portuaires et navales...

En 1794, lorsque Bonaparte visite le fort de Bouc, Bouc n'est encore qu'un hameau de la commune de Fos, mais il rêve d'y créer un grand établissement de construction navale et une ville, et de creuser un canal reliant le Rhône à la mer.

La construction du canal d'Arles à Bouc commence en 1802 et ne sera véritablement terminée qu'en 1842 en raison de nombreuses difficultés.

Un décret impérial du 12 mars 1805 ordonne l'aménagement du port et de la ville mais les plans établis ne seront jamais réalisés, sauf en ce qui concerne l'édification de la jetée achevée en 1820.

Lorsqu'Alexandre Dumas découvre la ville en 1834, le site est presque désert

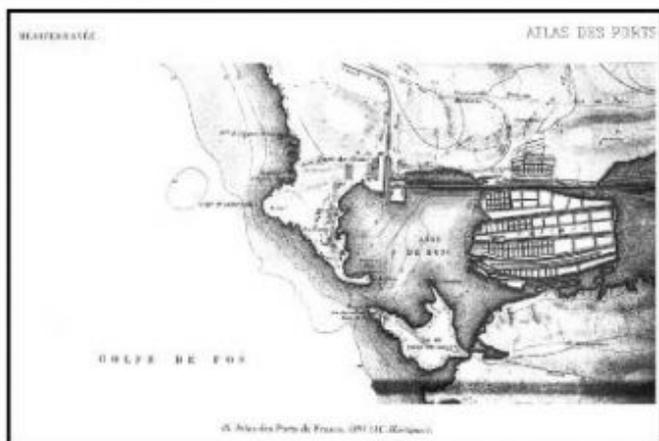
et le port végété.

La loi du 3 juillet 1846 autorise l'aménagement du chenal reliant la mer à l'étang de Berre et le canal de Caronte est opérationnel dès 1863. Le prolongement vers Marseille sera ensuite assuré par le tunnel du Rove.

Malgré ces investissements et l'érection de la commune le 17 juin 1866, la cité ne connaît pas le développement espéré.

À la fin du XIX^e siècle, les industries locales périclitent et l'accroissement de la population entre 1866 et 1891 est quasiment nul.

Mais le site présente des atouts indéniables. Situé au carrefour d'un réseau de communications maritimes et fluviales, bénéficiant d'une rade très protégée, pourvu de terrains disponibles en abondance et à des prix très acceptables, il ne va pas tarder à attirer la convoitise d'amateurs et de financiers...



B. n° 1397.

— 867 —

N° 14,301. — Loi qui érige en commune la section du Port-de-Bouc, distraite des communes de Fos et de Martigues (Bouches-du-Rhône).

Du 13 Juin 1866.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. La section du Port-de-Bouc, dont le territoire est circonscrit au plan annexé à la présente loi par les lignes rouge et pointillée cotées A I K L M C G F E D A, est distraite de la commune de Fos, canton d'Istres, et de la commune de Martigues, canton de ce nom, arrondissement d'Aix, département des Bouches-du-Rhône. Elle formera, à l'avenir, une commune distincte, qui fera partie du canton de Martigues.

En conséquence, la limite entre la commune du Port-de-Bouc et les communes de Fos, de Saint-Mitre et de Martigues est établie conformément au tracé des lignes ci-dessus indiquées.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis.

Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par un décret de l'Empereur.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 24 Mai 1866.

Le Président,

Signé A. WALEWSKI.

Les Secrétaires,

Signé H. BUSSON-BILLAULT, SÉVERIN ABBAYUCCI, LAPOND DE SAINT-MÉR, THOINNEY DE LA TURMÉLIÈRE.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui distrait des communes de Fos et de Martigues (Bouches-du-Rhône) la section du Port-de-Bouc et l'érige en commune distincte.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 8 Juin 1866.

Le Président,

Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé FERDINAND BARROT, COMTE BOULAY (de la Meurthe), général baron CHARON.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur Secrétaire,

Signé FERDINAND BARROT.

Alexandre Dumas en visite à Bouc

Au début du XIX^e siècle, la ville espérée par Bonaparte ne demeurait qu'un minuscule hameau peuplé d'habitants fantômes. Cette impression de paysage désertique est parfaitement résumée par une phrase de Joseph Méry, pamphlétaire et satiriste marseillais. "Bouc, écrit-il, a été fondé en 1809 par Napoléon et ne compte encore qu'un seul habitant et une salle de billard. Le port, les quais, la citadelle sont superbes et dignes de la population qui viendra".

Un autre voyageur célèbre, Alexandre Dumas, effectue en 1834 un voyage dans le midi de la France. Après avoir couché à Arles, il prend un coche d'eau pour se rendre à Bouc. Voici le récit savoureux et pittoresque qu'il nous livre de sa visite.

"Vers les deux heures de l'après-midi, notre coche s'arrêta : nous descendîmes à terre, et, comme nous demandions dans quel but on nous avait déposés là, notre patron répondit que nous étions arrivés à la ville de Bouc. Nous regardâmes autour de nous, et nous vîmes trois maisons : deux étaient fermées et une ouverte, et nous la trouvâmes habitée par un aubergiste qui jouait tout seul au billard ; sa main droite avait fait défi à sa main gauche et était en train de la peloter, quoiqu'elle lui rendit six points.

Nous demandâmes à ce brave homme s'il y avait moyen d'avoir à dîner : il nous répondit que rien n'était plus facile, pourvu que nous eussions la complaisance d'attendre. Que faire pendant ce temps-là ? Il nous répondit que nous pourrions visiter la ville.

— Quelle ville demandai-je ?

— La ville de Bouc, répondit l'aubergiste.

Je crus que j'avais passé près d'elle sans la voir ; je retournai sur le seuil de la porte, je regardai tout autour de moi : il n'y avait que deux maisons fermées, et aussi loin que la vue pouvait s'étendre, pas le plus petit monticule derrière lequel pût se cacher, non pas une ville, mais un plan en relief. Je rentrai et trouvai Jadin qui lisait un papier imprimé collé contre le mur.

— Il faut, lui dis-je, que Bouc soit quelque ville souterraine comme Herculanium, ou cachée comme Pompéi, car je n'en ai pas aperçu un vestige.

— Eh bien ! Je l'ai découverte moi, me dit Jadin.

— Et où est-elle ?

— La voilà, me dit-il.

Et il me montra du doigt l'imprimé. Je m'approchai et je lus :

"Napoléon, par la grâce de Dieu, Empereur des Français, Roi d'Italie... avons ordonné ce qui suit : il sera élevé une ville et creusé un port entre la ville d'Arles et le village de Martigues. Cette ville et ce port s'appelleront la ville et le port de Bouc. Notre ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Donné en notre château des Tuileries le 24 juillet 1811.

Signé : Napoléon".

Au-dessous de l'ordonnance était le plan.

— Voilà me dit Jadin.

En effet, dans un des rares moments de repos que lui donnait la paix, Napoléon avait reporté ses yeux de la carte de l'Europe à la carte de France, et, posant le doigt sur les bords de la Méditerranée, entre la Crau et la Camargue, il avait dit : "il faudrait là une ville et un port".

Aussitôt sa pensée, recueillie au vol, avait pris corps et s'était représentée à lui le lendemain sous la forme d'une ordonnance au bas de laquelle il avait mis son nom.

Alors on avait fait un plan et envoyé des ingénieurs. Puis la campagne de Russie était venue, suivie des désastres de Moscou, et comme on manquait d'hommes, attendu la grande consommation qu'en avait fait l'hiver, les ingénieurs furent rappelés ; ils avaient eu le temps de creuser un canal et de tracer le plan de la ville ; puis un spéculateur précoce avait bâti trois maisons dont deux étaient fermées faute de locataires, et dont la troisième transformée en auberge était habitée par notre hôte.

C'était cette ville qui n'existait pas qu'il nous avait offert de visiter. J'eus un instant de terreur : l'idée m'était venue que le dîner pourrait bien être aussi fantastique que la ville. Je ne fis qu'un saut de la chambre à la cuisine : la broche tournait et les casseroles étaient sur le fourneau. Je m'approchai de l'un et de l'autre pour m'assurer si ce n'était pas le fantôme d'un gigot ou l'ombre d'une perdrix que j'avais devant les yeux ; cette fois c'était bien une réalité.

— Ah ! Ah ! c'est vous me dit l'hôte en remontant le tournebroche ; patience ! Faites un tour dans la grand-rue, je vous rejoins en face du Théâtre.

Je crus qu'il était fou : mais comme j'ai autant de respect pour les insensés que de mépris pour les imbéciles, je pris Jadin par le bras et nous sortîmes dans la grand-rue. Nous ne fûmes pas longtemps à la trouver. À quelques pas de la maison, il y avait une perche. Au bout de cette perche un écriteau : "Grand-Rue ou Rue du Port".

Nous y étions. Nous nous engageâmes. Au bout de cent pas, nous trouvâmes un autre écriteau sur lequel il y avait : "Théâtre de Sa Majesté l'Impératrice Marie-Louise". Nous nous arrêtàmes ; c'était là, selon toutes les probabilités, que nous avait donné rendez-vous notre aubergiste.

En effet, cinq minutes après nous le vîmes paraître.

Le brave homme fut d'une complaisance merveilleuse : je n'avais jamais vu cicérone plus érudit. Pendant deux heures, il nous promena dans les quatre coins de la ville et nous fit tout voir, depuis les "Abattoirs" jusqu'au "Jardin des Plantes", nous indiquant chaque bâtiment dans ses moindres détails et ne nous faisant pas grâce d'une fontaine.

Heureusement j'avais pris mon fusil, si bien que, tout en parcourant la ville, je tuai un couple de cailles à la "Bourse" et un lièvre à la "Douane".

C'est une ville magnifique que Bouc, seulement elle a le malheur contraire à celui du cheval de Roland : le cheval de Roland n'avait qu'un vice, celui d'être mort ; la ville de Bouc n'a qu'un seul défaut, celui de n'être pas née. À cela près il n'y a pas de reproches à lui faire, je dirais même plus, c'est qu'on y dine mieux que dans beaucoup d'autres villes qui, pour la désolation des voyageurs, ont le malheur d'exister".

28 — FORT-de-BOUC - Rue Albert Rey



H. David - Fort-de-Bouc

La création et la construction des C.A.P.

Les chantiers nécessitent de la main-d'œuvre. On fait appel à des travailleurs étrangers. À la construction des ateliers, s'ajoute celle des logements. La ville prend forme.

À l'origine de la création des C.A.P., deux hommes: Alfred Fraissinet et Jules Charles Roux qui, par leurs activités économique et politique, vont rassembler les capitaux nécessaires à l'entreprise.

Le 30 novembre 1898, une délibération spéciale du conseil municipal accepte le principe de cette implantation, "au nom de l'intérêt de la commune et de la

population" (1400 habitants).

Les tractations aboutissent rapidement: 10 hectares sont vendus par des particuliers ou cédés par la ville. La société achète aussi la fabrique des Charbons Agglomérés située à l'anse Aubran et fermée en 1896.

La même année, les nouveaux actionnaires obtiennent de l'État l'argent nécessaire pour creuser la rade dont la profondeur est insuffisante.

La société est officiellement créée le 25 février 1899 et comprend deux unités:

- L'unité de la Madrague à Marseille

qui est spécialisée dans la fabrication de chaudières et de moteurs de bateaux.

- L'unité de Port de Bouc, située en contre-ville et coupant le quartier de la Lèque de celui du Canal, est structurée autour de 6 cales de 125 à 150 mètres. Elle forme un ensemble cohérent qui permet une bonne division du travail entre les différents ateliers et une circulation logique des matériaux entre les ateliers et les cales. La modernité des installations vaut à la maquette et aux plans d'être remarqués à l'exposition universelle de 1899.

Les Chantiers sont très rapidement

fonctionnels mais, pour une telle entreprise, la main-d'œuvre purement locale ne suffit pas (1100 employés à recruter). Des ouvriers arrivent de Martignes, d'Arles, de Marseille... mais en trop petit nombre. On fait donc appel à des travailleurs étrangers (italiens, espagnols et grecs pour la plupart) qui arrivent avec femmes et enfants, contribuant à faire doubler le chiffre de la population en quelques années. La capacité d'accueil de la ville en terme de logements s'avérant très insuffisante (3600 personnes à loger), les patrons créent "la Société des maisons ouvrières de Port de Bouc".



La production des Chantiers et Ateliers de Provence

De 1899 à 1966, plus de 200 bateaux sont construits. Une aventure faite de temps forts et de désillusions.

Les installations terminées, le travail peut commencer. Le 26 août 1901, le "Mato Fraissinet", premier navire lancé par les C.A.P. prend le large.

Désormais, au rythme de deux navires en moyenne par an, paquebots, cargos, avisos, canonnières, remorqueurs, quittent les chantiers et s'en vont parcourir les mers du globe. Le "Germania", le "Espagne", le "La Fayette" (pour ne citer que quelques noms), superbes paquebots de 164 mètres de longueur jaugeant 14 800 tonnes, témoignent aux quatre coins du monde de la réputation et du savoir-faire des chantiers navals de Port de Bouc.

De 1901 à 1966, les chantiers ont produit plus de 150 navires de commerce (des paquebots et des cargos) et 17 navires de guerre (principalement des avisos coloniaux), soit un total de 480 681 tonnes de jauge brut, correspondant à 10 % de la production nationale.

S'il n'y a aucune cotamune mesure entre un remorqueur de 16 mètres et un paquebot de 182 mètres, certains bateaux ont nourri la mémoire collective.

Sauf pour les paquebots de luxe d'avant 1914, il s'écoule en moyenne une année entre la pose de la première tôle et le lancement du bateau. Cette période correspond à l'ensemble des travaux effectués sur les cales.

À cela s'ajoutent les six mois supplémentaires au quai des Agglomérés pour terminer l'aménagement intérieur du bateau, ce que l'on appelle l'armement du navire.

La production des C.A.P. s'organise autour de trois grandes périodes :

- 1900-1914 : une production très soutenue comprenant de nombreux paquebots de luxe qui valent aux C.A.P. une renommée mondiale et des cotamandes de nombreuses compagnies maritimes, notamment la Compagnie Générale Transatlantique.

- 1914-1945 : après la guerre de 14-18, les C.A.P. subissent une période de crise et de chômage.

Ils doivent se reconstruire dans l'industrie aéronautique, le matériel ferroviaire, puis le matériel divers pour l'armée. Les cotamandes de l'État assurent leur survie.

Le premier cargo bananier qu'ils mettent au point leur vaut une certaine notoriété et plusieurs cotam-

mandes. En 1942, lorsqu'ils passent sous autorité allemande, ils terminent les derniers avisos coloniaux qui ne participeront à aucune campagne militaire, puis assemblent des charlands de débarquement dont les pièces sont fabriquées en Allemagne.

- 1945-1964 : C'est d'abord la période de reconstruction puisque 70 % du site ont été détruits par les allemands, puis celle de la renaissance apportée par de nouvelles technologies (le rivetage est remplacé par la soudure et les chaudières à vapeur par les moteurs à fuel). Mais en 1950, la crise dans la construction navale se généralise et une loi du 24 mai 1951 assortit l'obtention de subventions à l'obligation pour les constructeurs de réduire leurs effectifs et de moderniser leurs installations. La production des C.A.P. se spécialise alors dans la construction de cargos mixtes et notamment de bananiers, mais les C.A.P. ne retrouvent pas la part du marché national d'avant 1914 et ne répondent plus aux besoins des armateurs dotés avant tout vers le transport des hydrocarbures.

La parution du livre blanc de la construction navale en décembre 1959, qui redéfinit les modalités de l'aide de l'État, signe le début de la fin...

LE DRAME DU «VOSGES» A FAIT TROIS VICTIMES LES DEUX OUVRIERS atrocément brûlés SONT MORTS

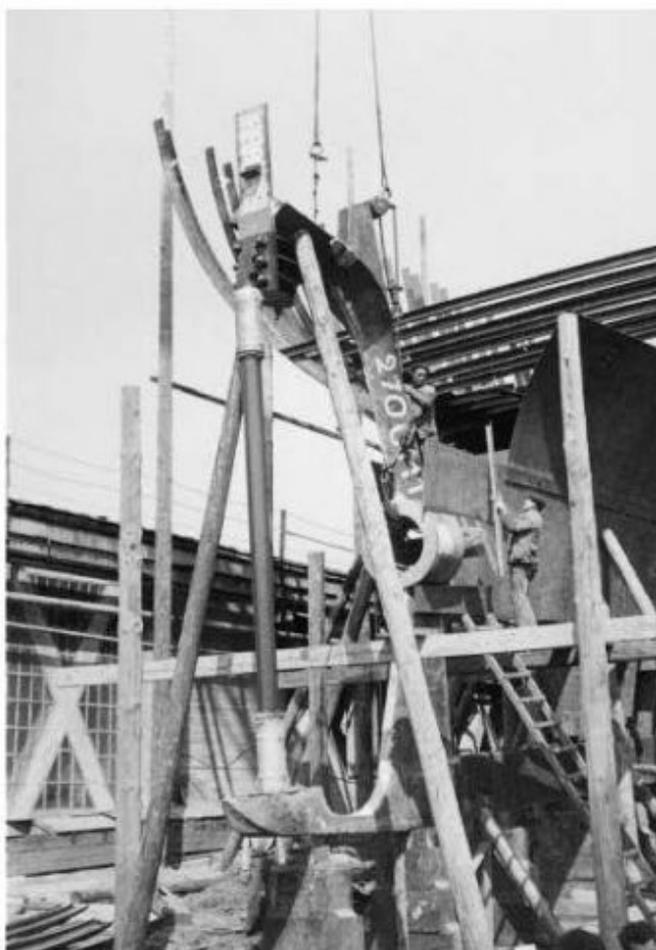
Les obsèques auront lieu, ce soir à PORT-DE-BOUC et ISTRES



Quotidien régional "La Marseillaise", du 23 juillet 1960.



Mise en place des membrures.



Fixation de l'arbre d'hélice et du gouvernail.

Que sont-ils devenus ? :

"Provence"

- Lancé le 24 février 1966 à Port de Bouc.
- Paquebot car-ferry commandé par la Compagnie Générale Transatlantique (CGT) pour ses lignes de Méditerranée.
- 392 passagers de 1^{re} classe
- 532 passagers de 2^e classe
- 186 passagers de 4^e classe
- 230 voitures
- 13 officiers et de 53 à 59 hommes d'équipage.
- Graves incidents sociaux au lancement de la coque, puis au quai des Agglomérés.
- Opposition des syndicats au remorquage à la Ciotat pour la finition.
- Remorquage finalement exécuté après assurance donnée au personnel qu'il serait transporté chaque jour à la Ciotat pour effectuer l'achèvement.
- Quitte Port de Bouc, le 7 mars 1966.
- Rebaptisé "Comté de Nice".
- Essais le 3 juillet 1966, livré à la compagnie le 27 juillet 1966, inaugure son service le 30 juillet 1966.
- Sera utilisé de Marseille vers la Corse et l'Afrique du Nord.
- Transféré le 1^{er} juillet 1969 à la Compagnie Générale Transméditerranéenne.
- Transféré en 1976 à la Société Maritime Nationale Corse-Méditerranée (S.M.N.C.M.).
- Désarmé en octobre 1982.
- Vendu en mai 1983 il devient le grec Naïas II, à l'Armement Ola Shipping Company puis Syros Naftiki Eteria.

"Ville d'Alger"

- Paquebot de 147,60 m lancé le 4 février 1935 à St Nazaire
- Sabordé et incendié le 20 août 1944 dans le canal de Caronte
- Remis en état en 1945-1946 à Port de Bouc.

"Sampiero Corso"

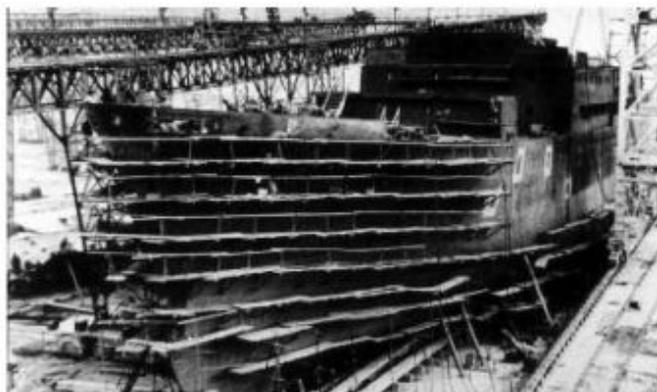
- Lancé le 10 novembre 1935, petit paquebot pour le compte de l'État, donné en gérance à la compagnie Fraissinet pour desservir les lignes postales de la Corse.
- Voyage inaugural pour la Corse le 17 juin 1936.
- 900 passagers dont 194 en cabines de luxe.
- Réquisitionné en septembre 1939, il devient l'avis-auxiliaire P8, armé de canons et de mitrailleuses, rendu à la compagnie en 1940.
- Saisi le 7 janvier 1943, il devient l'italien "Canossa".
- Repris en septembre 1943, il est transformé en navire antiaérien par les allemands.
- Sabordé le 22 juin 1944 à l'entrée du Port de Cassis par les Allemands, torpillé le même jour par les anglais Universal.
- Renfloué fin 1945, remorqué à la Seyne, remis en état et réaménagé en 1949.
- 101 passagers de 1^{re}
- 146 passagers de 3^e
- 537 passagers de pont
- Cédé à la CGT qui l'utilise de 1951 à 1966 sur les lignes de la Corse.
- Vendu à un armement de Hongkong sous pavillon Panaméen.
- Démoli à Hongkong en octobre 1968.

"Touggourt"

- Cargo frigorifique lancé en 1949.
- En 1966 est affrété pour 6 mois par la compagnie Paquet.
- En octobre 1969, est vendu à la société Monégasque d'Armement et de Navigation qui le rebaptise "Valdor".
- En octobre 1972, devient le philippin "Dona Angelina".

"Vosges"

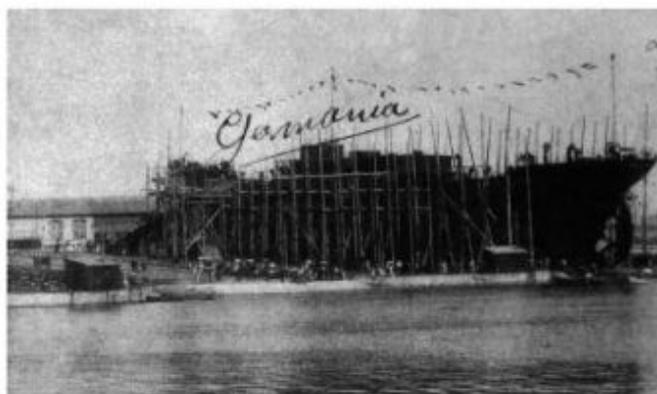
- Livré le 3 septembre 1960
- Cargo navire de charge d'une série de 10 navires destinés à remplacer les liberty-ships 2 à Port de Bouc, 7 à la Ciotat et 1 à Hoboken (Belgique).
- Toute la ville déplore les décès accidentels à son bord de Florient Mendez, Antoine Tudela et Jean-Pierre Demiras, brûlés et déchiquetés par une explosion provoquée par un chalumeau défectueux le 21 juillet 1960.
- Mis en service sur l'Australie.
- En 1972, est utilisé dans le Pacifique ou le Sud-Est asiatique.
- Vendu le 19 juin 1978, devient grec et nommé "Paulina".
- Renommé Forum express, puis "Al Montaser" (saoudien) en 1982.
- Coulé le 22 juin 1982 après incendie.



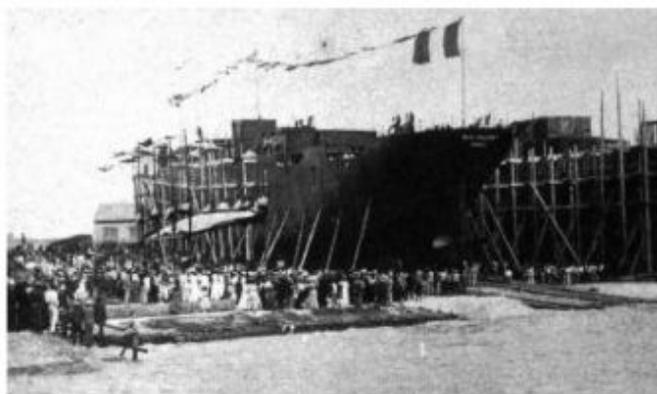
Bateau en construction.



PORT-de-BOUC - La Grande Tour et le paquebot de 1960 Tunisi "CCBA" après son lancement. LL. Arnaud Etalon



Germania : 1902.



Marc Fraissinet II : 1901



Boules de pétanques que se fabriquent les ouvriers avec les chutes d'acier.



Masque de soudeur et collerette de protection en cuir pour la soudure au plafond.



poussoir à aiguille composé d'un protège-paume en cuir et d'un dé en fer.



Écobe taillée dans une seule pièce de bois par les menuisiers, pour les canots de sauvetage



Pistolet à air comprimé pour le matage des rivets et pour chanfreiner et embouts divers (marteau, burin, pointe).



Compas à pointe sèche.



Rabots et varlope



Burin à calfeater



Rivets et boulons



Burin à calfeater



Série de coins servant à soulever ou écarter des pièces de métal ou des tôles



Principaux outils d'un traceur (compas, règles, pointeaux, aiguille...)

Des bateaux et des hommes

De la conception d'un navire sur plan à sa livraison plusieurs corporations interviennent : cintriers, riveurs, façonneurs, monteurs, soudeurs, menuisiers bois, menuisiers fer...

La construction d'un bateau s'organise en quatre phases fondamentales, situées en des lieux différents et faisant appel à divers corps de métiers ou corporations :

Phase 1 :

Conception du navire sur plans.

Dans le bâtiment de la direction et de l'administration, les ingénieurs et les dessinateurs du bureau d'étude conçoivent et réalisent les plans du navire en fonction de la demande de l'armateur. À ces plans s'ajoutent ceux destinés aux ateliers pour la construction et l'habillage de l'intérieur du navire.

Phase 2 :

Traçage, oxycoupage, formage, peinture.

Dans le bâtiment B4 qui abrite la salle à tracer et divers ateliers, les plans sont confiés aux traceurs pour la recherche des formes définitives du bateau.

Les tôles brutes arrivées du parc à tôles sont dirigées vers le bâtiment B16 où elles sont tracées, oxycoupées puis façonnées pour les cintrer.

Les tôles brutes arrivées du parc à tôles sont dirigées vers le bâtiment B16 où elles sont tracées, oxycoupées puis façonnées pour les cintrer. Les tôles brutes arrivées du parc à tôles sont dirigées vers le bâtiment B16 où elles sont tracées, oxycoupées puis façonnées pour les cintrer.

À partir de 1947 l'emploi de la soudure, l'installation de portiques sur les cales, de ponts roulants dans les ateliers, la simplification des formes des navires, modifient en profondeur le travail de la tôlerie.

Phase 3 :

Montage sur cales, soudure, lancement.

Le travail effectué sur les cales nécessite l'intervention de presque toutes les corporations en même temps mais dans des lieux différents en fonction de la disponibilité de l'espace. Le berceau sur lequel repose le navire est installé par les charpentiers-bois qui suivent la construction du navire en le maintenant par des épontilles (grosses poutres en bois).

La construction et le montage de la quille, de la coque, des ponts et des infrastructures sont confiés aux charpentiers-fer, les soudeurs unissent par leur travail tous ces éléments. Puis, selon l'avancement des travaux, plusieurs autres corps de métier interviennent : chanfreineurs, riveurs, électriciens...

Le lancement, opération délicate, est préparé par la corporation des charpentiers-bois.

Phase 4 :

Armement, finition, essais, livraison.

La dernière phase, réalisée au quai des Agglomérés, regroupe tout ce qui concerne l'armement, c'est-à-dire l'habillage du navire.

L'installation des moteurs, la ventilation, l'aménagement des cabines de l'équipage et des passagers, la finition du navire sont réalisés par diverses corporations : ajusteurs machines, traceurs divers, menuisiers bois, menuisiers ébénistes, électriciens, tuyautiers... Avant la livraison définitive du navire, plusieurs jours sont passés en mer pour les essais de machines et autres.

Sans oublier toutes les corporations annexes non citées qui ont contribué, directement ou indirectement, à la réalisation de centaines de bateaux.



E. Médina

Reproduction interdite

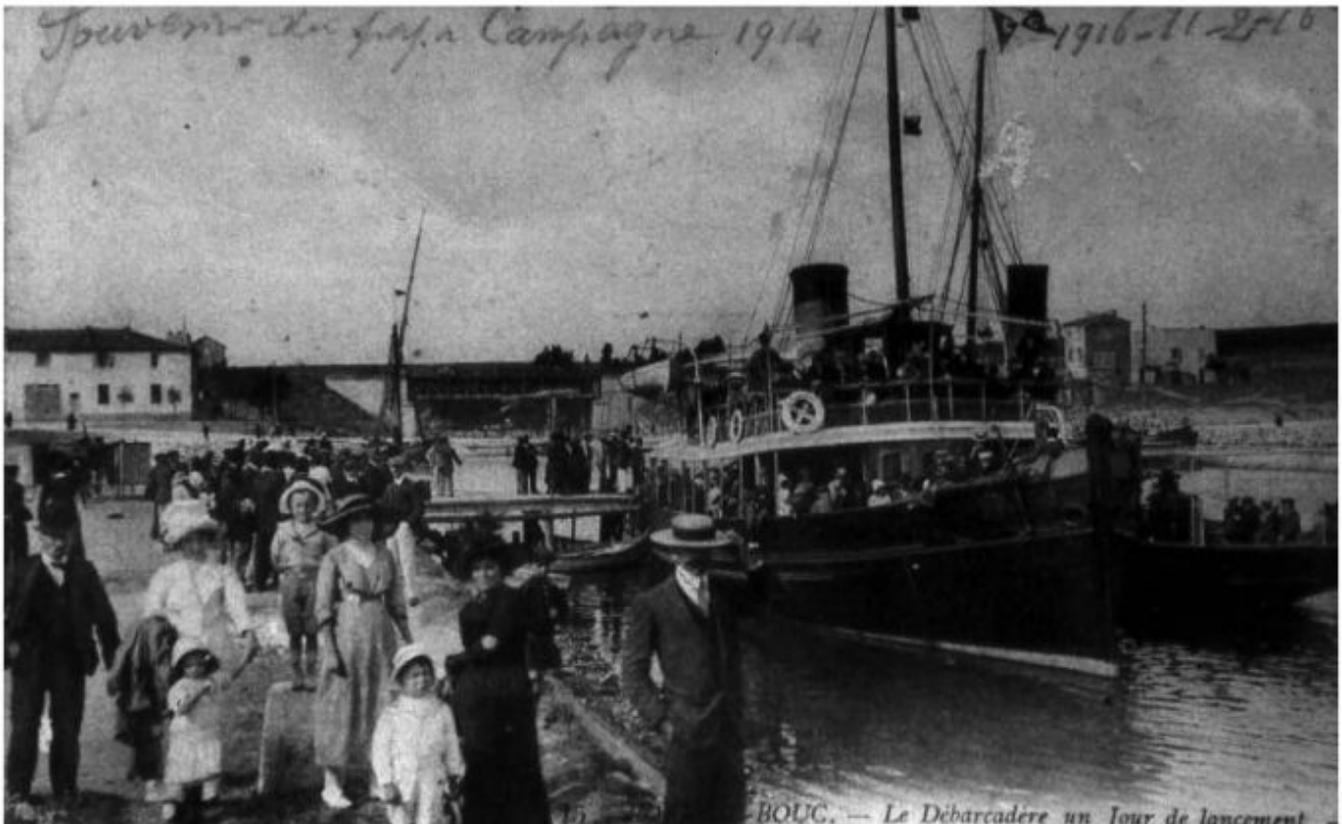
Personnel charpentiers sur fer et traceurs

Lancement du "Cuba" à Port de Bouc. Le 31 mai 1914.

Article paru dans Le Petit Marseillais du 1^{er} juin 1914.

"Notre charmante petite ville offrait aujourd'hui un rare spectacle de liesse et d'entrain. On y lançait le paquebot "Cuba" de la Compagnie transatlantique. Rappelons que ce navire, le plus grand de ceux construits à ce jour en Méditerranée mesure 171 mètres de longueur, 19,50 m de largeur et que son déplacement correspond à 14800 tonnes, il desservira la ligne St Nazaire-Cuba. De bonne heure, véhicules de toutes natures ont débouché de nos routes, débarquant un flot de curieux que ce spectacle attire ordinairement chez nous. Dans les rues s'écoulaient d'innombrables visiteurs, une foule bigarrée et compacte, excursionnistes de la Pentecôte, gens du voisinage, riches invités dont les automobiles stationnaient en ronflant. Bref, partout, l'aspect inaccoutumé d'une ville en fête. Vers 11 heures, tout le monde s'achemine vers les Chantiers de Provence, gracieusement ouverts par la direction. Superbe, le Cuba dressait sa masse imposante aux lignes pleine harmonie et de puissance. La cérémonie commença par la bénédiction traditionnelle. Elle fut donnée par le curé de notre paroisse M. Lesbros. Ce rite accompli, M^{re} d'Allest gravit l'escalier des tribunes d'honneur. Une cordelette fleurie et enrubannée était tendue entre le navire et celles-ci. Une bouteille du délicieux vin mousseux Royal Provence des vignobles réputés de M. Édouard Théry à Rognac s'y balançait. À un signal donné la marraine trancha la corde et la bouteille, décrivant une courbe, vint se briser sur les flancs du Cuba où la mousse se répandit. Bon présage. Munie de sa hache d'argent, la marraine donna le signal symbolique du lancement. Aux accents de la Marseillaise exécutée par les excellentes musiques de Mourières et de Grans, le navire s'ébranla lentement et glissa sous son berceau. Le mouvement s'accéléra, bientôt l'arrière plongea, soulevant d'énormes lames et le cuba, enveloppé d'écume et de fumée, flotta dans son élément. D'enthousiastes acclamations avaient salué le départ du paquebot. Elles résonnaient encore quand il s'éloigna, conduit par le remorqueur vers les ateliers de montage où l'on procédera à son achèvement. À l'issue de cette belle cérémonie, on se rend au banquet qui, comme de coutume, a lieu dans la salle de dessin artistiquement

décorée. À la table d'honneur, aux côtés de M. Jules Charles-Roux, président, se trouvent M^{re} d'Allest et M^{re} A. Fraissinet. De part et d'autre M. d'Allest, administrateur délégué, M. Ortiz, Ministre de Cuba, M. Zevort, Sous-Préfet d'Aix, M. Arifi, M. Roque, maire de Port de Bouc, M. Merlat, Conseiller Général et Maire de Martigues... À une table au centre, on remarque un ouvrier de chaque corps d'état, délicate attention de M. d'Allest, qui a tenu à remercier le personnel des ateliers, qui, au grand complet, a souscrit à l'achat d'un objet d'art pour être offert à Jules Charles-Roux. Le menu, signé Castelnuovo, fut comme toujours exquis. Au dessert, M. Fraissinet prend le premier la parole. Il rappelle la part considérable prise par Jules Charles-Roux dans la création des Chantiers de Provence et dit avec quel empressement le conseil d'administration s'est associé à l'initiative prise par le personnel de tous les rangs en témoignant par l'offrande d'un objet d'art, la reconnaissance qui lui est si justement due. M. d'Allest lui succède et dans un vibrant discours adresse les plus vifs remerciements à Jules Charles-Roux président de la Compagnie Générale transatlantique, à son directeur M. Dalpiaz, à M. Grolons, ingénieur en chef et termine en levant son verre en l'honneur du président. Jules Charles-Roux remercie vivement et après avoir, avec son grand talent, adressé des éloges à M. d'Allest, M. Ortiz, M. Roque, il se tourne vers M. Edmond Théry qui assiste au banquet avec son fils René Théry: il lève son verre rempli de vin généreux Royal Provence "Je bois - dit-il - en l'honneur de la science économique dont vous êtes un des plus érudits protagonistes". À son tour, M. Roque dans une charmante improvisation rend hommage à Jules Charles-Roux. Grâce à lui, Port de Bouc est devenu une cité florissante. Aussi le Conseil en signe de reconnaissance a donné son nom à une rue de la ville. Il ne désespère pas de voir plus tard s'élever sur l'une des places publiques, un monument portant cette inscription: « A Jules Charles-Roux, Port de Bouc reconnaissant ». Puis M. Merlat termine la série des discours. Ainsi se termina cette belle fête toute en l'honneur de la société des Chantiers et Ateliers de Provence.



Les luttes sociales aux Chantiers et Ateliers de Provence

Tous ces travailleurs sans lesquels les bateaux ne seraient pas le jour, sont aussi des hommes qui luttent pour améliorer leurs conditions de vie, pour libérer leur pays sous occupation allemande, pour préserver leur emploi... L'histoire des luttes sociales dans les Chantiers en témoigne.

Après de trop brèves années d'euphorie, survient très vite une période critique de récession entraînant des licenciements massifs. Pour pallier la crise, les chantiers se tournent aussi en 1907 vers la production de matériel ferroviaire, puis en 1924 vers la fabrication et la réparation d'avions militaires. Dès lors, l'usine ne cesse de connaître des hauts et des bas. Périodes de plein-emploi et de relative prospérité alternent avec celles, plus douloureuses, de chômage, d'incertitude et d'anxiété. Des conflits sociaux, parfois longs et violents éclatent et témoignent de la volonté des travailleurs de défendre leurs emplois, d'obtenir des salaires décentes et des conditions de travail plus humaines :

- 1900-1934 : naissance du syndicalisme.

Les premières grèves coïncident avec la mise en place des C.A.P. En février 1900, un conflit est mené par des terrassiers italiens qui réclament une augmentation de salaire. C'est un échec mais, en juin ils obtiennent satisfaction (0,50 F par heure et 10 heures par jour). Cette première période est caractérisée par la naissance et la fragilité des structures syndicales, qui ne parviennent pas à s'imposer en dehors des moments de grève qu'elles suscitent.

- 1936 : le Front Populaire.

Suite à des grèves courtes mais répétées, conduites avec succès par les riveurs, un syndicat CGTU des riveurs se crée et se transforme en 1935 en Syndicat Unitaire des Métaux de Port de Bouc. Il établit un cahier des revendications, prélude aux conventions collectives, qui constitue un des principaux acquis du Front Populaire.



- 1938 : une année charnière.

La période de calme relatif qui suit la signature des conventions collectives, se termine brutalement par la grève nationale du 30 novembre 1938, qui connaît un succès incontestable aux Chantiers. La direction sollicite des renforts de police et la répression est dure. Au bout de 15 jours de grève, les ouvriers sont évacués par la police. Sur les 30 licenciés, 28 appartiennent à la C.G.T. et 21 y exercent des responsabilités.

- 1939-1945 : les chantiers et la guerre.

Le 11 décembre 1939, le Préfet annonce la dissolution des syndicats alors que le PCF a été déclaré hors la loi par la loi du 26 septembre. L'action illégale et clandestine s'organise peu à peu. Le 12 novembre 1942 les chantiers passent sous le contrôle de la Kriegsmarine et la Résistance prend forme. Le comité de

Libération, qui prend en main le destin de la ville le 20 août 1945, est présidé par un ouvrier des C.A.P. (Renée Rieubon qui deviendra maire de Port de Bouc) et compte cinq de ses ouvriers parmi les sept membres qui le composent.

- 1944-1947 : des années déterminantes.

● Dès le 21 août 1944, les Chantiers passent sous le contrôle de la CGT et des milices patriotiques. Sous leur impulsion, le personnel s'active pour remettre les installations en état (site détruit à 70 %) et relancer la production au plus vite.

Le 7 octobre 1944, le Comité de Libération demande et obtient la réquisition (nationalisation) de l'entreprise, qui durera jusqu'en 1948.

● Le 7 avril 1945, le comité d'entreprise, conquête syndicale de la Libération, se met en place aux C.A.P.

Ses membres sont élus au suffrage direct sur listes syndicales et pour un an, par l'ensemble du personnel de l'entreprise. Ses commissions passent de 4 en 1946, à 11 en 1948.

Ses objectifs :

- Améliorer le sort des travailleurs sur le lieu de travail, par l'intermédiaire des œuvres sociales, certes toujours payées par le travail des salariés, mais qui peuvent être exploitées par eux et pour eux.

- Développer la production pour relever l'économie du pays, améliorer le rendement et l'organisation de l'entreprise.

- Aider la classe ouvrière à faire son apprentissage pour passer à un stade plus évolué de rapport de production qui ne repose plus sur l'exploitation de l'Homme par l'Homme.

À son actif, notons la création d'une cantine, d'une école de soudure et d'une bibliothèque en 1946, de la colonie de Seyne les Alpes en 1947, d'un centre d'apprentissage en 1948, d'une maternité en 1952, d'un service de médecine en 1953...



- 1949 : le Lock-out.

À l'occasion du lancement du Touggourt prévu le 25 juin 1949, les ouvriers demandent une prime de lancement que la direction refuse de leur accorder. Une demi-journée de grève avec occupation des cales se solde par l'arrivée des CRS et l'annonce du Lock-out (fermeture temporaire) par la direction.

C'est le début d'une grève générale qui dure quatre mois, avec occupation de l'usine par les grévistes, mobilisation des femmes des travailleurs, organisation de meetings et de manifestations ("La marche de la faim"), appel à la solidarité pour collecter des fonds ("Tour de France à vélo"). Mais le mouvement finit par s'épuiser et le Touggourt sera lancé. Les "lock-outés" intentent un procès à la direction pour le paiement de leurs allocations chômage.

1964-1966 : la fin des C.A.R

Le 19 mars 1964, la direction annonce que le carnet de commandes est vide. 300 licenciements sont prévus à l'autocritère.

On se dirige vers la liquidation complète de cette industrie à Port de Bouc. Un comité de défense a été constitué, il regroupe tous les syndicats plus les partis communiste et socialiste ainsi que d'autres organisations locales.

Avec les lock-outés de Port-de-Bouc
LE "TOUR DE FRANCE"
DE LA SOLIDARITÉ
 PORT-DE-BOUC. — Nous marchons côte à côte, avec

Société des Chantiers & Ateliers de Provence

Siège Social
 130, Cours de la République, 130
 MARSEILLE (13^e)

TELEPHONE 82 19 83 et 82 19 24
 TELEGRAMME : CAP-PROVENCE
 TELE. CHIFFRE : 3300 CAP-PROVENCE

Chantiers à PORT-DE-BOUC (S.A.R.L.)
 TELEPHONE 08.21.25

Compte Chèques Postaux N° 304 81

BOULEVARD DE LA REPUBLIQUE
 MARSEILLE (13^e)

Le 30 Juillet 1964

RESPECTUEUX

Nommez

N° _____

Monsieur,

Nous regrettons de devoir vous informer que pour des raisons d'ordre économique, notre Société envisage la suppression de votre atelier, dans le cadre d'une mesure de licenciement collectif.

Une décision définitive sera arrêtée au cas où votre atelier et vous serez rattachés à la fin d'août 1964. Et à cette date, conformément aux dispositions de la loi sur le licenciement collectif, vous aurez droit à une indemnité personnelle.

En cas où entre-temps, vous auriez désiré reprendre votre liberté et de prendre un emploi dans une autre Société non affiliée de la Société des CHANTIERS ET ATELIERS DE PROVENCE, nous vous informons que vous pourrez bénéficier de toutes les mesures et avantages habituels au personnel dans le cadre du licenciement collectif envisagé.

Au cas où une possibilité de reclassement se présenterait dans une des sociétés filiales de la Société des CHANTIERS ET ATELIERS DE PROVENCE et si vous acceptiez les propositions qui vous seraient faites, nous vous prions de nous en informer, que les avantages liés à votre ancienneté aux C.A.P. vous seraient maintenus. Mais, dans cette solution, les assurances et avantages prévus en contrepartie du licenciement collectif ne pourraient alors, en tout état de cause, vous être appliqués.

Nous vous informons en outre, que la Direction de la Société des CHANTIERS ET ATELIERS DE PROVENCE, dès le 1er SEPTEMBRE 1964, un bureau de reclassement, fonctionnant à PORT DE BOUC, qui pourra faciliter un reclassement dans des entreprises extérieures.

En outre, des actions de formation professionnelle assurées sont envisagées pour le personnel dont nous aurons nous séparés, pour lui permettre, soit de se perfectionner dans sa profession et lui faciliter ainsi son reclassement, soit de se former dans une activité nouvelle. L'accord et le soutien des pouvoirs PUBLICS sont requis à cet effet, des renseignements complets ne pourront être donnés au personnel qu'en début de SEPTEMBRE 1964.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le Directeur des Chantiers :

- 1950-1964 : grèves tournantes
 Tirant les enseignements de l'échec de 1949, la nouvelle direction syndicale utilise par la suite le système des grèves sectorielles et tournantes qui seront nombreuses de 1950 à 1964. Pour briser celles de 1955, la direction organise un référendum mais les travailleurs rejettent ses propositions et finissent par obtenir une augmentation de 13 %.



Le 15 juillet 1964, manifestation à Marseille : 70 voitures plus 15 cats ont transporté les travailleurs des C.A.P. de Port de Bouc à Marseille.



Le 8 septembre 1964, M. Sutra confirme le licenciement de 183 ouvriers et la mise en préretraite de 44 ouvriers.

Le 25 septembre 1964, puissante journée de lutte dans la construction navale, marquée par un arrêt national de travail. À Port de Bouc, dès le 23 septembre, les travailleurs des C.A.P. devaient débrayer une demi-journée, occuper les chantiers avant de manifester en ville et de tenir une conférence de presse.

Le 26 mai 1965, lors de la réunion du Comité d'Entreprise, la direction, annonce le licenciement de plusieurs cadres, la mise en préretraite de mensuels (en tout 40 à 50 personnes sont concernées) et des transferts à Provence Industrie sont effectués (Société de reconversion).

Le 1^{er} juin 1965, une augmentation de salaire de 20 % est obtenue.

Le 14 décembre 1965, après une réunion du Conseil d'Administration des C.A.P., une assemblée générale extraordinaire des actionnaires est convoquée, pour le dépôt de bilan et la fermeture des chantiers.

Le 15 décembre 1965, la CGT convoque une assemblée générale du personnel, salle Gagarine, pour la mobilisation contre la fermeture.

Le 31 janvier 1966, jour de l'assemblée générale des actionnaires, les travailleurs des C.A.P. se mettent en grève pour 24 heures et une importante délégation va manifester à Marseille devant la direction générale des C.A.P.

Le 5 février 1966, "La Marseillaise" consacre une page spéciale à Port de Bouc et à la lutte des métallos. Un jeune ouvrier déclare : "Jusqu'ici je ne voulais pas m'occuper de politique, comme on dit, ça t'ennuyait. Je trouvais aussi que j'étais trop jeune pour ça, mais j'ai bien été obligé de m'apercevoir que le gouvernement traite notre région de bien triste manière, vente de navires, chômage chez les marins, chômage sur le port de Marseille, chômage dans le bâtiment. On liquide maintenant les chantiers de Port de Bouc. C'est ça l'avenir que le gouvernement propose aux jeunes?"

Le 8 février 1966, Port de Bouc est "ville morte", organisée par l'ensemble des syndicats et partis politiques, et à laquelle participait toute la population. Ils étaient 1500 dans la rue. La direction des chantiers navals de La Ciotat vient de réaliser une opération de concentration avec les C.A.P. de Port de Bouc. Les conséquences sont : la fermeture des C.A.P., 400 licenciés, 150 travailleurs déplacés de Port de Bouc à La Ciotat, 900 travailleurs ont déjà été licenciés depuis 1964.



Le 12 février 1966, à Port de Bouc les travailleurs ont refusé de lancer le "Provence". La direction avait prononcé le lock-out, mais devant l'attitude des travailleurs, elle a dû engager des négociations. Les revendications des ouvriers s'expriment ainsi : le "Provence" ne sera pas lancé avant d'être en état. Le lancement aura lieu fin février, après quoi le navire restera au quai d'armement des chantiers.



Le 24 février 1966, à 17 heures, a lieu à Port de Bouc le lancement du Car-Ferry le "Provence". Les travaux de finition des lignes d'arbres et de pose des hélices sont terminés ainsi que cela a été défini dans le contrat-programme qui fut accepté.

Le 28 février 1966, les ouvriers des C.A.P. occupent les chantiers. À partir de 17 heures, toute la ville a tenu meeting aux cris de "le gouvernement gaulliste à la porte", "du travail pour tous", "non aux licenciements". En effet, la commission chargée d'étudier la possibilité de finition du "Provence" à Port de Bouc vient de conclure à la nécessité du transfert du bateau à La Ciotat.

Albert Domenech, lors d'une conférence de presse tenue par les organisations syndicales, déclare : "nous occupons l'entreprise et nous y resterons pour défendre ici notre outil de travail".

Le 6 mars 1966, un accord est signé entre la direction et les organisations syndicales des C.A.P., un certain nombre de mesures sont prises :

- Les ouvriers iront à la Ciotat terminer le "Provence".
 - Des primes de transports leur seront données.
 - Ils auront la priorité de réembauche à Provence Industrie à Port de Bouc.
- Provence Industrie prévoit la construction de trois plates-formes pétrolières, soit 200000 heures d'ouvriers.
- Les ouvriers et mensuels licenciés doivent être reclassés.
 - Levée du lock-out.
 - Paiement des salaires et annulation du licenciement des 8 délégués syndicaux.

Le 7 mars 1966, le "Provence" quitte Port de Bouc pour la Ciotat et signe la fin des C.A.P. Un chapitre important de l'histoire port de boucaine se termine mais de nombreux autres restent à écrire...



Travail et Culture

Anaises et anciens travailleurs des chantiers s'engagent dans la transmission de la mémoire. Une mémoire vivante pour imaginer un avenir aux racines solides.

En 1980, l'Office Culturel Municipal lance le recueil de la mémoire populaire des chantiers navals: collecte de documents et de témoignages... et invite des scientifiques et des artistes à la mettre en scène, en images, en textes... Cette initiative qui nous vaut la visite du ministre de la culture de l'époque, débouche sur de nombreuses productions que nous essayons aujourd'hui de rassembler, et sur la publication des "cahiers de la mémoire" qui rendent compte de cette initiative.

Une initiative "Au nom des temps qui changent et qui font qu'aujourd'hui une ville a un cœur à revendre. Tout beau! Tout chaud! Tout palpitant!..

Mais attention! La ville a du cœur à revendre, pas à marchander.

Elle cherche des docteurs et non des fossyeurs. Les pleureuses et les anthropophages sont priés de plier leurs mouchoirs, de rentrer leurs fourchettes!

La ville a besoin de docteurs ès sciences, ès poésies, ès peintures, de chirurgiens de la parole écrite ou hurlée; d'historiens pour aujourd'hui, de géographes pour pays vrai, d'écrivains à plumes d'hotate, d'architectes qui oublient de l'être, de politiques qui y croient encore.

Bref, statue d'ouvrier désenchanté, bien sous tous les rapports économiques et sociaux, cherche personnes intéressées par mémoire collective et désistant s'en servir.

Antiquaires, s'abstenir...".

(cf. Paul Fructus "Monologue pour une statue et un chantier mort" 1979).



chantiers de l'inédit

Bibliographie

- Une ville en chantier, Jean Domenichino, Édusud, 1989.
- Langage de travail et culture ouvrière, P. De Bonnavault-Cornu in le Monde Alpin et Rhodanien, 1984.
- L'espace du syndicalisme à Port de Bouc, R. Cornu in le Monde Alpin et Rhodanien, 1984.
- Je suis une légende... ou la production d'un chantier symbolique in Ethnologie française XIV, 1984.
- Profils professionnels et carrières des dessinateurs en construction navale, P. De Bonnavault-Cornu in Enquêtes et documents du Centre de Recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique, 1986.
- Du charpentier bois à l'ordonnateur : le tracé des navires, P. De Bonnavault-Cornu in sociologie du Sud-Est, 1982.
- Genèse des Chantiers et Ateliers de Provence-Unité de Port de Bouc, J. Domenichino in Industries en Provence, N° 6, 2000.
- Recueil de la mémoire ouvrière du chantier naval de Port de Bouc : évaluation d'une expérience, A. Morel, chargé de mission à la Mission du patrimoine ethnologique, 1981.
- La qualification au travail est-elle technique et/ou sociale?, Garnier et J. Duplex, Cazes, 1980.
- Une qualification industrielle actuelle, A. Degenne et J. Duplex, 11/1983.
- Recherches et travaux sur la mémoire ouvrière du chantier naval de Port de Bouc in Technologies, idéologies, pratiques, 1980.
- De la tour de Babel à l'homme nouveau ou comment s'opère l'intégration sociale des immigrés dans la production d'une identité sociale et professionnelle originale, J-C Garnier, 1983.
- La production d'un espace public, J. Ros in Les territoires du travail : les continents de l'expérience, 1999.
- Port de Bouc d'hier et d'aujourd'hui : une ville à renaître. J.C. Garnier in Terrain N° 2, mars 1984.
- Des bateaux et des hommes. J. Domenichino, 1987.
- L'écrit des femmes, paroles de femmes du pays d'Oc. Le théâtre de la Carrière, 1981.
- Les années maudites : l'occupation et la libération de Port de Bouc 1941-1944.
- Port de Bouc des origines à nos jours. C. Créteyron et R. Strozzi. Édusud, 2004.
- Contes magnétiques. P. Gratié.
- Je t'écris de mémoire. J. Ros. Temps des cerises, 2002.

Filmographie

- Une mémoire en chantier, réalisé par F. Roques et H. Sequeira. Production Canal Marittima. 1988. Témoignages de 3 anciens ouvriers des C.A.P., images d'archives.
- Des traces de mémoire. P. De Bonnavault-Cornu. VHS (sur les talents).
- On les appelait des sauvages. R. Cornu. VHS (sur le travail des riveurs).
- Les yeux du cœur. J. Insep. VHS.
- Le trou de mémoire. A. Glasberg.
- Le regard de René Martin. Canal Marittima. VHS.
- Des bateaux et des hommes. INA. VHS et CDR (extraits d'actualités régionales).
- Le cœur d'une ville. R. Cornu et J.C. Garnier. CRDP Marseille/CNRS.

Documents sonores

- Interview de Clément Mille. Cassettes audio.
- Les ouvriers des C.A.P. 1977. Cassettes audio (2).
- Le "Provence". Cassettes audio (2).
- Exposition Besson du 20 juin 1981 (commentaire É. Giotgetti, A. Domenichino).