

Ville de Port de Bouc - Journées du Patrimoine 2007

JOURNAL D'EXPOSITION

# LES ÉNERGIES DE LA MER

Faire vivre un territoire, comme en atteste le succès populaire de la manifestation organisée en 2005 autour des chantiers navals, implique de lui redonner sa mémoire à travers les documents d'archives et les témoignages. Or l'histoire de Port de Bouc est intimement liée à celle de la mer qui la cerne depuis toujours. Faire vivre un territoire, c'est aussi en faire un espace de projets collectifs pour en faire un lieu de rencontres et de partage, et la mer à Port de Bouc, constitue un élément propre à fédérer les initiatives et les énergies, comme en attestent cette exposition et la richesse de la programmation de ces nouvelles journées du patrimoine.

La vocation maritime de Port de Bouc ne date pas d'hier et si le port a tardé à s'équiper, il fut de tout temps un port de pêche et un port abri avant que les installations et services portuaires n'en fassent aussi un port industriel et un port d'attache pour une main-d'œuvre venue des quatre coins de la Méditerranée. À cela s'ajoutent depuis quelques années, les animations touristiques qui placent la grande bleue au centre des festivités, faisant de la Méditerranée notre carte de visite et notre meilleure ambassadrice.

« C'est pas l'homme qui prend la mer, c'est la mer qui prend l'homme », et tous ceux que nous avons rencontrés lui portent une vraie passion, alors même qu'ils exercent des métiers aussi différents que pêcheurs, lamaneurs, remorqueurs, dockers, avitailleurs, marins pompiers, officiers de port, douaniers, pilotes, courtiers maritimes... autant de professionnels à faire découvrir aux jeunes pour les sensibiliser aux métiers maritimes et portuaires, autant d'hommes dont les savoir-faire font partie intégrante de notre patrimoine.

Ce patrimoine, nous avons voulu le recenser, ce qui n'a pas été chose facile tant la pratique de l'archivage demeure une préoccupation marginale. Comme des détectives, à partir de quelques indices, nous sommes partis à la recherche de documents, de témoins, d'images, d'outils et de personnes ressources. Si certaines de nos recherches n'ont pas encore abouti, tous les documents collectés ne figurent pas dans cette exposition qui ne se veut qu'une introduction générale sur l'identité et le patrimoine maritime de notre ville, avec l'espoir que chacune de ses parties donnera lieu à des prolongements ultérieurs.

Impossible de citer toutes les personnes qui nous ont apporté leur concours pour réaliser cette exposition mais qu'elles en soient toutes remerciées à travers les membres du comité de pilotage qui les ont contactées et qui, collecteurs et passeurs de mémoire, s'activent depuis un an à nos côtés sans ménager leur temps et leur énergie.

Un grand merci à toutes

Marie-Pierre Serres,  
coordinatrice des actions culturelles.



# Une vocation maritime de longue date

La vocation maritime de la ville de Port de Bouc n'a pas attendu sa création en 1866.

En effet, on trouve de nombreux vestiges archéologiques sur la façade occidentale de son littoral. Fréquentée depuis la fin de la Préhistoire, cette côte est surtout occupée, dès le III<sup>e</sup> siècle avant J.-C., par différentes populations (gaulois, grecs et romains) qui y vivent et y meurent comme en témoignent la villa maritime de la Baumasse ou encore les nombreuses nécropoles trouvées à proximité du rivage, entre la pointe Vella et le Pont-du-Roy. Chacun exploite et se partage les richesses issues de la mer (pêche, coquillage, sel...) et profite du trafic maritime aux abords de Marseille et du Rhône. Salines, carrières et cargaisons d'amphores sont les éléments les plus représentatifs de ces activités passées qui se concentrent jusqu'au Moyen Âge sur cette

portion de littoral.

Les itinéraires antiques qui nous sont parvenus, s'ils indiquent quelquefois la vague présence d'un portus (nacouillage) à proximité de Fos, ne mentionnent jamais le port de Bouc ou l'entrée du chenal de Caronte.

Les textes les plus anciens conservés évoquant le portus de Bouc (le port de Bouc) ou l'îlot de Bouc et sa tour datent de 1147 et de 1225.

Cette dernière, édifiée alors par les Marseillais pour protéger leur flotte marchande contre la piraterie, sera transformée, après plusieurs aménagements successifs, en un véritable fort militaire au XVII<sup>e</sup> siècle.

Dès la fin du Moyen Âge et jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, de nombreux textes et cartes d'ingénieurs, géographes, capitaines de la Marine vont vanter les atouts de ce port abri tout en regrettant son manque d'entretien qui risque de le rendre peu praticable et inadapté aux nouvelles exigences du transport maritime à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle.



Plan de 1638 (AC de Mougères)



Nécropole de la potée de Vella



Le Fort de Bouc



Fragments témoignant d'une occupation antique

# Un port qui tarde à s'équiper

Au XV<sup>e</sup> siècle, après le départ de la cour pontificale pour Rome, l'activité commerciale de Bouc décline. Une situation aggravée par la configuration du site: le rocher Foucard au milieu de la passe qui provoque de nombreux naufrages; des profondeurs d'eau très inégales; l'absence de quais accostables.

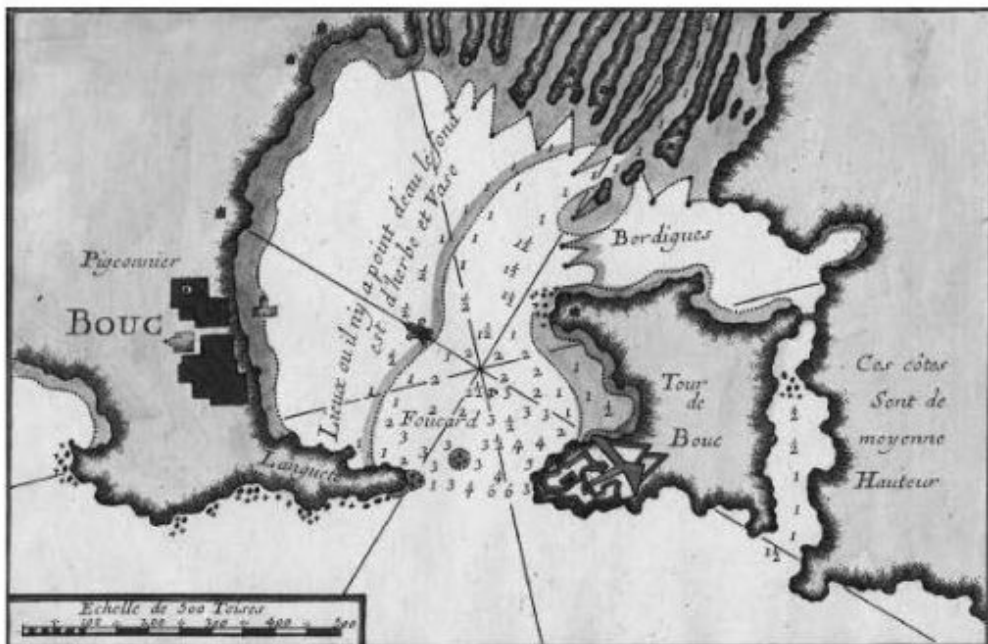
S'il reste un port apprécié des pêcheurs locaux et des navigateurs surpris par le mauvais temps, (malgré l'absence de phare jusqu'en 1745), les plaintes se multiplient pour que soient entrepris l'entretien, le curage et l'amélioration du port, comme en témoignent les doléances formulées par le Tiers État de la ville de Martigues à l'occasion des États généraux du 1<sup>er</sup> mai 1789. La visite de Bonaparte au fort de Bouc en 1794 conduira à la réalisation capitale de deux ouvrages achevés cependant bien tardivement :

- la jetée de La Lèque, édifiée de 1812 à 1833, longue de 450 mètres qui rétrécit la passe et sécurise le port.

- le canal d'Arles à Bouc, commencé en 1802 et achevé en 1834, après de nombreuses interruptions.

Ces nouveaux atouts auxquels s'ajoutent le creusement du canal maritime de Caronte puis la construction du canal de Marseille au Rhône via le tunnel du Rowe vont favoriser l'industrialisation du site.

La loi du 24 octobre 1919 qui permet un programme d'aménagement du port de Port de Bouc et des étangs de Carottes et de Berre se traduit par une augmentation du trafic. Dans les années 1980, le projet Port Renaissance conduit à la création d'un port de plaisance et de pêche en lieu et place des chantiers navals fermés depuis 1966 et à la requalification de l'anse Aubran.



Plan du XVII<sup>e</sup> siècle devant le rocher Foucard (AC de Martigues)



Creusement du canal d'Arles à Bouc. 1919

3. PORT-DE-BOUC - Vue Générale prise du Nouveau Port



# Le port de pêche

Le milieu professionnel des pêcheurs de la Méditerranée se singularise par l'attachement à une organisation corporative très ancienne, la Prud'homme de pêche. Celle du quartier maritime de Martigues, dont fait partie Port de Bouc, date de 1791.

Depuis toujours des pêcheries florissantes, les bourdigues, s'étaient implantées dans le Chenal de Caronte.

Leur disparition, vers 1908, laissera la place aux seuls calens, en voie de disparition aujourd'hui.

En 1866, année de sa création, la commune de Port de Bouc accueille déjà une flotte importante de tartanes de pêche à voile. La pêche est si fructueuse que le golfe du Lion est qualifié de « paradis des poissons ». En 1927, la dernière tartane cède la place aux bettes marines puis aux modestes barquets à rames.

Le poisson débarqué à l'anse des Fourmis est transporté aussitôt par brouettes et vendu par les épouses des pêcheurs au marché du canal ou de La Lèque.

À la fin de la seconde guerre mondiale, bettes et barquets sont supplantés par des pointus marseillais puis par des chalutiers en bois. Ces derniers accostent le long des quais du canal mais souffrent de l'absence d'équipements adaptés, ce qui conduit au déclin progressif de cette activité.

Ainsi, dans les années 1960, avant l'arrivée de patrons pêcheurs rapatriés d'Afrique du Nord, l'activité de la pêche est réduite aux petits métiers et à quelques chalutiers. La décision des pouvoirs publics d'aménager le canal d'Arles à Bouc et le développement de la flottille du quartier maritime de Martigues coïncident avec la volonté municipale de relancer la filière pêche ainsi que l'économie locale.

Cette volonté se concrétise par :

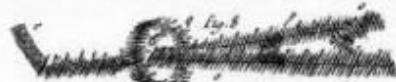
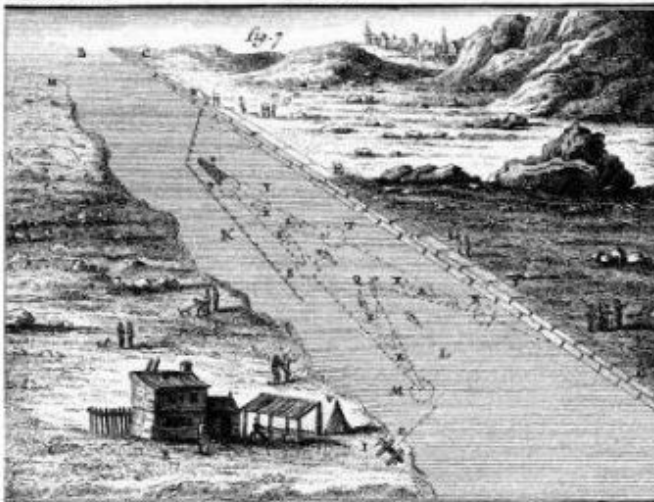
- la création du premier port de pêche en 1985 et de la Criée aux poissons en 1988.

- l'aménagement d'un second port de pêche à l'anse Aubran, favorisant le développement de la Coopérative des pêcheurs de Martigues, la Copemart, spécialisée dans la pêche, le traitement et la commercialisation du poisson bleu (sardines et anchois). Autant de réalisations qui font de Port de Bouc le premier port de pêche de la région Provence Alpes Côte d'Azur, le premier port de Méditerranée pour le poisson bleu et qui ont encouragé le développement d'activités liées à la transformation des produits de la mer (entreprises Falco, les pêcheurs de Castro, la Chalutière, Saveurs des calanques, Lou Mujou) ou à la réparation et maintenance de bateaux de pêche.

Cependant, ce développement reste fragile car les raisons d'inquiétude, qu'elles soient d'ordre politique, économique ou écologique, sont nombreuses.

Stat. II. Pl. VI

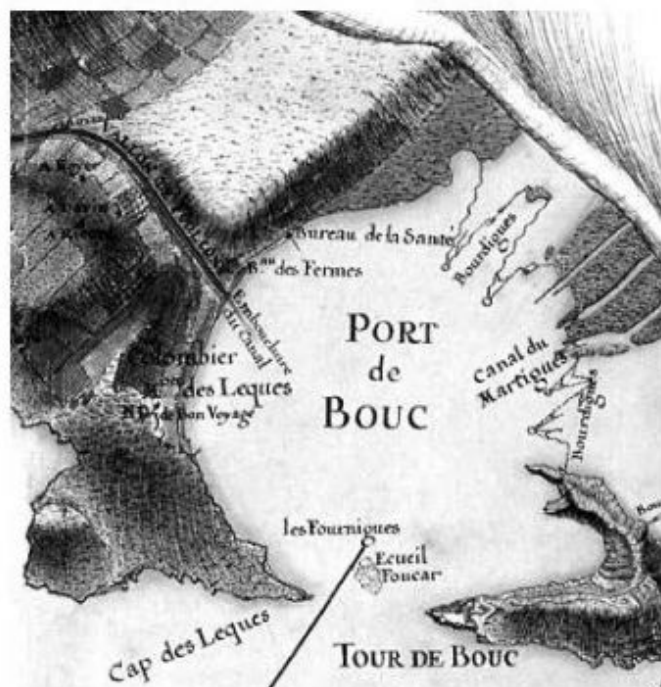
Pêches



Composition d'une bourdigue (DR)



Calen dans les années 1950



Plan de 1949 situant l'emplacement des bourdigues (DR)



Les prud'hommes (AC de Martigues)

# Le tertiaire maritime

La situation géographique de Port de Bouc et l'augmentation du trafic dans les bassins ouest du Port Autonome de Marseille ont favorisé l'implantation de nombreux services maritimes et portuaires sur son territoire.

En effet, après s'être développé au nord, le port de Marseille s'étend vers l'ouest, au-delà des limites de la ville. Le mouvement s'amorce avec la loi du 24 octobre 1919 qui se traduit par l'annexion de nouveaux territoires et l'aménagement progressif, pour la grande navigation maritime, de Port de Bouc, des étangs de Caronte et de Berre. Ces travaux, poursuivis après la création du Port Autonome de Marseille en 1966, favorisent l'implantation d'activités industrielles nouvelles : ce sont les gres pétroliers

qu'il faut désormais accueillir. Qu'ils aillent accoster à Fos ou à Lavéra, tous les navires passent ou stationnent en rade de Port de Bouc dont les services portuaires et maritimes, publics ou privés, n'ont cessé de se développer au fil du temps. Qu'ils soient agents maritimes, remorqueurs, lamanseurs, marins pompiers, pilotes, officiers de port, vitailleurs, douaniers, plongeurs, dockers... les opérateurs de la filière du transport maritime sont nombreux. Très différents par leurs activités, tous ont en commun d'être tournés vers le service, au bénéfice du navire et de la marchandise et tous sont condamnés à collaborer pour assurer la qualité du service rendu par la filière portuaire. Mais que serait le transport maritime sans ces marins du monde entier accueillis par le foyer des marins depuis plus de 20 ans, le temps d'une escale ?

## 200 000 marins ont fait escale au foyer en 20 ans

Ahyan Sanli est le 200 000<sup>e</sup> marin accueilli au foyer de Port-de-Bouc. Des cadeaux lui ont été remis jeudi soir, simultanément au vingtième anniversaire de cette maison inaugurée par la princesse Anne

Un feu de joie, des confettis, des coups de champagne, un décor ample, chaleureux, au 1er étage d'un immeuble de 11 axes. L'été et le début de l'automne, après quelques jours de pluie, après quelques jours de soleil et quelques jours de pluie, après quelques jours de soleil et quelques jours de pluie...  
C'est le 24 octobre 1966, à 19 heures, que s'est ouvert le foyer des marins de Port-de-Bouc. Le lieu est situé au 11, rue de l'Industrie, dans le quartier de Fos. Le bâtiment a été construit par le Port Autonome de Marseille. Il a été inauguré par la princesse Anne de France, le 24 octobre 1966. Depuis ce jour, le foyer des marins de Port-de-Bouc accueille chaque jour des milliers de marins du monde entier. C'est un lieu de rencontre, de détente, de convivialité. Les marins y trouvent un accueil chaleureux, un service efficace. Le foyer des marins de Port-de-Bouc est un lieu de vie, un lieu de travail, un lieu de rencontre. C'est un lieu où les marins peuvent se retrouver, se divertir, se distraire. C'est un lieu où les marins peuvent se faire connaître, se faire connaître. C'est un lieu où les marins peuvent se faire connaître, se faire connaître.



LE DIRECTEUR  
"Les marins veulent surtout joindre leurs familles"  
Ahyan Sanli, 200 000<sup>e</sup> marin accueilli au foyer des marins de Port-de-Bouc.

Le foyer des marins de Port-de-Bouc est un lieu de vie, un lieu de travail, un lieu de rencontre. C'est un lieu où les marins peuvent se retrouver, se divertir, se distraire. C'est un lieu où les marins peuvent se faire connaître, se faire connaître. C'est un lieu où les marins peuvent se faire connaître, se faire connaître.



Un pilote en action



Exercice anémométrique. Porteur

La Provence - 2005

## MAURICE POMMIÉ MARC LANFRANCHI

COURTIERS MARITIMES  
SKIBSMEKLER - SWORN SHIPBROKERS - SENSALA MARITTIMO  
COMMISSAIRES D'AVAIRES  
PORT DE PORT-DE-BOUC - MARTIGUES

Office à PORT-DE-BOUC  
Télégrammes : POMME-Port-de-Bouc-TELEX  
CODES : LOMBARD - BOE - NEW-BOE  
Téléphones : Port-de-Bouc 0-04 - 0-69 et 1-25 - Martigues (Ligne directe) 1-91  
RADIOPHONIE PORTUAIRE

## BUREAU AUXILIAIRE A MARTIGUES

Agence maritime Pommié, 1950 (A.C. Port de Bouc)

SOCIÉTÉ DE RAVITAILLEMENT DE LA MARINE  
POUR LES SECTEURS GÉNÉRAUX POUR LA MARINE ET L'INDUSTRIE

BOUCRIE  
PEINTURES  
VERNIS  
HUILE DE LIN  
VITRÈRE PLÂTE  
CARRÈRES  
PAILLONS  
AGRASIS

QUINCAILLERIE  
SERRURERIE MÉTALL  
OUTILLAGE GÉNÉRAL  
BOURNETTERIE  
THERMOCOUCHE  
TOILES DIVERSES  
CABLES EN ACIER  
CHAÎNES DE MARINE

Local de la CRC dans les années 1950

# Un port industriel

À partir du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement progressif du port va favoriser l'industrialisation du territoire et de ses environs.

À u XIX<sup>e</sup> siècle, est apparue une série d'industries qui marque véritablement l'occupation du site. Malgré leur diversité, elles présentent un point commun : elles transforment toutes une matière première d'origine extérieure à la région en produits destinés à être réexpédiés et utilisés ailleurs. C'est le cas pour la torue à la Sécherie de torue, le charbon des Agglomérés, les minerais de l'usine à plomb, le pétrole lampant de la Phocéenne qui arrivent par voie maritime ou par le canal d'Arles à Bouc. C'est aussi le cas pour les bois destinés aux premiers chantiers de construction navale qui coexistent ou se succèdent, tels ceux de Paul André ou ceux des frères Pastre, avant la construction de navires en fer dans les Chantiers et Ateliers de Provence. Avec l'invention de la locomotive à vapeur, les industriels adoptent le transport ferroviaire proposé par le PLM et les quais maritimes sont raccordés aux voies de chemins de fer. La création d'un port maritime, à Caronte en 1927, donne naissance à l'Établissement Maritime de Caronte qui utilise les services du BCMO (centre de gestion des dockers) pour renforcer ses effectifs en personnel de manutention. L'installation des usines chimiques

Saint-Gobain en 1915, Kuhlmann en 1916, puis Vieille Montagne en 1920 marque le début de la décentralisation des activités du port de Marseille.

Après la première guerre mondiale, la décentralisation des activités industrielles se poursuit avec l'installation, à Caronte, en 1923, de l'usine Vermorel qui traite les oléagineux venus d'Afrique pour en faire de l'huile et du savon.

L'industrialisation croissante du site se traduit aussi par le développement de mouvements sociaux et par la création de nombreuses cités ouvrières qui modifient l'urbanisme local et favorisent l'enracinement d'une population multiculturelle.

Parallèlement à ce développement, la Société Générale des huiles de pétrole qui deviendra BP, aujourd'hui Inovène, s'installe à Lavéra qui devient un grand port pétrolier autour duquel s'installent Naphchimie et Atochem devenue Arkema.

Puis dans les années 1960-1970, la Chambre d'Industrie et de Commerce de Marseille, relayée par le Port Autonome de Marseille, entreprend, à Fos sur Mer, le creusement d'un nouveau port.

Le complexe de Fos démarre en 1971 avec l'ouverture des chantiers de Solmer devenu Sollac et maintenant Arcelor, faisant de l'agglomération un grand complexe pétrochimique et sidérurgique. Une industrialisation qui n'est pas sans poser des problèmes de nuisances et de pollution, alors que les projets de développement portuaires se poursuivent (XXI...).



Pêcheurs sur un moulier



Dockers au port de Caronte en 1920



Publicité des Ess. Vermorel 1960



Publicité des Ess. Kuhlmann 1949



Les Agglomérés. Usine à charbon

# Un port d'attache

Alors qu'en 1866, le village, constitué par deux quartiers, la Lèque et le Canal, abrite 1379 habitants, pour l'essentiel des pêcheurs, des marins navigants et des journaliers, l'industrialisation progressive du site et de ses environs attire à Port de Bouc une main-d'œuvre étrangère nombreuse.

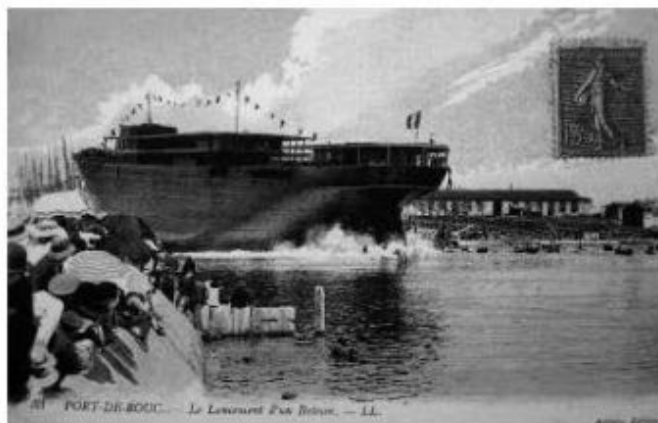
**A**ux Italiens et aux Espagnols se joignent grecs, arméniens, maltais, puis nord-africains... qui trouvent là leur port d'attache et contribuent à donner à Port de Bouc le visage d'une ville cosmopolite où les occasions de se retrouver, après le travail et avec la tôte en toile de fond,

se sont multipliées depuis l'aménagement du Port Renaissance à la fin des années 1970. Aux fêtes organisées à l'occasion des lancements de bateaux et à celles proposées par la Société nautique depuis 1920, il faut ajouter la traditionnelle fête des pêcheurs et les sardines organisées par Promotnet qui sont devenues une véritable institution!

Toutes ces initiatives, sans oublier celles organisées par l'Office de Tourisme, comme « les nautiques », par l'école municipale de voile ou les Francs jouteurs font de Port de Bouc une ville où il fait bon vivre ensemble, les pieds dans l'eau, de la plage de Fromage à celle de la Lèque, ou aux terrasses du port.



Le port de plaisance aujourd'hui



PORT DE BOUC - Le Lézard - P. de Bouc - LL.



Tournoi de joutes



Pesée du thon lors de l'école d'argent



Le challenge Pomé



Fête des pêcheurs



Apprentis aig à la base nautique





Alexandre Ruiz, pêcheur à la retraite résume bien son amour de la mer: « Qu'aurais-je pu faire sans la mer? Avec ma famille, elle est toute ma vie ».

## UN PÊCHEUR PARMI LES PÊCHEURS



Le chalutier, le filet, les loupes, les dotades, le quai pour le poisson bleu, la halle à marée... Derrière l'univers de la pêche: la mer et des hommes. Toujours et encore. Alexandre Ruiz symbolise ces hommes qui rêvaient de bateau et de mer nourricière. Son ascot traverse la Méditerranée et raconte le temps: Benisaf, Port Vendre, Port de Bouc, les ports d'attache d'un jeune mousse devenu patron pêcheur. À 14 ans, il fallait gagner sa vie, pas d'autres choix que s'embarquer sur un chalutier de fortune: trier le poisson, le mettre en glace dans la cale tapissée de liège pour garder le froid. « J'ai vite appris que la mer n'est pas une aventure; mais un métier qui s'apprend jour après jour au contact des plus anciens. Que la mer et le ciel ne font qu'un. Surtout quand on se guidait à l'insigne. Sans radar, sans rien d'autre qu'un fil de misère pour sonder le fond. Avec le trouillard, tu risquais pas de prendre la mer. Et c'avais pas de recettes. On pinait notre mal en patience ». Être pêcheur, c'est aussi être adepte du système D, comme l'histoire de cette nouvelle façon de pêcher avec une fourche particulière qui améliorait l'ouverture du filet. Alexandre avait pensé le filet dans sa tête, il l'a réalisé de briques et de brocs comme on dit ici. Après c'est devenu un vrai chalut et les

pêcheurs ont refait le même. « Chacun sa trouvaille, c'est ça la pêche » dit-il modestement. Une fois à Port de Bouc, Alexandre n'en est jamais parti, sensible certainement à cette population modeste, mais riche de fraternité. Qui ne connaît pas le Cetnarbu? Son bateau possède les initiales du nom de ses enfants chevillés à la coque. Il en a fait des sorties et des sorties par souci de fraternité, accompagné de son ami Mattéo qui distribuait via la camionnette, une journée entière de pêche destinée aux gens dans le besoin. Cette action était doublée d'un chèque aux organismes humanitaires. « Je suis un homme parmi les hommes, un pêcheur parmi les pêcheurs », dit-il humblement. Aujourd'hui encore, malgré les difficultés de l'activité pêche et des directives européennes, les pêcheurs perpétuent cette tradition de la main tendue. Tout comme celle de la St Pierre, impulsée par Alexandre et son ami François Noguéron. Cette fête des pêcheurs conjugue un hommage mérité à tous les gens disparus en mer et une fête populaire qui rassemble les amoureux de la mer dans leur diversité. Généreux, pêcheur et battant. Trois traits de caractère qu'il aura fallu à tous ceux qui se sont avoués à redémarrer la filière pêche à Port de Bouc.

« À part Rieubon, personne ne nous prenait au sérieux », souligne-t-il en évoquant les années 1980. « On sentait qu'on ne pourrait pas rester un tout petit port de pêche ». Aller de l'avant? Oui mais comment? « L'Europe essayait déjà de casser notre pêche. Ni le quai sardinier, ni la criée n'existaient, seul deux mareyeurs officiaient. On a pris le poisson par la queue, et on a créé la première organisation de producteurs, accordée malgré la politique de quotas décidée par Bruxelles. Puis, ensuite avec M. René Rieubon, nous avons participé à la création de la halle à marée, la criée ». C'est ainsi qu'à Port de Bouc, la pêche a pris un tournant décisif et qu'elle résiste aux coups de boutoir de l'Europe et de ses directives, de ses quotas. Le matériel, l'électronique a fait évoluer la pêche et ses techniques. Les sonars et GPS remplacent le feeling, comme un poisson remplace l'autre. Reste que le coût des dérivés du pétrole assotonne les pêcheurs. La problématique déteinte le prix du carburant, du nylon pour les chaluts, composants essentielles d'un bateau en état de marche. « L'Europe tue la pêche » a écrit un patron pêcheur sur son tee-shirt blanc. Blanc comme le poisson qu'il raconte du chalut.

Un bateau, les océans, la Méditerranée, le chenal de Caronte, le quai, les grues, les grutiers. Dans le ventre du bateau les minerais de lignite, de nickel, manganèse, charbon, chrome, bauxite... à décharger.

## DU TEMPS DES CIGOGNES

Denis Vargin a passé 25 ans dans sa cabine de grutier aux établissements de Caronte, à Carfos. Il n'aime pas parler de lui. Il préfère évoquer ses compagnons de route. « Décharger, c'était un travail de bagnards pour les dockers, ils remplissaient toutes les bennes à la main. Mais avaient-ils vraiment le choix ? On était docker ou grutier parce que notre père l'était avant nous. Grutier ça signifiait cinq heures de grue par jour, beaucoup plus en cas de doublage... On était résistant pour travailler sur les « cigognes », ces grues de cinq tonnes. L'hiver la ferraille captait le froid, l'été, c'était trop de chaleur, mais on faisait tout pour sortir le maximum avec les moyens qu'on avait. Et puis cette poussière par mistral... Celle du chrome qui attaquait le système rénal, celle des ferrosiliciums dangereuse par temps de pluie. Je me souviens du bruit. Vous avez vu le film de Chaplin, « Les temps modernes », eh bien nous, c'était ça. Dans la cabine je tournais à 120 décibels. C'était infernal. Il a fallu se battre longtemps pour avoir des casques antibruit et des cabines isolées. On les a obtenus en 1980. D'ailleurs nous avons grâce à ces meilleures conditions de travail amélioré la productivité. Se battre pour obtenir. C'est l'histoire des ouvriers. Chez nous au début on se battait pour remplir le frigidaire. Une fois qu'on a commencé à gagner mieux, on a pensé à faire améliorer nos conditions de travail. En tant que grutier, on essayait de faciliter le travail des dockers, surtout quand ils étaient dans l'enfer des cales. Ils chargeaient les minerais dans la benne de la grue, dans la trémie. Trois à quatre tonnes à la main. Il fallait être bon grutier pour ne pas les blesser, car on n'y voyait rien, si ce n'est qu'on était guidé par l'homme de chaîne, nos yeux. Si le câble d'acier cassait, c'était un drame. De Fabrétis est mort comme ça. On disait qu'à Caronte, on avait le bon Dieu pendu au-dessus de nous. On disait que nous n'étions pas de bons grutiers, mais que nous étions les meilleurs. C'est vrai qu'il y en avait de bons à Port de Bouc. C'était comme un orchestre symphonique avec de bons musiciens. Mais je n'ai connu qu'un seul Mozart : Jean Tourel. Il était rapide, précis et travaillait avec finesse.

Et puis il y avait la camaraderie.

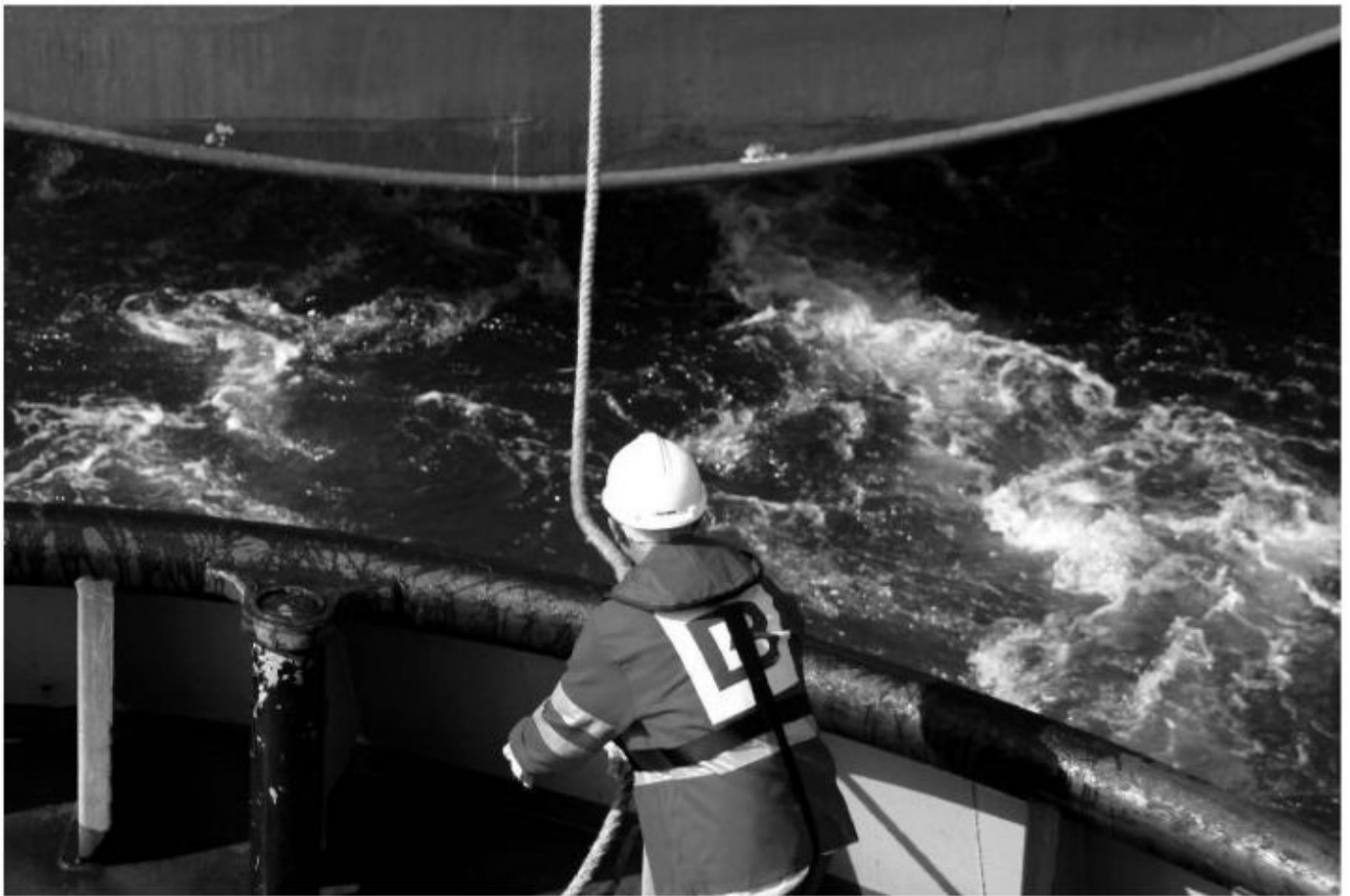
On était les uns avec les autres, les uns pour les autres. En 25 ans je ne me suis jamais disputé avec quelqu'un sauf avec l'employeur pour des revendications syndicales.

J'aime beaucoup le mot camarade, c'est un terme qui a beaucoup d'honneur ». Et d'évoquer Alain Dini, Roger Delaisse, Jacky Gallardo, Jean Pierre Victoria et tous les autres, camarades des bons et des mauvais jours, de fortune et d'infortune... ». Le métier a changé ? oui certainement. Le matériel est plus performant ? oui certainement. Le métier est plus facile ? Oui certainement. Mais une chose demeure, faire des économies sur les hommes et sur leur dos, pour améliorer les gains de productivité.



Qui dit métier de la mer ne dit pas métier sans risques. Il faut une vigilance de tous les instants pour déjouer les pièges. Mais la présence de la mer vaut tout l'or du monde.

## TOUJOURS SOUS TENSION



Le regard droit devant. Hervé, le capitaine du Mistral 9 ne quitte pas des yeux l'aussière en passe de relier le remorqueur au tanker. « La moindre erreur de vigilance, tu ne sais pas où ça peut te conduire ». C'est l'assistant pont, Jean Marc, qui fait la manœuvre. Le geste est précis. « Avant, il fallait être trois pour prendre l'amarre. Il n'y avait pas le treuil, seulement le croc. Ça pesait, tu devais tout te braquer à bras. On y a gagné en confort et perdu en équipage, dit-il « entre parenthèses » avant de poursuivre sur les risques du métier. « Le premier danger, c'est une histoire de tension du câble, s'il est mal tendu ça pète, le deuxième danger, c'est une histoire d'inattention. Il ne faut jamais croire qu'on est habitué et qu'on effectue des gestes par automatisme, tu ne dois penser qu'à ce que tu fais. Alors peut-être qu'il ne se passera rien ». Jean-Marc se souvient du temps où il fallait quatre remorqueurs pour tirer ou pousser le tanker. Aujourd'hui les remorqueurs sont plus per-

formants, il n'en faut plus qu'un, voire deux, pour l'aider à freiner ou pour l'aider à accoster et décoster. « Pas tous les bateaux font appel au remorqueur, tous n'y sont pas obligés. Sauf les plus de 100 m et ceux qui transportent des matières dangereuses. Un gros bateau n'est pas manœuvrable, t'es obligé de l'aider à se mettre à quai. S'il se fait prendre par le vent et qu'il est tout seul, c'est cuit, quand tu sais ce qu'il transporte... ». Jean-François, lamaneur prend le relais pour dire que parfois l'état des coques des navires fait peur. « Mais maintenant, il y a obligation de double fond double coque. C'est sûr qu'on préfère ce cas de figure ». Les lamaneurs interviennent juste avant ou juste après les remorqueurs. Leur rôle : amarrer tous les navires en escale. Jean-François est d'ici. Il a grandi de la plage aux quais. S'il n'est pas sur la vedette du lamanage, il est à la pêche. Ou alors sur la vedette de la société de sauvetage en mer. Autant il aime la mer, autant il sait

qu'il faut respecter des règles et des codes pour se protéger de ses pièges et la maîtriser. « La moindre faute d'inattention ne pardonne pas, surtout au lamanage. Entre le quai et le navire, il y a un couloir que tu es obligé d'emprunter avec la vedette. Au fur, à mesure que tu avances, le couloir rétrécit. Tu sais qu'il ne faut pas que tu te fasses prendre en sandwich, sinon... » souligne Jean-François. Ensuite, il faut vivre avec la force des amarres. Le métier s'avère encore plus dangereux par mistral. Mais le pire, c'est quand les amarres du bateau sont en très mauvais état. Là il y a vraiment danger. Si elles cassent, quand ça part c'est comme un fouet. J'ai vu des amarres se casser et tordre un pylône en galva. Mais vous savez il existe d'autres métiers dangereux, celui-là au moins il est sur mer. Je l'ai choisi et il me plaît. Qu'on ne me demande pas d'habiter loin de la mer, c'est impossible ». C'est comme une évidence.

# LES ÉNERGIES DE LA MER



*si vivre près de la mer  
on ne peut écouter le vent  
sans entendre la voix d'un ami,  
on ne peut regarder les bateaux  
sans voir le visage d'un proche.  
Nicole Chayne-Salini*

Rendre compte de l'identité maritime de Port de Bouc pour la partager et la transmettre aux nouvelles générations était un projet ambitieux. Cette exposition ne prétend pas à l'exhaustivité tant le sujet est vaste et les documents parfois difficiles à trouver, mais nous comptons sur vous pour nous aider à la compléter dans la perspective d'un futur écomusée de la mer.

Dans l'impossibilité de les citer toutes et par crainte d'en oublier, nous remercions chaleureusement toutes les personnes et structures qui nous ont confié des documents, des photographies, des cartes postales, des films, des objets... pour réaliser cette exposition, - notamment les membres du comité de pilotage réunis depuis un an autour du service de coordination culturelle et du service communication :

Denis Benci, Charles Crétnon, Louis Girard, Michel Llassera, Raymond Mas, Anne-Marie Mignacco, Alexandre Ruiz, Denis Vargin.

Manifestation organisée par la Ville de Port de Bouc avec le soutien financier de l'État et du conseil régional dans le cadre du CUCS.  
Photos et textes des pages 8 à 12 de Nicole Chayne-Salini.