



## **MASTER ERASMUS MUNDUS TPTI**

**TECHNIQUES, PATRIMOINE ET TERRITOIRES DE L'INDUSTRIE :  
HISTOIRE, VALORISATION ET DIDACTIQUE**

---

**Le patrimoine portuaire et ses représentations des années 1960 à nos jours**

*Les cas de Marseille, Sète et Port-Vendres*

\*

**The harbour heritage and its representations from 60's to ours days**

*Case studies of Marseille, Sète and Port-Vendres*

**Anne PERNET**

**Directeur de recherche : Eric RIETH**

**Paris, septembre 2016**

**Université Paris 1 – Panthéon Sorbonne**

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont bien voulu m'accorder un entretien ou un simple échange. Elles ont pris le temps de partager avec moi des anecdotes, des images, des impressions, des émotions et des récits de vie. Leur confiance est une condition *sine qua non* de la recherche en sciences humaines.

Je remercie mon directeur de recherche Eric Rieth et tous les professeurs rencontrés lors de ces deux années de master. Je remercie également Antoni Roca-Rosell qui m'a accueillie à l'Université Polytechnique de Catalogne lors de ma mobilité de spécialité. Vous savez transmettre votre curiosité intellectuelle dans un profond respect des parcours de chacun, merci.

Plus particulièrement, je remercie nos coordinateurs dans les trois universités : Anne-Françoise Garçon à Paris, Giovanni Luigi Fontana à Padova et Ana Cardoso do Matos à Evora. Faire vivre l'aventure TPTI n'est pas de tout repos et nous vous en sommes tous reconnaissants.

Un remerciement spécial aux chevilles ouvrières du master, nos secrétaires dans les trois universités : Anne-Sophie, Evelyne, Helena et Raphaëlla.

Que mes camarades de promotion soient également remerciés. Indira, Nevena, Kidane, Dana, Nevena, Sawako, Suzanne et Sonia, vous m'avez appris tant de nouvelles choses que je porte désormais en moi un peu de chacun de vous.

Enfin, je remercie vivement mes proches, qui m'ont accompagnée dans cette aventure. Merci pour les discussions à bâtons rompus au huitième degré, les relectures et les encouragements. Vous me rendez meilleure.

## ABREVIATIONS

Arts et traditions populaires (ATP)

Association de défense des marins abandonnés de Sète (ADEMAS)

bourgeois-bohême (BOBO)

Brevet d'étude de premier cycle (BEPC)

Chambre du commerce et de l'industrie (CCI)

Commission mixte paritaire (CMP)

Compagnie maritime d'affrètement – compagnie générale maritime (CMA-CGM)

Compagnie maritime d'expertise (COMEX)

Confédération française démocratique du travail (CFDT)

Confédération générale du travail (CGT)

Connaissance locale de l'appareil productif (CLAP)

Conseil national de la mer et des littoraux (CNML)

Délégation de service public (DSP)

Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR)

Ecole nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM)

Ecole nationale supérieure maritime (ENSM)

Etablissement public à caractère industriel (EPIC)

Grand port maritime de Marseille (GPMM)

Habitation à loyer modéré (HLM)

Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)

Marseille Corse méditerranée (MCM)

Mediterranean Shipping Company (MSC)

Musée d'art contemporain de Barcelone (MACBA)

Musée international des arts modestes (MIAM)  
Mutuelle assurance des commerçants et industriels de France (MACIF)  
Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)  
Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH)  
Parti communiste français (PCF)  
Périmètre de restauration immobilière (PRI)  
Petites et moyennes entreprises (PME)  
Plus belle la vie (PBLV)  
Pôle d'échanges multimodal (PEM)  
Port autonome de Marseille (PAM)  
Port d'intérêt national (PIN)  
Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA)  
Rassemblement pour la République (RPR)  
Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)  
Société d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes (SEITA)  
Société nationale Corse méditerranée (SNCM)  
Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)  
Train à grande vitesse (TGV)  
Trinitrotoluène (TNT)  
Union pour un mouvement populaire (UMP)  
Zone industrielle fluvio-maritime (ZIFMAR)

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 - Schéma des relations ville et port de César Ducruet, 2008.....	10
Figure 2 - Plaque commémorative à Port-Vendres, cliché de l'auteur. ....	23
Figure 3. Commerce franco-algérien du point de vue de l'Algérie. Source : Georges Mutin .	26
Figure 4 - Graphique sur l'emploi industriel depuis 1989, sources INSEE .....	28
Figure 5 - Déchargement d'un porte-conteneurs à Port-Vendres, cliché de l'auteur. ....	34
Figure 6 - Entrée de la criée à Sète, cliché de l'auteur. ....	34
Figure 7 - Infographie « Urbanisme : Le nouveau coeur de Marseille », <i>Le Monde</i> , jeudi 1er mars 2007, Emmanuel de Roux, Michel Samson.....	38
Figure 8. Quartiers prioritaires à Marseille d'après le décret du 30 décembre 2014 sur la politique de la ville. ....	42
Figure 9 - Tableau des points de vue sur le développement portuaire, Valérie Lavaud-Letilleul, 2012.....	53
Figure 10 - Fresques murales dans le quartier de la Pointe courte à Sète, cliché de l'auteur ..	89
Figure 11 - Les Terrasses du port, Marseille, cliché de l'auteur .....	89
Figure 12 - Atelier de réparation de barques catalanes, site de Paulilles, cliché de l'auteur....	96

## RESUME

Ce mémoire de recherche prend pour objet d'étude le patrimoine portuaire et ses représentations des années 1960 à nos jours, au travers des cas de Marseille, Sète et de Port-Vendres. Il s'appuie sur une bibliographie pluridisciplinaire en sciences humaines et sociales et un corpus de sources composées des archives du journal *Le Monde* sur l'ensemble de la période, d'œuvres de fiction, d'entretiens et de prospections de terrain. La question de l'appréhension du concept d'identité portuaire est le fil rouge de ce travail.

Dans un premier chapitre, les relations entre la ville et le port sont étudiées de manière chronologique. Un nouvel âge du port est défini, celui des conteneurs, de la délocalisation des activités portuaires, des opérations de réhabilitations des centres-villes et de la muséalisation du port de plaisance. Ces changements sont le fait de profondes mutations économiques : tertiarisation de l'économie, mondialisation des échanges et division internationale du travail.

Dans ce contexte, le deuxième chapitre présente les figures du port. Elles entretiennent le mythe d'une mauvaise réputation du port, ce qui renforce les sentiments d'appartenance au port, par le phénomène de construction en opposition des identités stigmatisées.

Le patrimoine portuaire est l'expression de l'identité portuaire, analysée dans le troisième chapitre. Ce que le port offre en partage, est un territoire structuré par les activités productives liées au port et déterminé par l'horizon commun offert par la mer. Centres névralgiques des structures économiques et sociales, les ports sont touchés par les transformations du monde du travail. La désindustrialisation a laissé un traumatisme social et un sentiment de déclin. Les habitants des ports ont mis en œuvre des stratégies pour inventer un avenir commun. La patrimonialisation de la désindustrialisation est l'un des fondements d'un nouveau récit du port.

## ABSTRACT

This master thesis studies harbour heritage and its representations from the 60's to our days through the case studies of Marseilles, Sète and Port-Vendres. This paper relies on a multidisciplinary bibliography in social and human sciences. It is also based on a corpus of sources composed of *Le Monde* newspaper archives through out the whole period, works of fiction, interviews and field work.

In the first chapter, the relations between harbours and cities is classified and analysed in time. A new harbour age is defined, a time of containers, of delocalisation of port activities, rehabilitation of the city centers and musealization of marinas. These important changes are the result of the contemporary economic transformations: the expansion of the tertiary sector, the world globalization of trade and international division of labor.

In this context, the second chapter presents the main figures and characters of the harbour cities. They maintain the bad reputation myth surrounding these cities. This behaviour strengthens the sense of belonging by building their collective identity against others.

The harbour heritage expresses the harbour identity, and it is thoroughly analysed in the third chapter. What the harbour offers is a territory structured by labour activities and determined by a common horizon of the sea. Harbours are a neuragical aspect of our society. They are deeply impacted by the transformations happening in the labour world. De-industrialization has caused a social trauma and a sense of decline. Hence, harbour citizens established strategies in order to build together a future. The heritagization of de-industrialization is one of the foundations of a new narrative of the port cities.

## TABLE DES MATIERES

Remerciements .....	2
Abréviations.....	3
Table des figures .....	5
Résumé .....	6
Abstract.....	7
Table des matières.....	8
Introduction.....	10
Historiographie .....	15
Méthodologie.....	20
Chapitre I. Le port dans la ville .....	23
A. Un déclin économique.....	23
1. Indépendances et nouvelle donne commerciale .....	23
2. Libéralisme et fermetures d'usines .....	27
3. Le transport maritime en question.....	30
B. Des villes transformées .....	33
1. La délocalisation de l'activité portuaire .....	33
2. La ville redessinée.....	36
3. Une gentrification spécifique .....	41
C. La quête d'un nouvel équilibre.....	44
1. Le nouveau visage de l'industrie des origines .....	44
2. Le port du XXIe siècle .....	48
3. Ports, le pouvoir de faire .....	49
Chapitre II. Les figures du port et l'identité portuaire.....	55
A. Essai de typologie .....	55
1. « Gens de mer » et de terre.....	55
2. Les femmes dans la ville .....	57
3. Habiter le port.....	59
B. Des figures représentées.....	62
1. « La mauvaise réputation » ?.....	62
2. Le regard des gens du port .....	63
3. Loin du port.....	65
C. Le port, un territoire en partage.....	67
1. L'horizon de la mer.....	68
2. Entre terre et mer, loisirs, fêtes et repas .....	70
3. Démocratie maritime, une expérience languedocienne.....	75
Chapitre III. Une patrimonialisation de la désindustrialisation .....	80
A. Panser le traumatisme social .....	80
1. Entretenir la flamme.....	80
2. Une flamme créative .....	83

3. Une identité territoriale en (re)construction .....	88
B. Destins d'usines .....	91
1. La Belle de mai, une belle histoire .....	91
2. Paulilles ou quand la nature fait valoir ses droits .....	94
3. Le quais des Moulins, le vent du débat .....	98
C. Un nouveau récit du port .....	100
1. Marseille 2013, un avant et un après .....	100
2. Les nouveaux habits du port de plaisance .....	103
3. Un imaginaire collectif réifié et magnifié par la fiction .....	105
Conclusion .....	108
Bibliographie .....	111
I Patrimoine, identités, territoires .....	111
II Ports, maritimité et industries .....	114
III Méditerranée .....	119
IV Epistémologie .....	123
Sources .....	126
I) Sources écrites .....	126
A. Archives du journal <i>Le Monde</i> du 1er janvier 1960 au 1er juin 2016 .....	126
B. Sites internet ressources .....	144
C. Textes de lois, codes et rapports .....	145
II) Fictions .....	146
A. Littérature .....	146
B. Musique .....	146
C. Cinéma .....	147
D. Séries télévisées .....	147
III) Sources orales .....	148
A. Entretiens enregistrés .....	148
B. Rencontres non enregistrées .....	148
C. Entretiens téléphoniques .....	149
D. Entretiens empruntés .....	149
IV) Terrain .....	149
Annexes .....	151
Données statistiques de l'INSEE : Chiffres clefs par ville .....	152
Cartographie .....	155
Annexe chansons .....	157
Entretien avec François Liberti .....	164
Entretien avec Myriam Barbera .....	187
Entretien avec Danièle Dumontel .....	189
Le projet tutoré .....	199

## INTRODUCTION

« La vague, par le choc qu'elle produit, agit sur le diaphragme et sur toute l'économie nerveuse. L'inquiétude, la mélancolie, l'hystérie peuvent, de ce fait, être soulagées par les « lames », ainsi que par la vue de l'immensité marine et de la mer en tempête. »<sup>1</sup>

Voir la mer, puisque c'est devenu une obsession. Impressions de bien-être, d'évasion et de liberté participent au phénomène de concentration urbaine sur le littoral. Lieu de voyages, de commerce, d'échanges, de migrations humaines, elle est tout à la fois un espace palpable et insaisissable. La mer porte en elle les soubresauts de l'activité humaine.

Entre terre et mer, le port présente des enjeux spécifiques sur plusieurs plans. Lieu d'échanges, plus ou moins tourné vers son hinterland, le port subit des transformations économiques qui laissent des traces dans son urbanisme, son histoire, les mentalités de ses habitants. Ses activités industrielles structurent l'économie de la ville, de sa région, elles sont sources d'emplois et déterminent son organisation sociale. La mer transcende la ville, mettant en lumière le port, ses richesses et les inquiétudes qu'il suscite.

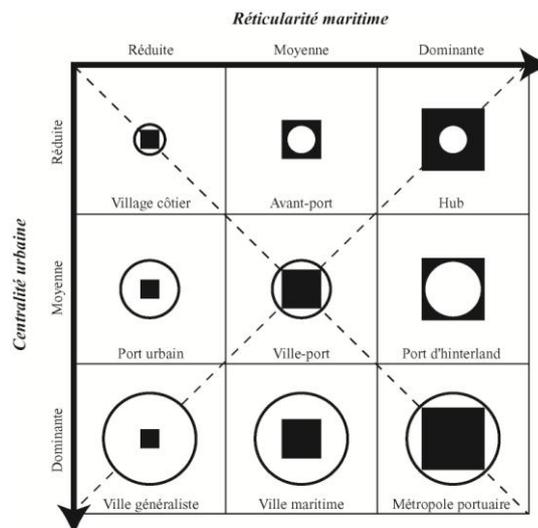


Figure 1 - Schéma des relations ville et port de César Ducruet, 2008<sup>2</sup>

Les villes portuaires concentrent des espaces nommés « port », en réalité aux fonctions différentes. Le port de pêche, le port industriel, le port de commerce, le port de transport

<sup>1</sup> CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001, p.90-91.

<sup>2</sup> DUCRUET, César, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, document 417, 27 mars 2008.

de passagers et le port de plaisance sont autant de composants qu'il faut dissocier. Aussi, la classification de César Ducruet des relations entre villes et ports, nous éclaire-t-elle sur nos objets de recherche. Selon ce schéma, Marseille serait une métropole portuaire, Sète une ville-port et Port-Vendres un avant-port.

Ce que ces ports offrent en partage, le patrimoine portuaire, peut s'appréhender en tant qu'objet historique. Plus précisément, les représentations de ce patrimoine portuaire et leurs évolutions dans le temps nous importent. Si l'on devait déterminer un changement majeur pour les villes portuaires dans l'époque contemporaine, nul doute que l'apparition du conteneur en 1958 en serait un marqueur essentiel. La standardisation du transport de marchandise par boîte en métal, la course à l'augmentation du tirant d'eau des navires de la marine marchande, impliquent des changements profonds dans l'espace portuaire. La délocalisation des activités portuaires est désormais bien connue, de même que le processus de réhabilitation des espaces des centres-villes délaissés dans la plupart des ville-ports. Ce qui nous interroge ici est plutôt l'effet de ces réalités sur les territoires et les habitants. Plus encore : comment écrire l'histoire des mentalités de ce nouvel âge du port.

La Méditerranée fascine. L'on a pu lire qu'elle divisait et unifiait à la fois. La recherche sur cet espace pris en tant que tel doit évidemment beaucoup à Fernand Braudel, qui a ouvert une voie pour l'étude historique des territoires naturels. La simple évocation de la Méditerranée est souvent synonyme de sourires, d'images de vacances, de l'évocation de grandes civilisations antiques, d'une certaine nostalgie. L'espace méditerranéen français est ancré au cœur de l'arc latin, entre l'Espagne et l'Italie. Il comporte quatre grandes aires culturelles : la Catalogne nord (Roussillon), le Languedoc, la Provence, et la Côte-d'Azur. Cela se retrouve dans la structure administrative des régions et des départements : le Languedoc-Roussillon - nouvellement adossé à la région Midi-Pyrénées - et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - PACA - ont pour départements littoraux les Pyrénées-Orientales (66), l'Aude (11), l'Hérault (34), le Gard (30), les Bouches-du-Rhône (13), le Var (83) et les Alpes-Maritimes (06)<sup>3</sup>.

L'observation du relief fait apparaître un littoral bordé par les chaînes de montagnes des Pyrénées, du Massif central et des Alpes. Cela se ressent sur le paysage, notamment au niveau de la Côte Vermeille et de la Côte d'Azur, aux falaises plongeantes dans la mer. Le climat méditerranéen y règne, offrant des étés chauds et secs et des hivers doux et humides. La démographie est un exemple à la fois d'héliotropisme, de littoralisation et de

---

<sup>3</sup> Voir Annexe Cartographique

métropolisation. Seul le territoire protégé de la Camargue crée une rupture dans la chaîne littorale. La métropole Marseille-Aix-en-Provence domine la côte ; puis les agglomérations de Nice, Toulon, Montpellier et, dans une moindre mesure, Perpignan concentrent la population et les activités économiques. Le littoral comprend deux parcs naturels nationaux : les Calanques près de Marseille et l'île de Port-Cros au large de Hyères dans le Var. Le parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée et celui de Camargue complètent le tableau. Le Conservatoire du Littoral possède de nombreuses parcelles du bord de mer, et la directive européenne Natura 2000 Habitats et Oiseaux, recense de nombreux espaces protégés sur la côte. Le littoral présente une grande variété de paysages : des belles plages de sable blanc du Languedoc aux Calanques de Marseille en passant par le delta du Rhône formant la région si particulière de la Camargue. Les fonds marins sont riches, et le parc naturel du Golfe du Lion, au large de la côte Vermeille, est là pour les valoriser. Les villages et villes côtiers, les ports, façonnent le littoral.

Nous porterons notre attention sur trois villes portuaires de cet espace méditerranéen français : Marseille, Sète et Port-Vendres. De tailles et d'histoires diverses, ces territoires nous permettront d'adopter une démarche comparative pour vérifier nos hypothèses.

Port-Vendres est la plus petite échelle de notre étude : 4240 habitants répartis sur 14,8 km<sup>2</sup>. Port de la Catalogne française, le plus proche du Nord de l'Afrique et de la première plateforme européenne de fruits et de légumes Saint-Charles à Perpignan, ce territoire n'en n'est pas moins pertinent. Celui-ci est touché par les conséquences de l'indépendance de l'Algérie sur les transports de marchandises autant que de passagers. Le sentiment de déclin est palpable dans la ville. Pourtant, les chargements et déchargements de conteneurs au cœur de ville, juste derrière le bassin du port de plaisance, rythment la vie des habitants et touristes de passage sur la Côte Vermeille. Bénéficiant de l'attrait touristique de toute la zone, en premier lieu de Collioure, Port-Vendres est un port dynamique, géré par la CCI de Perpignan.

La ville de Sète, située dans l'Hérault en Languedoc-Roussillon, compte près de 45 000 habitants sur 24,2 km<sup>2</sup>. Son port, auparavant géré par la Chambre de commerce et d'industrie Sète-Frontignan-Mèze est détenu par la région depuis 2009, qui investit dans sa modernisation avec des financements importants. L'immigration italienne au XIX<sup>ème</sup> siècle façonne l'identité de la ville et la pêche au chalut importée d'Italie fait de Sète le plus important port de pêche français en Méditerranée avec plus de 20 000 tonnes de poissons par an. Les Catalans fuyant Franco dans les années 1930 ont pour leur part amené la voile latine dans les pratiques sétoises et constituent la deuxième grande vague

d'immigration, dans une ville au brassage culturel important. Cité gallo-romaine vivant de la pêche, Sète devint un port de commerce d'envergure grâce à l'inauguration en 1681 du Canal du Midi. « L'île singulière », selon l'expression de Paul Valéry est une de ces villes inspirantes et attachantes.

Marseille est la ville de tous les imaginaires. 850 632 habitants peuplent 240,6 km<sup>2</sup> sur le seul territoire de la ville, mais la métropole d'Aix-Marseille compte 1,8 million d'habitants partagés entre 92 communes. Définitivement tournée vers la mer, la cité phocéenne est un exemple caractéristique de mise à l'écart des activités portuaires, puisque sa rade a conquis l'Ouest peu à peu, jusqu'à s'établir sur l'étang de Berre et la commune de Fos-sur-mer. 2013 fut l'année du renouveau de Marseille, alors capitale européenne de la culture. Depuis, on observe une augmentation du tourisme intérieur, et le premier musée national décentralisé s'y est installé, symbole en devenir de la ville : le MuCEM. Ville aux fractures sociales particulièrement lisibles sur la carte, elle est un défi en matière d'urbanisme et de vivre ensemble. Le port façonne l'identité de Marseille, qui s'est développée autour d'un système industrialo-portuaire via les industries de transformation de matières premières en provenance des colonies. Marquée par la désindustrialisation, premier port français et deuxième de Méditerranée, son statut de grand port maritime la situe au rang des ports métropolitains du Havre, de Bordeaux, de La Rochelle, de Dunkerque, de Rouen et de Nantes-Saint-Nazaire. Fantasmée, jalouée, clivante et résolument méditerranéenne, Marseille est un terrain de recherche stimulant autant que périlleux.

Le choix de la borne chronologique allant des années 1960 à nos jours, à partir du nouvel âge du port marqué par l'apparition du conteneur en 1958, est renforcé pour cet espace géographique par les transformations économiques des années 60 liées pour partie aux mouvements d'indépendance, notamment de l'Algérie en 1962. Une fois encore : quels changements observer dans les représentations du port par rapport au relatif déclin économique de cette période ?

En cherchant à comprendre une évolution des représentations des ports de Marseille, Sète et Port-Vendres, nous nous attachons à définir la notion d'identité portuaire. Comment l'appréhender, la distinguer ? Dans quelles mesures est-elle ressentie et revendiquée par les habitants et les acteurs de la ville-port ? De plus, le phénomène de la désindustrialisation nous amène à nous questionner sur ce qu'il implique pour le territoire et en quoi il affecte les sentiments d'appartenance individuelle et collective dans les villes portuaires. Plus fondamentalement, cette étude pose la question des manières de faire société dans une ville-port.

Dans un premier temps, nous présenterons le port dans la ville : il s'agit de retracer le déclin économique des années 60, les transformations qui ont lieu dans l'urbanisme des trois villes et la quête d'un nouvel équilibre social, économique et politique. Ensuite, nous nous attacherons aux figures du port et à l'identité portuaire. En partant d'un essai de typologie nous étudierons les représentations des différents acteurs de la ville, pour comprendre le port comme territoire en partage. Enfin, nous avancerons l'idée d'une patrimonialisation de la désindustrialisation dans nos trois ports. Pour panser le traumatisme social, des usines ont des destins inattendus, et un nouveau récit du port s'esquisse.

## Résumé / Abstract

Quels sont les éléments constitutifs d'une identité portuaire ? Cette étude vise à cerner ce concept en prenant appui sur l'étude de trois villes portuaires de Méditerranée occidentale, Port-Vendres, Sète et Marseille. Elle se situera de différents points de vue, historique, géographique, économique et sociologique.

What are the main components to a harbour identity ? Mainly based on three port cities of the Western Mediterranean, Port-Vendres, Sète and Marseilles, this study aims to identify this concept through historical, geographical, economical and social point of views.

## HISTORIOGRAPHIE

La recherche bibliographique s'est progressivement structurée en quatre parties. Autour des notions de patrimoine, d'identités et de territoires en premier lieu. De celles de ports, de maritimité et d'industries ensuite, puis de la question de la Méditerranée. Enfin, des ouvrages d'épistémologie nous ont accompagnés. Les disciplines sont diverses : l'histoire, la géographie, la sociologie, la philosophie, la linguistique, la science politique, l'ethnologie... Les sciences humaines et sociales dans leur ensemble ont été sollicitées.

Les grands noms de l'étude du patrimoine constituent le point de départ de cette recherche : Alois Riegl<sup>4</sup>, Pierre Nora<sup>5</sup>, André Chastel<sup>6</sup>, Françoise Choay<sup>7</sup> ou plus récemment, Dominique Poulot<sup>8</sup>.

### Des apports théoriques éclairants

Plusieurs lectures théoriques ont constitué des déclencheurs plus personnels dans la recherche.

En premier lieu, la rencontre avec Alain Corbin, notamment à travers son *L'homme dans le paysage*<sup>9</sup>, nous a donné une grille de lecture nouvelle de l'histoire des représentations par rapport à l'environnement. Son travail sur la mer fut également éclairant<sup>10</sup>.

Pour la notion d'identité, le philosophe Charles Taylor a apporté la définition sur laquelle est basée cette recherche : « l'horizon à l'intérieur duquel je peux prendre position ». La traduction, ainsi, d'ailleurs, que la trouvaille de l'application de cette définition à la géographie, revient à Bernard Debarbieux dans son article « Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie »<sup>11</sup>.

---

<sup>4</sup> RIEGL, Alois, *Le culte des monuments, Son essence et sa genèse*, Paris, Seuil, (1903), 1984.

<sup>5</sup> NORA, Pierre, dir., *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1984-1986.

<sup>6</sup> BABELON, Jean-Pierre, CHASTEL, André, *La notion de patrimoine*, Paris, Liana Levi, 1994.

<sup>7</sup> CHOAY, Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.

<sup>8</sup> POULOT, Dominique, *Une histoire du patrimoine en occident*, Paris, PUF, 2006.

<sup>9</sup> CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001.

<sup>10</sup> CORBIN, Alain, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988. et CORBIN, Alain ; RICHARD, Hélène, dir., *La mer : Terre et fascination*, Paris, Editions du Seuil, 2004.

<sup>11</sup> DEBARBIEUX, Bernard, « Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie », *L'Espace géographique*, avril 2006, tome 35, p. 340-354.

Le concept de cosmopolitisme, est appliqué aux territoires des ports méditerranéens dans l'article d'Henk Driessen « Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered »<sup>12</sup>. La conclusion de cet article datant de 2005 pose des questions proches de celles que nous traitons : dans quelles mesures les transformations des relations entre port et ville affectent-elles les identifications collectives dans les villes côtières ? L'anthropologue prévoit de tenir compte des conceptions mouvantes de l'urbanisme maritime, des attitudes des citoyens des villes maritimes vis-à-vis de la mer, de la récente redécouverte du patrimoine maritime au service du tourisme, et enfin de la revitalisation des identités maritimes et cosmopolites et leurs relations avec l'ethnicité, la nationalité et la transnationalité.

Les travaux de France Guerin-Pace sont des phares dans l'étude des phénomènes d'appartenance territoriale et d'identité locale<sup>13</sup>.

Jean-Louis Tornatore fut également un auteur précieux. Ses travaux sur les territoires de la désindustrialisation et sa connaissance du port de Marseille étayent des réflexions ethnologiques sur la mémoire et le patrimoine<sup>14</sup>.

Des passages par d'autres disciplines ont parfois conduit à enrichir la réflexion. La sociolinguistique par exemple, par le biais d'Henri Boyer, nous a sensibilisés à l'intérêt de la toponymie pour l'histoire<sup>15</sup>. Tout comme Loïc Blondiaux, en sociologue du politique, peut apporter la notion « d'impératif délibératif »<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> DRIESSEN, Henk, « Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered », *History and Anthropology*, vol. 16, n. 1, mars 2005, p. 129–141.

<sup>13</sup> GUERIN-PACE, France ; IVANOVNA, Elena, dir., *Ces lieux qui nous habitent : Identités des territoires, territoires des identités*, Paris, La Tour d'Aigues, Ed. De l'Aube, 2008.

GUERIN-PACE, France, « Sentiment d'appartenance et territoires identitaires », *L'Espace géographique*, avril 2006, tome 35, p. 298-308.

GUERIN-PACE, France ; GUERMOND, Yves, « Identité et rapport au territoire », *L'Espace géographique*, avril 2006, tome 35, p. 289-290.

<sup>14</sup> TORNATORE, Jean-Louis, « Le port en bleu », in *Du dinosaure au cabanon. Approche insolite des Patrimoines des Bouches-du-Rhône*, Arles, Actes Sud, 1993, p. 247-260.

TORNATORE, Jean-Louis, « L'espace de la mémoire, une approche anthropologique ou comment dépasser le concept de "lieu de mémoire" », dans *Dépasser le cadre national des « Lieux de mémoire » : Innovations méthodologiques, approches comparatives, lectures transnationales*, MAJERUS, Benoît ; MARGUE, Michel ; PEPORTE, Pit, dir., Bruxelles, Bern, Berlin, Frankfurt am Main, New York, Oxford, Wien, Éditions Peter Lang, 2009, p. 33-48.

TORNATORE, Jean-Louis, « La difficile politisation du patrimoine ethnologique », *Terrain*, n° 42, 2004, p. 149-160.

<sup>15</sup> BOYER, Henri, « Fonctionnements sociolinguistiques de la dénomination toponymique », *Mots. Les langages du politique*, n°86, 2008.

<sup>16</sup> BLONDIAUX, Luc ; SINTOMER, Yves, « L'impératif délibératif », *Politix*, vol.15, n°57, 2009, p.28-38.

Le nouvel âge du port tel que nous le définissons, doit beaucoup au travail de Rachel Rodrigues-Malta. Sa thèse de doctorat étudie le phénomène de délocalisation des activités portuaires et la réhabilitation des fronts de mer en Méditerranée occidentale<sup>17</sup>.

Valérie Lavaud-Letilleul a également marqué notre étude, pour ses recherches sur les gouvernances des ports et l'application de la décentralisation<sup>18</sup>.

En ce qui concerne les territoires, la thèse de doctorat d'Emilie Sureau-Gaborit<sup>19</sup> fut précieuse pour l'étude de Port-Vendres. Portant sur la côte vermeille et son patrimoine maritime, ce travail est une mine d'or pour la lecture de cette région. A Marseille, les ouvrages sont nombreux et l'approche de l'histoire des mentalités est très présente. Le récent *Sociologie de Marseille*<sup>20</sup>, nous a, peut-être, le plus accompagnés. Il est d'ailleurs co-rédigé par un des correspondants du *Monde* dont nous citons nombre des articles : Michel Samson. Pour Sète, la thèse d'Anne Cadoret offre un point de vue remarquable sur la question des conflits d'usage des littoraux<sup>21</sup>.

Nos terrains de recherche croisent la question méditerranéenne avec celle de la ville portuaire.

### **La question méditerranéenne**

« Une étude historique, centrée sur un espace liquide, a tous les charmes, elle a plus sûrement encore tous les dangers d'une nouveauté »<sup>22</sup>

Débuter une étude portant un tant soit peu sur la Méditerranée sans avoir à l'esprit les travaux de Fernand Braudel est aujourd'hui impossible. Révolutionnant l'approche historique de cet espace en la centrant justement sur la mer, Fernand Braudel a largement contribué à alimenter l'intérêt scientifique sur cet objet. De nombreux ouvrages se sont construits à partir de cette œuvre et nous disposons de documentation dense sur la Méditerranée pour

---

<sup>17</sup> RODRIGUES-MALTA, Rachel, *La ville et le port : le réaménagement des espaces portuaires délaissés : les cas de Gênes, Naples et Trieste*, Lille, Atelier national de reproduction des thèses, 1996.

<sup>18</sup> DEBRIE, Jean ; LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, *La décentralisation portuaire : réformes, acteurs, territoires*, Paris, L'Harmattan, 2010.

<sup>19</sup> SUREAU-GABORIT, Emilie, *L'étude du patrimoine maritime de la côte vermeille : de l'héritage complexe aux tentatives de valorisation, une lecture sociale et culturelle du littoral nord-catalan*, Université de Perpignan – Via Domitia, thèse de doctorat sous la dir. du prof. GOGER, Jean-Marc, 2008.

<sup>20</sup> PERALDI, Michel ; DUPORT, Claire ; SAMSON, Michel, *Sociologie de Marseille*, Paris, La Découverte, 2015.

<sup>21</sup> CADORET, Anne, *Conflits d'usage liés à l'environnement et réseaux sociaux : enjeux d'une gestion intégrée ? Le cas du littoral du Languedoc-Roussillon*, Lille, A.N.R.T., 2008.

<sup>22</sup> BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949.

l'histoire, par exemple l'*Histoire de la Méditerranée*<sup>23</sup> sous la direction de Jean Carpentier et de François Lebrun.

La géographie de même, s'est emparée du sujet. Il est d'ailleurs au programme de l'agrégation de 2002 en tant que tel. Ainsi les échanges, l'immigration, le commerce, l'économie, y ont été étudiés.

Nous trouvons également des études ayant pour objet la Méditerranée dans les sciences sociales, la sociologie ou l'anthropologie. L'évolution de l'approche anthropologique de la Méditerranée relatée dans *La Méditerranée des anthropologues*<sup>24</sup> sous la direction de Dionigi Albera et Mohamed Tozy est éclairante pour toutes les sciences humaines. Après un âge d'or de l'étude de cet espace dans les années 1960 et 1970 pour les anthropologues, une critique de « l'artefact méditerranéiste » construit autour des thèmes du clientélisme, du familialisme et de l'honneur et de la honte est née dans les années 1990 avec le développement des notions de globalisation et d'hybridation. Depuis quelques années, on observe néanmoins un retour à l'objet Méditerranée dans ce domaine avec une approche comparative renouvelée tenant plus compte des rapports entre centres et périphéries et assumant une accentuation des traits anthropologiques observés, une institutionnalisation plus qu'une spécificité méditerranéenne. Bien que notre étude ne se focalise pas sur la Méditerranée, avoir choisi une partie de cet espace nous oblige à concevoir l'objet dans sa globalité et ses implications sur nos centres d'attention.

### **Le port, la ville-port, la ville portuaire...**

Le problème de vocabulaire est significatif du rapport conflictuel de la science à cet objet résidant dans nos imaginaires sociaux. Pourtant, les ports apportent bien souvent des réponses aux problématiques posées dans les ouvrages historiques et géographiques. Des chapitres leur sont consacrés régulièrement pour souligner leur centralité dans l'histoire du commerce, de l'immigration et du développement de l'activité industrielle. L'histoire a montré que les plus grands ports étaient fluviaux lorsqu'ils sont aujourd'hui maritimes et des études portent sur ce déplacement des activités portuaires. Par exemple, *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*<sup>25</sup> de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, fait de l'époque médiévale l'âge d'or des ports et dresse une topographie utile à la compréhension de la répartition actuelle des activités portuaires.

---

<sup>23</sup> CARPENTIER, Jean ; LEBRUN, François, dir., *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Points Seuil, 2001.

<sup>24</sup> ALBERA, Dionigi ; TOZY, Mohamed, dir., *La Méditerranée des anthropologues : Fractures, filiations, contiguïtés*, Paris, L'atelier méditerranéen, 2005.

<sup>25</sup> BOUCHERON, Patrick, dir., *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*, Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005.

La géographie et plus particulièrement l'urbanisme nous offre des ressources documentaires pertinentes sur les ports. Jean-Pierre Paulet notamment, dans son ouvrage *Les villes et la mer*<sup>26</sup>, met en avant le paradoxe permanent entre l'inquiétude, la notion de danger, liées à la mer et l'atout, l'attrait qu'elle représente pour la terre. La ville-port incarne cette dualité, en étant la fierté de la ville tout en ayant mauvaise réputation. Cet ouvrage de géographie intègre tout à fait l'histoire des mentalités et la sociologie dans une complémentarité pertinente que nous aurons à l'esprit.

Une première approche documentaire a néanmoins mis en évidence la prédominance des études portuaires en Bretagne, Brest en tête, sur la côte normande, avec Le Havre, et peu sur la Méditerranée en ce qui concerne la recherche française. Quelques études italiennes portent sur les ports italiens, notamment Naples, Gênes et Livourne. Trieste fait l'objet de recherches historiques spécifiques liées à la particularité de son histoire et ce qu'elle implique pour son identité.

La question des ports méditerranéens est en fait traitée essentiellement par des colloques et des rencontres, par exemple au travers des associations de villes-ports. Un colloque international en particulier, celui de Marseille en 1984 du Conseil de l'Europe, de l'Ecole d'architecture de Marseille et du Ministère français de l'Urbanisme et du Logement, intitulé « Villes-ports de la Méditerranée occidentale »<sup>27</sup> se rapproche de notre sujet. Il traite des cas des villes de Athènes-Le Pirée, Barcelone, Tunis, Mahdia, Gênes, Naples, Venise et Marseille. Ses conclusions font ressortir la nécessité de rapprocher les décideurs côté ville et côté port, des ruptures politiques ayant été observées jusque dans la morphologie des espaces. Elles soulignent l'autonomisation progressive et durable du port par rapport à la ville et alertent quand au devenir de cette rupture en terme d'identité et de cohérence du territoire et des activités économiques. Enfin, le colloque s'inquiète de la rigidité morphologique des installations portuaires par rapport à la rapide évolution des besoins économiques. Trente ans plus tard, et plusieurs déplacements d'activités observés, cette inquiétude prend tout son sens.

---

<sup>26</sup> PAULET, Jean-Pierre, *Les villes et la mer*, Paris, Ellipses, 2011.

<sup>27</sup> *Villes-ports de la Méditerranée occidentale : appareil portuaire et morphologie urbaine : rapport final*, Colloque de Marseille, 27-28 septembre 1984 ; Conseil de l'Europe ; Ecole d'architecture de Marseille ; Ministère français de l'urbanisme et du logement.

## METHODOLOGIE

Dans ce cadre historiographique, le choix d'une méthode interdisciplinaire s'est imposé. Confronter les regards et les techniques de traitement des sources assure une lecture contemporaine du sujet. Au croisement de l'histoire, la géographie, l'économie, l'ethnologie et la sociologie, cette étude illustre l'approche pluridisciplinaire que la plupart des sciences humaines et sociales adoptent désormais. La démarche historique est présente dans le traitement des sources écrites et orales : elles offrent une chronologie des mutations de nos territoires et permettent d'en dégager des structures. Le travail de terrain, par l'observation et les entretiens, s'inspire des méthodes d'anthropologie, d'ethnologie ou de sociologie. De plus, l'étude des cartes et des projets d'urbanisme nous a parfois ramené à la géographie. Aussi, la compréhension du contexte économique était indispensable à l'appréhension du sujet. Les arts, pris comme sources, permirent d'éclairer l'aspect histoire des représentations et des mentalités souhaité. Puisque nous croyons que comprendre une époque, une société, passe en partie par l'étude de sa création artistique. Ce qu'ils nous disent sur la vie quotidienne et l'organisation sociale est précieux.

Notre recherche s'appuie en grande partie sur un corpus de 360 articles du journal *Le Monde* de 1960 à 2016.

Nous avons d'abord parcouru les archives des journaux de la presse locale : *Midi Libre*, *L'Indépendant*, *La Marseillaise*, *La Provence*. Si ces recherches ont souvent permis d'aiguiller les interrogations, l'établissement d'un corpus n'avait rien d'évident. Sur quelles bases choisir ? Comment montrer une évolution sur une période d'une cinquantaine d'années ? Comment traiter les différences de lignes éditoriales des journaux ? Nul doute qu'une recherche construite uniquement sur la presse quotidienne régionale pourrait éclairer à de nombreux égards nos problématiques. Cependant, la volonté de croiser les sources, en utilisant de la fiction, des entretiens, et du travail de terrain, n'offrait pas une place suffisamment importante à la presse locale pour qu'elle soit pertinente.

Le choix d'un quotidien national se justifie par le filtre d'information qu'il suppose. Il est intéressant d'observer les critères de la sélection des informations locales jugées pertinentes au niveau national. Ce filtre constitue en soi une information puisqu'il donne à voir l'image des villes depuis Paris. Combien d'articles du corpus relatent des grèves des dockers ? Quand le sujet de la réhabilitation des villes apparaît-il ? De quoi, de qui parle-t-on, lorsque l'on parle de Marseille, de Sète et de Port-Vendres ?

Le choix du *Monde*, journal de référence, vise à l'étude de l'histoire des mentalités le plus objectivement possible. Le quotidien est réputé pour sa ligne éditoriale sérieuse et neutre. Aussi, la capacité du quotidien à disposer de correspondants ancrés dans les territoires permet-elle souvent un point de vue éclairé sur la situation locale, à l'image d'un journaliste de la presse quotidienne régionale. Naturellement, ce choix est contestable.

Se concentrer sur une seule source, enfin, permet d'entrevoir les évolutions des représentations collectives. Depuis les années 1960, les articles au sujet de nos trois ports montrent une évolution claire des représentations collectives et des sujets de préoccupation. Chaque décennie a ses sujets phares. Dans les années 60, on est inquiet au sujet des suites de l'indépendance de l'Algérie, et l'industrie est en plein essor, dans une mutation pas toujours comprise. Les années 70 sont celles de la consolidation d'un système industriel neuf et d'un commerce mondialisé basé sur le conteneur. Les années 80 laissent un traumatisme : la désindustrialisation touche la France et ses ports, territoires privilégiés de l'industrie. Dans les années 90, le renouveau urbain fait couler l'encre d'imprimerie. On souhaite rendre la ville belle et préparer le XXI<sup>ème</sup> siècle. Les années 2000, enfin, sont celles de l'avènement du tourisme et de la société du tertiaire.

Parmi les sources, deux grands noms se démarquent : Jean-Claude Izzo, romancier, et Robert Guédiguian, cinéaste. Leurs œuvres sont structurantes pour cette étude. Leurs descriptions du quotidien et leur affection pour la classe ouvrière et les activités portuaires sont précieuses pour notre recherche. Quand il a fallu saisir une atmosphère, transcrire un ressenti inexplicé, ils ont trouvé les mots pour le dire.

Dans un autre domaine, la chanson, à travers le groupe Massilia Sound system notamment, mais également en regardant du côté du rap marseillais, fut utile. Les textes, écrits par ceux que l'on a appelés « figures du port », nous montrent les résistances, les inquiétudes, les sentiments d'injustice, mais aussi la joie, les habitudes communes et les fiertés locales.

Sans l'avoir conçu comme tel, le droit s'est imposé au fur et à mesure de la recherche comme une source indispensable. L'évolution des statuts des travailleurs du port, des statuts juridiques des ports eux-mêmes, des conditions de travail, et de la protection de l'environnement a impliqué une étude des textes à la recherche de précisions servant le propos. Puisqu'il est le produit d'un rapport de force social et d'une production politique, le droit se construit dans les confrontations d'une société donnée. A l'image de l'utilisation de statistiques de l'INSEE ou de cartes de l'IGN, il a fallu parfois chercher les explications jusque dans le compte-rendu d'une commission mixte paritaire.

Enfin, le travail de terrain tient une belle part dans cette étude. Lire et analyser un territoire, c'est selon nous avant tout ressentir. Chercher, aussi, les traces de l'histoire des hommes, dans les rails longeant les quais de Port-Vendres ou à travers les noms des plaques de rue de la Pointe Courte à Sète. La neutralité axiologique telle que définie par Max Weber fut le point de départ de ce travail : ne pas porter de jugement moral sur ses interrogés et sur son objet de recherche. La notion de neutralité bienveillante, nous a portés, peut-être plus encore. Les rencontres et les entretiens n'ont pas permis un traitement massif de données. Ils n'ont pas pour objectif d'apporter une réponse définitive à la question de l'identité portuaire et des sentiments d'appartenance. Ils constituent, néanmoins, des rencontres éclairantes pour la compréhension et la construction des problématiques. L'entretien avec François Liberti, ancien maire de Sète, est particulièrement utilisé. Sa lecture de la ville autant que son récit de vie nous ont apporté bien des réponses.

Finalement, la méthodologie adoptée pour cette recherche choisit de ne rien s'interdire. Cette recherche est loin d'être exhaustive. Elle ouvre des pistes pour la compréhension des personnes et des modes de vie dans les territoires analysés. Elle dresse le portrait d'une époque contemporaine où les transformations du monde du travail amènent à repenser le terme collectif.

## Résumé / Abstract

Ce travail sur l'identité portuaire développé à partir de trois villes méditerranéennes se situe au carrefour de plusieurs disciplines des sciences humaines et sociales. Il a naturellement été marqué par les visées pénétrantes de Fernand Braudel, mais aussi par la sensibilité d'artistes comme Robert Guédiguian ou Jean-Claude Izzo et la rencontre d'acteurs de terrain.

This study on harbour identity developed from three Mediterranean cities evolves mainly around human and social sciences. Ofcourse, this study embraced Fernand Braudel's main views, but also influenced by the sensitivity of artists such as Robert Guédiguian and Jean-Claude Izzo

# CHAPITRE I.

## LE PORT DANS LA VILLE

La ville portuaire a considérablement changé depuis les années 1960. Ses transformations économiques ont été profondes. Au fil des ans, un nouvel équilibre se construit entre port et ville, à tous les niveaux.

### A. Un déclin économique

Le déclin des ports<sup>1</sup> est dû à la réorganisation commerciale engendrée par les indépendances dans les années 1960 et aux conséquences du libéralisme des années 1980. Le secteur du transport maritime de passagers a fait face à une remise en question.

#### 1 Indépendances et nouvelle donne commerciale



Figure 2 - Plaque commémorative à Port-Vendres, cliché par l'auteur

La mémoire de l'indépendance de l'Algérie est douloureuse à Port-Vendres. Colonie française depuis 1830, un conflit armé s'y déroule à partir de 1945 et aboutit à la reconnaissance de l'Etat algérien le 3 juillet 1962 grâce aux accords d'Evian du 18 mars. Cette plaque commémorative se positionne du côté des Français d'Algérie, surnommés Pieds-noirs, qui en ont été « chassés ». L'emploi du terme « Province natale » permet d'insister sur les cas de familles installées depuis plusieurs générations et de susciter la compassion. Bien que ces

---

<sup>1</sup> GRAS, Pierre, Le temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010), Tallandiers, Paris, 2010.

déplacements de population soient des drames humains, il est étonnant de ne mentionner aucunement les violences commises en Algérie. La guerre d'Algérie est sujette à des débats historiographiques et politiques virulents. Cette plaque est une prise de position importante en faveur des Pieds-Noirs, qui témoigne de la présence d'une forte communauté de rapatriés dans la ville. Port le plus proche de l'Afrique du Nord, Port-Vendres porte en elle le traumatisme des débarqués d'Algérie.

L'été 1962, Port-Vendres gagne en effet la préférence des pêcheurs rapatriés :

« Entre Martigues, Sète, Agde, La Nouvelle et Port-Vendres, cent cinquante chalutiers algériens sont éparpillés sur la côte. Mais c'est au large de Port-Vendres que tous ces pêcheurs souhaitent lancer leurs filets, car depuis ce port on peut atteindre plus facilement les fonds poissonneux qui s'étendent jusqu'aux côtes espagnoles. »<sup>2</sup>

« ceux qui descendent du paquebot, civils ou militaires, ne font que passer à Port-Vendres, et après les formalités, ils vont prendre le train pour d'autres destinations. Les pêcheurs, eux, sont venus pour rester. »<sup>3</sup>

Les Port-vendrais se montrent solidaires et espèrent développer la pêche pour pallier la baisse du commerce :

« des hommes aux yeux fatigués que ceux de Port-Vendres reconnaissent pour leurs frères : les pêcheurs d'Algérie. {...} " Que les autres viennent, dit-on à Port-Vendres. La mer est grande, et il y a du travail pour tout le monde. " {...} C'est d'abord un port de commerce important, le plus près des côtes algériennes, dont le trafic atteint 150 000 tonnes de marchandises par an. {...} Pour le poste commercial, les pronostics sont assez pessimistes, et l'on s'attend à la suite des événements d'Algérie à une baisse très sensible du tonnage traité. {...} Si le port de pêche à Port-Vendres ne fait vivre qu'une centaine de familles, marins, mareyeurs, le port de commerce en fait vivre deux cent cinquante, que la diminution des échanges entre la France et l'Algérie pourrait mettre dans des situations difficiles. »<sup>4</sup>

Les changements suite aux indépendances sont une évidence pour les habitants de Sète :

« l'indépendance de l'Algérie, Sète était un des, avec Marseille, un des gros ports commerciaux, de l'Algérie quand c'était des départements français, notamment sur le vin. C'est sur le vin, le trafic de liège, y'avait beaucoup de chêne-lièges en Algérie, et donc euh,

---

<sup>2</sup> « Cent cinquante familles de pêcheurs rapatriés vivent tant bien que mal sur leurs chalutiers à Port-Vendres », *Le Monde*, jeudi 19 juillet 1962, Maurice Denuzière

<sup>3</sup> « Les pêcheurs de Port-Vendres qui ont bénéficié de l'arrivée, en 1960, des chalutiers d'Agadir accueillent cordialement leurs camarades oranais », *Le Monde*, samedi 2 juin 1962, Maurice Denuzière

<sup>4</sup> « Les pêcheurs de Port-Vendres qui ont bénéficié de l'arrivée, en 1960, des chalutiers d'Agadir accueillent cordialement leurs camarades oranais », *Le Monde*, samedi 2 juin 1962, Maurice Denuzière

la récolte du liège, y'avait des, tous les quais de Sète étaient envahis par des bottes de lièges euh... Y'avait du bois, de l'huile aussi euh, et ça, à l'importation mais y'avait aussi à l'exportation on exportait beaucoup d'animaux, de bétails vivants, {...} pour l'Algérie, donc ça a été un très très gros commerce »<sup>5</sup>

« L'arrêt des importations des vins d'Algérie blesserait les intérêts sétois. »<sup>6</sup>

A Marseille, c'est tout un système industrialo-portuaire basé sur l'empire colonial qui structure la ville jusqu'aux années 60. La ville a la particularité durant cette période, de tourner le dos à son hinterland, de regarder vers la mer, en construisant son activité autour du commerce maritime. Les industries de transformation des matières premières importées des colonies -savonneries, huileries, biscuiteries, sucreries- fleurissent, situées principalement autour du port et détenues par une poignée de familles marseillaises, qui constituent alors la bourgeoisie de la ville. Le système marseillais autonome et critique vis-à-vis de l'Etat et du Nord de la France trouve peut-être son origine ici. Au fil des années, reste la nostalgie coloniale :

« La ville le sent, en veut à la France de ce changement d'histoire qui ne fait pas son affaire. La France, l'Etat, ont longtemps reproché à la cité phocéenne de jouer en solo ? De percevoir, pour toute activité, un droit de péage sur le trafic maritime sans se soucier de la cohésion nationale ou régionale ? De se gonfler d'aventuriers, d'épouser des pratiques trop insulaires ou napolitaines ?

Possible, conviennent les Marseillais. Puisqu'on le dit. Les proches ancêtres des habitants de la Canebière n'ont pas toujours été des gentilshommes.

Mais la conquête, l'expansion française vers l'Orient, le voulaient ainsi. Le pays avait besoin d'un comptoir. Et qui dit comptoir...

Ces comptes-là justement, entre le pays et la ville, sont loin d'être épuisés. Alors Marseille attend, immobile, morose, que le vent tourne et que le Grand Sud reprenne droit de cité dans l'Hexagone. »<sup>7</sup>

L'indépendance de l'Algérie s'est notamment illustrée dans un plan de réduction de la dépendance économique vis-à-vis de la France. Plus de 80% de son commerce s'effectuait en effet avec elle.

---

<sup>5</sup> Entretien avec François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>6</sup> « Huit villes entre leur légende et la réalité », *Le Monde*, Mardi 16 mai 1967, Roger Becriaux

<sup>7</sup> « Marseille : Image contre image », *Le Monde*, vendredi 20 février 1987, Philippe Boggio

	1956	1960	1964
IMPORTATIONS . .	79 %	80,8 %	71 %
EXPORTATIONS . .	76 %	83,9 %	75 %

Figure 3. Commerce franco-algérien du point de vue de l'Algérie. Source : Georges Mutin<sup>8</sup>

Pour gagner son indépendance politique, l'Algérie a besoin d'ouvrir son marché aux autres pays. Par accord, les gouvernements planifient alors une baisse progressive des exportations vers la France. Le vin par exemple :

« L'Algérie exporte son vin en presque totalité vers la France. Des accords entre les deux gouvernements ont fixé un contingent dégressif pour les cinq années à venir. Au cours de la campagne 1963-64, l'Algérie a vendu à la France 8.750.000 hectolitres. Par l'accord du 17 octobre 1964, le chiffre de 8.250.000 hectolitres a été confirmé pour la campagne 64-65 et on parviendra progressivement au chiffre de 7.000.000 hectolitres fixé pour la campagne 1967-68 »<sup>9</sup>

Le port de Sète débute dès lors une reconversion de port importateur de vin d'Algérie en port exportateur de vin héraultais :

« On reparle aussi de développer l'exportation du vin en accompagnant la révolution qualitative accomplie dans cette région. »<sup>10</sup>

Port-Vendres reste également spécialisé dans le commerce des agrumes et plus généralement des fruits et légumes :

« Port-Vendres, qui s'est spécialisé dans les fruits et légumes »<sup>11</sup>

De plus, l'Algérie se met à valoriser l'exportation de produits ayant subi a minima une première transformation pour diversifier son commerce qui reposait sur les produits bruts : vin, fruits et légumes, notamment les agrumes, hydrocarbures et minerais.

<sup>8</sup> MUTIN, Georges, « Le commerce extérieur de l'Algérie en 1964 », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 40, n°4, 1965. p. 345- 365.

<sup>9</sup> MUTIN, Georges, « Le commerce extérieur de l'Algérie en 1964 », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 40, n°4, 1965. p. 345- 365.

<sup>10</sup> « Deux ports méditerranéens tentent de relancer leurs activités », *Le Monde*, mercredi 26 janvier 2000, Jacques Monin

<sup>11</sup> « Deux ports méditerranéens tentent de relancer leurs activités », *Le Monde*, mercredi 26 janvier 2000, Jacques Monin

Pourtant, si l'on s'en tient à la réalité des chiffres, l'indépendance de l'Algérie a plus créé un sentiment de déclin dû à la perte territoriale<sup>12</sup> qu'une baisse conséquente du commerce maritime. Le mouvement général d'augmentation des échanges par la mer -grâce à la standardisation du conteneur et aux bâtiments de plus en plus grands accueillis dans des bassins au tirant d'eau de plus en plus élevé- estompé les diminutions des échanges avec l'Algérie. Le fin du système industrialo-portuaire, illustré par l'exemple marseillais, marque tout de même le début du nouvel âge du port dans la mondialisation.

## 2. Libéralisme et fermetures d'usines

La fin du XXème siècle se caractérise par une libéralisation de l'économie mondiale. En 1974, l'indépendance de la Banque de France inaugure l'autonomisation de la politique monétaire du pouvoir politique. Le tournant de la rigueur de 1983 opéré par François Mitterrand est synonyme d'échec du modèle de l'Etat providentiel. Aussi, la réforme de la politique du crédit de 1988 autorise à la finance une déconnexion de l'appareil productif.

Dans ce contexte, l'apparition de l'informatique, qui permet un transfert des données instantané et une communication à longue distance, rend possible une division internationale du travail appuyée sur la théorie de « l'avantage comparatif » que l'économiste classique David Ricardo illustre par le commerce du vin et de la toile entre le Portugal et l'Angleterre.<sup>13</sup>

Les chocs pétroliers de 1973 et 1978 ont une incidence sur toute l'économie et installent un chômage durable. Le port de Sète par exemple en 1974 a connu une baisse de son trafic :

« Le trafic du port - le premier en tonnage après les six grands ports autonomes - a accusé une baisse sensible en 1974 : 6,07 millions de tonnes au lieu de 6,72 en 1973, soit une baisse de 9,5 %. Et si les exportations de céréales ont connu une forte progression, les trafics d'hydrocarbures et surtout de vins en vrac (Sète étant sur ce plan l'un des premiers ports du monde) ont chuté de 12 % et de 27 %. " L'année 1974 a été très difficile sur le plan de l'exploitation ", est-on obligé de constater à la chambre de commerce. »<sup>14</sup>

Les années 80 sont celles de la désindustrialisation de l'Europe occidentale. Le graphique ci-dessous donne à voir l'effondrement de l'emploi industriel à partir de 1989 en France. Le libre-échange, la concurrence internationale, et la course aux profits, incitent les

---

<sup>12</sup> Exposition temporaire « *Made in Algeria, généalogie d'un territoire* », MuCEM, Marseille, 2016.

<sup>13</sup> Des principes de l'économie politique et de l'impôt, David Ricardo, 1817.

<sup>14</sup> « Sète : une ville dans le sillage de son port », *Le Monde*, mercredi 5 mars 1975, François Grosrichard

capitalistes à délocaliser leurs entreprises là où les coûts de production sont les plus bas. La pression sur les salaires et les conditions de travail s'exerce sur les salariés du monde entier, et le capitalisme prospère grâce à « l'armée de réserve »<sup>15</sup>.

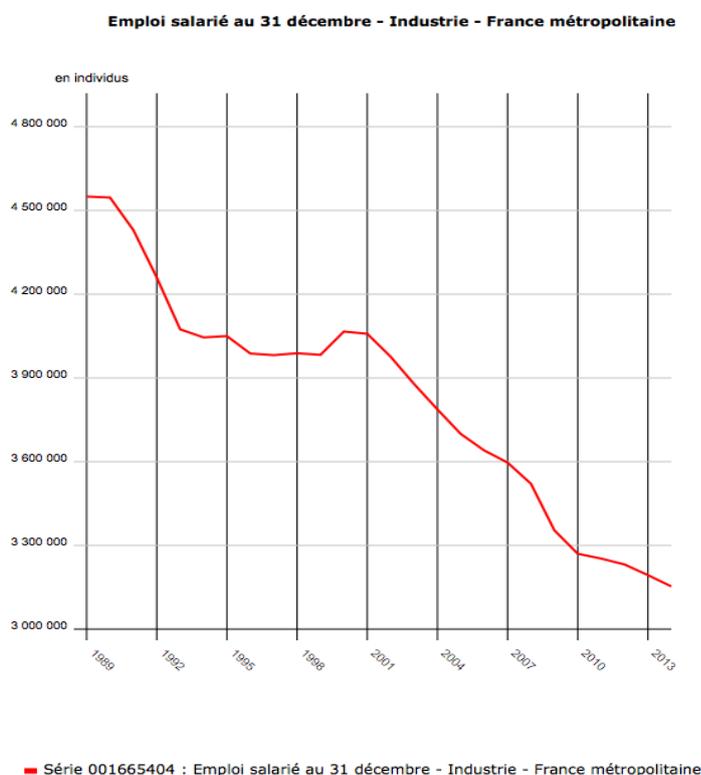


Figure 4 - Graphique sur l'emploi industriel depuis 1989, sources INSEE

Les territoires portuaires sont fortement touchés par la désindustrialisation. En effet, la proximité des ports était un atout pour l'implantation d'industries de transformation des matières premières importées, minerais et hydrocarbures notamment. Les industries liées aux transformations des produits de la mer y trouvaient également une place de choix.

On lit dans *Le Monde* en 1995 à propos de Port-Vendres : « La production d'anchois en conserve étant "délocalisée" depuis longtemps, vers les pays du Sud et le Maroc »<sup>16</sup>. Le terme s'employait encore avec des guillemets. Des précautions.

Dans *Marius et Jeannette*<sup>17</sup>, parce que la cimenterie de l'Estaque est fermée, l'héroïne demande : « Pourtant, on en utilise toujours du ciment, non ? » et Jean-Claude Izzo

<sup>15</sup> Le Capital, Karl Marx, 1867.

<sup>16</sup> « De la sardine à l'anchois », *Le Monde*, mercredi 20 septembre 1995, Jean-Claude Ribaut

<sup>17</sup> *Marius et Jeannette*, Robert Guédiguian, 1997

écrit : « Un hangar désaffecté du bassin de la Grande Joliette. Le symbole du déclin du port de Marseille. »<sup>18</sup>

Les fermetures de sites de production ont des conséquences sur l'économie portuaire. En témoigne la situation du port de Sète aux débuts des années 80 :

« Mais c'est en 1977 que les choses se gâtent. Dans un climat d'euphorie portuaire, l'Etat, qui mise sur un trafic de 12 millions de tonnes par an, pousse la CCI à investir

145 millions de francs dans la construction d'une seconde darse et de deux digues. Bien mal lui en prend. Car peu après, la raffinerie de Frontignan, puis la cimenterie Lafarge, ferment. L'autorité gestionnaire ne s'en relèvera pas, cet investissement ayant été réalisé à une époque où les intérêts d'emprunt étaient élevés. »

La raffinerie de Frontignan, jouxtant la commune de Sète, n'est aujourd'hui qu'un simple dépôt employant seize personnes. Ouverte le 19 juillet 1878, elle raffine quatre millions de tonnes par an en 1970. La raffinerie ferme le 12 décembre 1985 laissant derrière elle trois-cents-quatre-vingt salariés et environ mille cinq-cents en sous-traitance.<sup>19</sup>

La cimenterie Lafarge a fermé ses portes la même année. On lit dans un article de 1988 :

« Lafarge {...} Un groupe puissant qui, il y a trois ans, a d'ailleurs fermé une cimenterie »<sup>20</sup>

Créée en 1848 sur la base d'une carrière de calcaire d'Ardèche, Lafarge est leader mondial dans son secteur<sup>21</sup>.

La fermeture de l'usine de dynamite à Paulilles a également meurtri le territoire à Port-Vendres<sup>22</sup>. Trois-cents personnes se sont retrouvées privées d'emploi en 1984.

A Marseille, c'est à l'échelle de l'aire métropolitaine qu'il faut considérer les évolutions de l'industrie. Site industriel emblématique, l'Etang de Berre est, dès la fin de la première guerre mondiale, une annexe de l'industrie marseillaise, concentrant l'industrie lourde.

A Marseille, en marge du système des industries de transformations, d'autres branches industrielles étaient présentes : métallurgie, chimie, tuilerie et briqueterie, tabacs et allumettes. Elles sont néanmoins souvent liées aux besoins de l'industrie de transformation. Les mutations de l'économie mondiale bouleversent le système de PME familiales marseillaises, qui sont désormais concurrencées par de grands groupes,

---

<sup>18</sup> *Les marins perdus*, Jean-Claude Izzo, Flammarion, Paris, 1997, p.42.

<sup>19</sup> Association Action zéro risque à Frontignan, <http://www.arzf.org>

<sup>20</sup> « Tandis que le trafic du port se redresse Guerre du ciment à Sète », *Le Monde*, jeudi 20 octobre 1988, François Grosrichard

<sup>21</sup> <https://www.lafarge.fr/notre-histoire>

<sup>22</sup> Voir III), B/, 2.

nationaux et internationaux. Le centre-ville est délaissé et la production ainsi que les habitants quittent Marseille. L'exploitation de l'Etang de Berre se développe. Le port perd son influence du fait de la baisse de la demande des industries traditionnelles. Le déclin de la bourgeoisie marseillaise du système ancien fait entrer Marseille dans le cadre d'une stratégie économique nationale, désireuse d'en faire le pôle compétitif et attractif du Sud de la France. Le projet Livre blanc de 1969 de développer huit métropoles d'équilibre pour contrebalancer Paris propose un plan d'urbanisme visionnaire de l' « aire métropolitaine marseillaise », pour réconcilier la ville portuaire et son hinterland.

Une série de crises touche la région de Marseille. La crise de la construction et de la réparation navale est due à la suppression des aides massives de l'Etat. Le groupe Normed ferme ses trois chantiers navals en 1986, notamment celui de La Ciotat. Les secteurs de la pétrochimie et de la sidérurgie connaissent également la crise : les investissements sont réduits de moitié, et le projet de Rotterdam du Sud est revu à la baisse. La crise des industries extractives s'illustre dans le bassin de Gardanne. Les mineurs de charbon sont plus de six mille en 1946, puis deux mille quatre-cents en 1970 et seulement mille cent en 1999. Le dernier puits « Yvon-Morandat » ferme le 31 janvier 2003. Par ailleurs, l'usine d'alumine de Saint-Louis-les-Aygalades ferme en 1972 et celle de La Barasse en 1988<sup>23</sup>.

### **3. Le transport maritime en question**

La concurrence de l'avion a été fatale aux liaisons maritimes transatlantiques. Les dimensions plus réduites de la « mer intérieure » confèrent au transport des passagers entre les deux rives de la Méditerranée une capacité plus affirmée de résistance au transport aérien. Il n'en demeure pas moins que cette concurrence est bien réelle et qu'elle se traduit par une diminution globale de l'activité de transport passagers proprement dite.

Marseille, Sète et Port Vendres jouent chacune leur carte pour conserver des parts de ce marché après la diminution des liaisons régulières avec l'Algérie et les réactions qu'elle a suscitées :

« Manifestation contre la diminution des liaisons avec l'Algérie

---

<sup>23</sup> GARNIER, Jacques ; ZIMMERMANN, Jean-Benoît, « L'Aire Métropolitaine Marseillaise et les territoires de l'industrie », *Géographie, économie, société*, février 2006, vol. 8, p. 215-238.

Plusieurs centaines de manifestants, employés, dockers ou commerçants ont défilé dimanche matin dans les rues de Port-Vendres pour protester contre la suspension pendant l'hiver des rotations avec l'Algérie des navires de la Compagnie de navigation mixte. Cette décision porte un coup sérieux à certains secteurs de l'activité économique de Port-Vendres. »<sup>24</sup>

Port Vendres a tenté à plusieurs reprises de capter au détriment de Barcelone le trafic passager entre le continent et les îles Baléares. Ce fut le cas au milieu des années 70, puis en 1980 à l'initiative de la chambre de commerce de Perpignan :

« La chambre de commerce et d'industrie de Perpignan, responsable de la politique touristique des Pyrénées- Orientales, vient de décider la réouverture de la ligne maritime Port-Vendres-Les Baléares, qui avait déjà fonctionné, à titre expérimental, en 1975 et 1976. L'objectif est de retenir les touristes transitant par le Roussillon, qui sont tentés d'aller jusqu'à Barcelone, seul port de l'Ouest méditerranéen leur permettant jusqu'à présent de rejoindre Palma Minorque ou Ibiza.

C'est la première fois qu'un armateur français (les établissements Martin de Paris) va se lancer, par ferry-boats, à l'assaut des Baléares à partir d'un port peu surchargé. L'aller-retour se fera dans la journée, entre le 11 mai et le 4 octobre. L'économie locale de ce petit bassin, à l'extrémité méridionale de l'Hexagone, profitera probablement de cette opération. »<sup>25</sup>

Aujourd'hui, il n'existe plus de lignes passagères à Port-Vendres, une tentative de la Compagnie marocaine de navigation (Comanav) en 2004 de liaison avec Tanger n'a pas connu le succès attendu.

Marseille demeure pour le transport maritime une porte ouverte sur les rives Sud de la Méditerranée, avec des liaisons vers les ports algériens et tunisiens. La desserte de la Corse et le principe de la continuité territoriale qui lui est afférent ont contribué au maintien d'une activité importante dans le transport maritime des passagers. Les difficultés de la SNCM (devenue MCM) sont là pour souligner que la destination insulaire ne peut représenter à elle seule un facteur suffisamment dynamique pour assurer le maintien du nombre de passagers embarqués. De fait, sur le port de Marseille, le trafic voyageurs ressort à la baisse sur les cinquante dernières années : 1,5 million de voyageurs en 1960, un million en 2015 (hors croisiéristes).

Le port de Sète est historiquement tourné vers le Maroc :

---

<sup>24</sup> « Manifestation contre la diminution des liaisons avec l'Algérie », *Le Monde*, mardi 24 septembre 1963

<sup>25</sup> « Les Baléares via Port-Vendres », *Le Monde*, mercredi 24 décembre 1980

« FL : Avec le Maroc ça a été plus centré euh, depuis maintenant 40 ans, on a, un a une ligne régulière avec euh Tanger, Fès, Nador, mais sur le trafic...

AP : passagers

FL : voilà, et c'est une ligne qui est très fréquentée par les ressortissants marocains et les descendants de toute l'Europe entière qui viennent, qui partent euh,

AP : qui prennent le bateau à Sète. »<sup>26</sup>

Actuellement, deux lignes sont encore en service : vers les ports de Tanger et de Nador. Cette activité demeure toutefois modeste avec 11 315 passagers embarqués à Sète en janvier et février 2016.<sup>27</sup>

Pour faire face à la désaffection des passagers sur les lignes maritimes régulières, les ports se tournent aujourd'hui vers l'accueil à l'escale des paquebots de croisière aux dimensions toujours plus importantes. C'est notamment le cas du port de Marseille qui a développé certaines de ses infrastructures avec cet objectif. 700 000 croisiéristes sont descendus à terre à Marseille en 2010, ils ont été 1,5 million en 2015.<sup>28</sup> Cette activité représente un domaine d'activité de forte concurrence entre les grands ports de Méditerranée occidentale. Il est néanmoins permis de s'interroger sur le contenu en emplois et en valeurs ajoutées induites par cette évolution :

« Reste à savoir si l'accueil de touristes constitue le seul et unique horizon des ports français »<sup>29</sup>

Les infrastructures portuaires qui permettent le traitement des marchandises constituent un autre volet des défis que doivent relever les ports méditerranéens.

A cet égard, le port de Marseille a pris un retard considérable. Entre 1985 et 2002, le port espagnol de Valence a augmenté de 500% sa capacité d'accueil des conteneurs, celui de Gênes en Italie de 480% là où le port français n'avancait que de 66%.

« Le retard du port marseillais s'est stabilisé depuis deux ans, mais s'il n'améliore pas sa capacité d'accueil en navires porte-conteneurs il risque de redoubler. Le PAM doit donc construire deux terminaux supplémentaires et les équiper de portiques de grande capacité

---

<sup>26</sup> Entretien avec François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>27</sup> Chiffres Port de Sète

<sup>28</sup> Chiffres Grand port maritime de Marseille

<sup>29</sup> « Les ports français peuvent-ils encore se réformer ? », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Jean-Michel Normand

pour espérer rester dans la cour des grands. C'est-à-dire traiter 1,5 million de conteneurs à l'année, alors qu'il n'en traite aujourd'hui que 700 000. »<sup>30</sup>

Tant du point de vue du transport de marchandises que de celui des passagers, les ports français de Méditerranée se trouvent aujourd'hui confrontés à des impératifs de développement de leurs infrastructures pour faire face aux réalités de l'évolution des trafics maritimes.

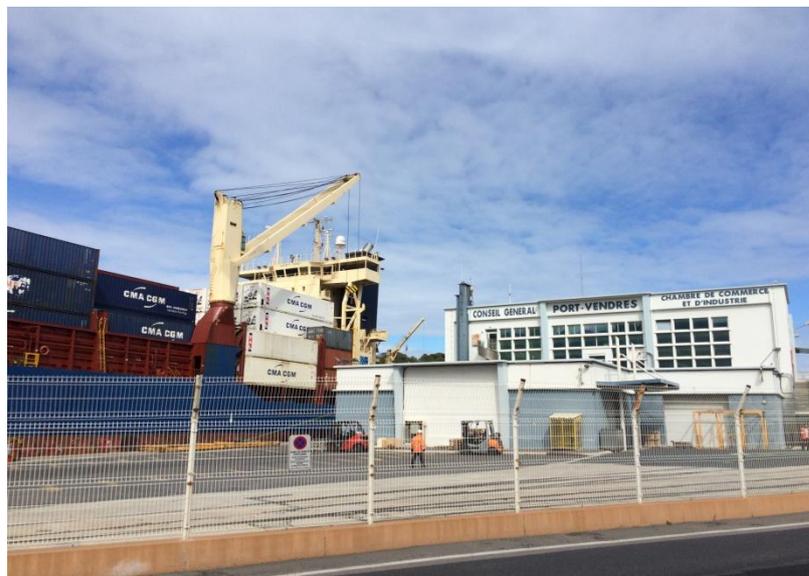
## **B. Des villes transformées**

Les activités portuaires cantonnées hors les murs ont enclenché une réorganisation urbaine et une gentrification spécifique aux ports.

### **1. La délocalisation de l'activité portuaire**

Les images anciennes de nos trois villes<sup>31</sup> prouvent combien le port a changé. Décharger à la main les oranges sur les quais de Port-Vendres, en mettre dans sa poche quelques-unes à l'occasion, ne se fait plus. Si le cadre naturel n'est pas propice à la construction de nouveaux bassins, des barrières ferment désormais l'espace du port de commerce.

La standardisation, l'automatisation, les grues, les portiques, les conteneurs, les barrières, les casques de chantiers et les gilets fluorescents forment un nouveau tableau.



<sup>30</sup> « L'extension du port de Marseille va bousculer les équilibres locaux », *Le Monde*, samedi 12 juin 2004, Michel Samson

<sup>31</sup> Entretien avec Robert Daïder, contrôleur des dockers retraité à Port-Vendres, conseiller municipal UMP, collectionneur de photographies anciennes du port et des bateaux, port-vendrais ; visites du Musée de la mer à Sète et du Musée d'histoire et d'archéologie de Marseille.

Figure 5 - Déchargement d'un porte-conteneurs à Port-Vendres, cliché de l'auteur.

A Sète, le port s'est développé vers l'est, à cheval sur la commune de Frontignan. On lit en 1975 dans *Le Monde* :

« Des plans ambitieux sont tracés par les ingénieurs des ponts et chaussées. Il faut étendre le port vers le nord-est pour gagner 100 ou 200 hectares sur la mer et creuser une nouvelle darse. {...} Pour soulager la chambre de commerce, l'État pourrait prendre à sa charge, au début du plan de sept ans, 80% du financement alors que la clé habituelle est 50-50. L'ensemble des travaux reviendrait à plus de 200 millions de francs. »<sup>32</sup>

Les activités portuaires, lorsqu'elles sont restées près du centre-ville, comme la criée, sont interdites au public pour des raisons de sécurité.



Figure 6 - Entrée de la criée à Sète, cliché de l'auteur.

La distance entre la ville et le port se matérialise partout par ces barrières :

« Deux mondes qui se tournent le dos, séparés par les dix kilomètres de grilles blanches qui enserrent les 400 hectares de l'enceinte portuaire du Vieux-Port à l'Estaque, et se renvoient la balle de la responsabilité du déclin. »<sup>33</sup>

Le cas du port de Marseille est l'exemple le plus explicite de délocalisation de l'activité portuaire. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, une conquête de l'Ouest s'opère sur sa rade. La loi du 5 août 1844 ordonne la construction du bassin de la Joliette, celle du 10 juin 1854 du Lazaret, un

<sup>32</sup> « Sète : une ville dans le sillage de son port », *Le Monde*, mercredi 5 mars 1975, François Grosrichard

<sup>33</sup> « La ville de Marseille et son port se cherchent un avenir commun », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Luc Leroux

décret du 23 novembre 1856 la construction du bassin d'Arenc et le bassin Napoléon est construit en 1859, suivi du bassin de la Pinède d'après la loi du 17 juillet 1893. Puisque la rade ne suffit plus, la loi du 24 octobre 1919 étend le domaine portuaire aux étangs de Berre. Il est relié par un canal allant de Marseille à Port-de-bouc inauguré en avril 1927, passant par le tunnel du Rove, construit sous le massif de l'Estaque. Entre 1932 et 1941, à Marseille, le bassin de la Joliette est remanié et la gare maritime construite. 1964 marque le début des travaux d'aménagements de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-mer et on y implante la première sidérurgie en 1969<sup>34</sup>.

Le projet de grand site industriel est né de trois groupes d'intérêts. Dès 1951, un groupe d'élus de la chambre de commerce de Marseille évoque l'idée d'installer un site industriel d'ampleur à Fos pour reconverter le port colonial en port industriel. Parallèlement, les groupes de la sidérurgie française se dirigent vers des usines sur l'eau depuis les années 1940, inspirés par celle installée à Dunkerque. Enfin, l'Etat, via la Datar, voit de bon augure la construction d'un grand site industriel dans le Sud-Est de la France à proximité d'une des huit métropoles d'équilibre définie par le *Libre blanc* de 1969.<sup>35</sup>

Le port de conteneurs est lui en perpétuelle extension. En 2007, le projet Fos 2XL démontre la prospérité du secteur :

« L'un d'eux est Fos 2XL, le futur terminal de conteneurs que les compagnies privées CMA-CGM et MSC (deuxième armateur mondial) veulent mettre en marche, en 2009, créant du même coup quelque 4 500 emplois directs et indirects. »<sup>36</sup>

« Ces débats interviennent alors que le conseil d'administration du Port de Marseille a voté, le 1er juin, le début des travaux de Fos 2XL et le lancement d'études pour Fos 3XL et Fos 4XL, qui visent à atteindre 2 millions de conteneurs par an. »<sup>37</sup>

Le projet Fos 2XL a fait naître des inquiétudes environnementales<sup>38</sup>. Cela a également été l'occasion d'un affrontement idéologique au sujet des partenariats public/privé<sup>39</sup>. La livraison de FOS 4XL est prévue pour 2018-2020.<sup>40</sup>

---

<sup>34</sup> BONILLO, Jean-Lucien (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1991.

<sup>35</sup> GARNIER, Jacques ; ZIMMERMANN, Jean-Benoît, « L'Aire Métropolitaine Marseillaise et les territoires de l'industrie », *Géographie, économie, société*, février 2006, vol. 8, p. 215-238.

<sup>36</sup> « La longue lutte des irréductibles du Port autonome de Marseille », *Le Monde*, samedi 31 mars 2007, Catherine Simon

<sup>37</sup> « Politiques et patronat prônent une "réforme" du Port de Marseille », *Le Monde*, jeudi 7 juin 2007, Michel Samson

<sup>38</sup> « L'extension du port de Marseille va bousculer les équilibres locaux », *Le Monde*, samedi 12 juin 2004, Michel Samson

Eloigner les activités portuaires est aussi une manière d'anoblir la ville. Une remarque d'un responsable politique en 2011 avance un argument de rentabilité :

« Pas question de chasser le port de la ville mais, questionne Guy Teissier, député (UMP) et président d'Euroméditerranée, le grand projet d'intérêt national de rénovation urbaine : « A quoi sert de stocker des conteneurs dans Marseille ? Certaines activités pourraient trouver une meilleure rentabilité à Fos qu'à Marseille. » »<sup>41</sup>

Cela va tout de même dans le sens d'une vision de la ville de Marseille oeuvrant à la réhabilitation de son image, loin du port à l'ancienne.

## 2. La ville redessinée

Le nouvel espace créé dans la ville par le déplacement des activités portuaires vers des bassins plus profonds laisse libre court à l'imagination des architectes et des élus. Renouer avec la mer est devenue une obsession nouvelle :

« Au-delà des querelles, une histoire a fait le tour de la ville : celle d'un gamin des quartiers Nord qui voyait la mer de sa fenêtre, mais qui n'était jamais allé sur une plage. Sur ce point, au moins, tout le monde est d'accord : il faudra bien, d'une manière ou d'une autre, rouvrir Marseille vers la mer. »<sup>42</sup>

L'opération Euroméditerranée à Marseille, est le plus bel exemple de réhabilitation des espaces portuaires et des quartiers historiques du port. A la fin des années 80, des acteurs locaux soulevaient déjà l'ambivalence du projet :

« " Derrière cette démarche, explique Philippe Sanmarco, adjoint au maire, délégué à l'architecture et député de cette circonscription, je retrouve en fait le rêve de la vieille bourgeoisie marseillaise : faire de notre ville une sorte de Nice ou de Cannes. Une ville propre. Un port, n'est-ce pas ? c'est sale, c'est bruyant. L'industrie dans la ville, cela entretient des gens peu fréquentables. Quant à la gare maritime internationale, qui la fréquente, sinon des Arabes ? Alors, si on pouvait repousser toutes ces activités un peu plus loin, ce serait mieux. Je ne suis pas contre ces projets. Je dis simplement que le port doit conserver, en la matière, la priorité absolue. " »<sup>43</sup>

---

<sup>39</sup> « Engagement fragile pour l'extension du port de Marseille », *Le Monde*, lundi 9 octobre 2006, Michel Samson

<sup>40</sup> <http://www.marseille-port.fr>

<sup>41</sup> « La ville de Marseille et son port se cherchent un avenir commun », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Luc Leroux

<sup>42</sup> « Un port dans le brouillard », *Le Monde*, mardi 27 septembre 1988, Jean-Louis André

<sup>43</sup> « Un port dans le brouillard », *Le Monde*, mardi 27 septembre 1988, Jean-Louis André

Peu à peu, Euroméditerranée<sup>44</sup> remporte un plus large consensus. La réhabilitation du front littoral est à l'image des *waterfront* de Naples, Gênes et Barcelone.<sup>45</sup> Le modèle du tertiaire, du tourisme et des équipements culturels s'est imposé. On titre dans *Le Monde* en 2009 :

« Une nouvelle chance pour Marseille

La plus grosse opération de rénovation urbaine d'Europe devrait redynamiser une cité affaiblie »<sup>46</sup>

Réconcilier les acteurs locaux est également devenu une nécessité pour penser la ville portuaire<sup>47</sup>. En effet, les intérêts peuvent diverger<sup>48</sup> entre les résidents, les touristes, les travailleurs du port, les acteurs culturels, les acteurs politiques et le quartier des affaires :

« Les concessions semblent désormais possibles alors qu'il y a deux ans, GPMM avait, sans concertation, érigé une hideuse passerelle de 270 mètres de long, une verrue sur le futur boulevard du Littoral - les « ramblas » marseillaises - en cours d'aménagement. Elle devrait être détruite. Symbole de barrières qui tombent entre des acteurs qui n'ont désormais à la bouche que le mot « collectif ». »<sup>49</sup>

---

<sup>44</sup> BERTONCELLO, Brigitte ; DUBOIS, Jérôme, *Marseille Euroméditerranée : accélérateur de métropole*, Marseille, Parenthèses, 2010.

<sup>45</sup> RODRIGUES-MALTA, Rachel, *La ville et le port : le réaménagement des espaces portuaires délaissés : les cas de Gênes, Naples et Trieste*, Lille, Atelier national de reproduction des thèses, 1996.

<sup>46</sup> « Une nouvelle chance pour Marseille », *Le Monde*, mercredi 23 septembre 2009, Luc Leroux

<sup>47</sup> CATTEDRA, Raffaele, « Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée », *Rives méditerranéennes*, n°39, 2011, p.81-102.

<sup>48</sup> GIOVINAZZI, Oriana, « Citta' portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto », *Méditerranée*, 111, 2008.

<sup>49</sup> « La ville de Marseille et son port se cherchent un avenir commun », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Luc Leroux



Figure 7 - Infographie « Urbanisme : Le nouveau cœur de Marseille », *Le Monde*, jeudi 1 mars 2007, Emmanuel de Roux, Michel Samson

Le projet comprend sur ses trois cents-dix hectares : l'aménagement du môle J4 avec notamment la création du MuCEM et de la Villa Méditerranée, la reconversion des docks de la Joliette en espace de loisirs et des silos d'Arenc en salle de spectacle, la construction de la première tour à Marseille, pour y installer le siège de la CMA-CGM, d'un centre commercial Les Terrasses du port, la rénovation du quartier de la gare Saint-Charles et de la rue de la République et enfin la Friche de la Belle-de-mai<sup>50</sup>.

De l'autre côté de la Camargue, le Languedoc a longtemps été le reflet pauvre de la Côte d'Azur :

« Entre l'usine et la Riviera, on a le Languedoc-Roussillon. »<sup>51</sup>

La mission Racine a, dans les années 60, considérablement changé le littoral. Elle est un exemple d'interventionnisme de l'Etat et témoigne d'une époque de grands travaux d'aménagement du territoire :

<sup>50</sup> Voir III. B. 1.

<sup>51</sup> « La transformation du littoral : 160 km. de renouveau », *Le Monde*, mardi 16 mai 1967, Charles Vanhecke

« En 1963, la mission interministérielle pour l'aménagement du littoral est créée. Ce que l'initiative privée ne saurait faire, l'Etat le fera : démoustiquer, boiser, assainir, amener l'eau et les routes, creuser les ports. Aménager, c'est d'abord, bien sûr, urbaniser. »<sup>52</sup>

La station balnéaire de la Grande-Motte, à l'architecture originale de Jean Balladur rappelant des bateaux et pensée selon le principe « d'unité d'habitation » de Le Corbusier, incarne le nouveau visage du bord de mer :

« La volonté, si chère à Le Corbusier, de créer des noyaux de solitude au sein même de la vie collective éclate ici : les immeubles collectifs seront composés en îlots, avec une façade sur le bruit et une autre sur le jardin intérieur. »<sup>53</sup>

A ce moment-là, on n'imagine pas encore le phénomène de désindustrialisation massive et la tertiarisation de l'économie :

« La délégation à l'aménagement du territoire le reconnaît elle-même : une zone touristique ne crée de l'activité que pendant trois ou quatre mois. Pour les emplois " tertiaires " qu'elle fournit, elle ne fait appel qu'à un personnel non qualifié, souvent " non demandeur d'emploi " : en majorité des femmes, qui trouvent ainsi un moyen d'améliorer leur niveau de vie. " En aucun cas, dit la délégation, l'aménagement touristique du littoral ne doit donc être regardé comme un substitut à l'industrialisation de la région. " »<sup>54</sup>

Inspirée par cette mission, vingt ans plus tard, à Sète, la nouvelle majorité municipale porte une autre vision pour la ville :

« Mais le nouveau maire de Sète est surtout passionné d'urbanisme. Il veut promouvoir autour du Mont Saint-Clair un tourisme de luxe : "Sète a mauvaise réputation, dit-il, il faut y remédier dans le domaine touristique". Dans son bureau, on peut voir la maquette d'un premier projet : un ensemble hôtelier de haut de gamme à construire en même temps qu'un grand aquarium au-dessus du cimetière marin chanté par Paul Valéry. " Ce sera un investissement local, l'affaire des Sètois", dit-il. Un investissement de près de 40 millions de francs. {...} Après Colbert...

Dans le même esprit, M. Marchand caresse un autre projet mille fois plus ambitieux qu'il avait défendu pendant sa campagne électorale : le dossier Atollis. Une opération qui consisterait à mettre en valeur - et surtout en valeurs financières et commerciales - les magnifiques 15 kilomètres de littoral vierges qui séparent la colline de Sète de l'ancien volcan d'Agde. Les urbanistes qui conseillent le maire de Sète affirment pouvoir concilier

---

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> « La transformation du littoral : 160 km. de renouveau », *Le Monde*, mardi 16 mai 1967, Charles Vanhecke

aménagement touristique, développement industriel de l'aquaculture et protection de la nature autour de l'étang de Thau, en édifiant dans cette zone une dizaine de villages pour un tourisme futuriste. M. Marchand a pris contact avec la compagnie La Hénin, principale propriétaire des terrains. Les gros investisseurs potentiels se manifestent déjà tandis que la gauche sétoise, à l'initiative des communistes, commence à mobiliser autour d'un mot d'ordre : " Non au bétonnage du Lido " !

Mais M. Marchand n'a pas non plus le libéralisme honteux : " Un maire doit aider le secteur privé à entreprendre et à réaliser. Colbert a fait le port de Sète, moi je continuerai. " Sous-entendu : au moins jusqu'à la députation. M. Lacombe n'a qu'à bien s'accrocher à sa circonscription. »<sup>55</sup>

L'aquarium et le complexe hôtelier sur le Mont-Saint-Clair n'ont jamais vu le jour. L'urbanisation du Lido a été également abandonnée suite à la mobilisation de la population et de l'opposition locale. Sète tient donc à défendre son identité particulière dans le littoral languedocien. Aujourd'hui, les positions ont évolué puisque l'actuelle mairie de droite a compris qu'il était de l'intérêt des investisseurs immobiliers de garantir un cadre naturel préservé et une ville portuaire lissée mais suffisamment exotique pour promouvoir un tourisme pittoresque. L'appellation « cité maritime de caractère » est à l'image de la stratégie de développement du tourisme.

Actuellement, la rénovation de l'entrée Est de la ville est en cours. Orchestré par l'agglomération du bassin de Thau, que préside l'actuel maire de Sète François Commeinhes, la livraison du projet est prévue entre 2025 et 2035 en plusieurs étapes. Il comprend la réhabilitation des chais du Moulin<sup>56</sup> et témoigne d'une réorganisation des espaces industriels, puisque les zones d'activités établies à l'entrée des villes ne sont plus un modèle qui fonctionne. La création de logements et d'espaces dévolus aux loisirs, ainsi que d'espaces verts devrait modifier l'aspect délaissé de cette entrée de Sète.

A Port-Vendres, le promeneur curieux des chargements et déchargements des bateaux peut entrevoir le long des quais les rails de l'ancien chemin de fer de la Compagnie des chemins de fer du midi. Ils sont témoins du système ferroviaire-portuaire. L'étonnant préfabriqué qui sert d'administration du port de plaisance s'est installé là où siégeait la première gare de la Compagnie mixte maritime à partir de 1929, détruite pendant la guerre. Un hangar est d'abord reconstruit au même emplacement, puis une nouvelle gare est inaugurée en mai

---

<sup>55</sup> « Sète : Brassens en eût fait peut-être une chanson », *Le Monde*, mercredi 10 août 1983, Alain Rollat

<sup>56</sup> Voir III. B/ 3. Le quai des Moulins, le vent du débat

1952 sur le quai de la Presqu'île. Après l'indépendance de l'Algérie, la Compagnie mixte maritime laisse place à la chambre de commerce et d'industrie et au conseil général. On construit un parking à la place d'un hangar dans les années 1990, puis d'autres entrepôts de stockage, mais la gare « de la Mixte » est toujours là<sup>57</sup>.

Cette liste non exhaustive montre l'influence des activités portuaires dans l'urbanisme des ville-ports.

### 3. Une gentrification spécifique

« Le panier ressemblait à un gigantesque chantier. La rénovation battait son plein. N'importe qui pouvait acheter ici une maison pour une bouchée de pain et, en plus, la retaper entièrement à coups de crédits spéciaux de la ville. On abattait des maisons, voire des pans de rue entiers, pour créer de jolies placettes, et donner de la lumière à ce quartier qui a toujours vécu dans l'ombre de ses ruelles étroites.

Les jaunes et les ocres commençaient à dominer. Marseille italienne. Avec les mêmes odeurs, les mêmes rires, les mêmes éclats de voix que dans les rues de Naples, de Palerme ou de Rome. Le même fatalisme devant la vie, aussi. Le Panier resterait le Panier. On ne pouvait changer son histoire. Pas plus que celle de la ville. De tout temps, on avait débarqué ici sans un sou en poche. C'était le quartier de l'exil. Des immigrés, des persécutés, des sans-toit et des marins. Un quartier de pauvres. Comme les Grands-carmes, derrière la place d'Aix. Ou le cours Belsunce, et les ruelles qui montent doucement vers la gare Saint-Charles.

La rénovation voulait enlever la mauvaise réputation qui collait à la peau de ces rues. Mais les Marseillais ne venaient pas se promener par là. Même ceux qui y étaient nés. Dès qu'ils avaient eu quatre sous devant eux, ils étaient passés de « l'autre côté » du Vieux-Port. Vers Endoume et Vauban. Vers Castellane, Baille, Lodi. Où même plus loin, vers Saint-Tronc, Sainte-Marguerite, le Cabot, la Valbarelle. Et s'ils s'avaient quelquefois retraverser la Canebière, c'était pour se rendre au centre commercial de la Bourse. Ils n'allaient pas au-delà. Au-delà, ce n'était plus leur ville. »<sup>58</sup>

Ce texte de Jean-Claude Izzo, au détour du roman *Chourmo*, donne à voir les résistances qui s'opèrent contre les politiques publiques d'embourgeoisement du centre-ville de Marseille

---

<sup>57</sup> SUREAU-GABORIT, Emilie, L'étude du patrimoine maritime de la côte vermeille : de l'héritage complexe aux tentatives de valorisation, une lecture sociale et culturelle du littoral nord-catalan, Université de Perpignan – Via Domitia, thèse de doctorat sous la dir. du prof. GOGER, Jean-Marc, 2008.

<sup>58</sup> Chourmo, Jean-Claude Izzo, Gallimard, Paris, 1995

et de ses quartiers historiques du port et de l'industrie : le Vieux-Port, le Panier, la Joliette, Arenc, Saint-Charles et la Belle-de-mai. La Canebière, a toujours en effet constitué une barrière symbolique dans la topographie sociale de la ville. Marseille a cette particularité pour une grande ville française d'un centre-ville paupérisé. La bourgeoisie marseillaise a toujours préféré les collines, les quartiers du Prado, voire son éternelle rivale Aix-en-Provence. Déjà, la dualité Aix/Marseille s'était construite sur l'activité économique. Marseille était aux commerçants et aux ouvriers de l'industrie. Aix, « capitale de la Provence », offerte aux universitaires et aux touristes. Les vagues d'immigration successives et l'installation des nouveaux arrivants près de leurs lieux de travail, souvent par quartier, ont construit également peu à peu l'idée et la réalité d'un cœur de ville populaire et métissé.

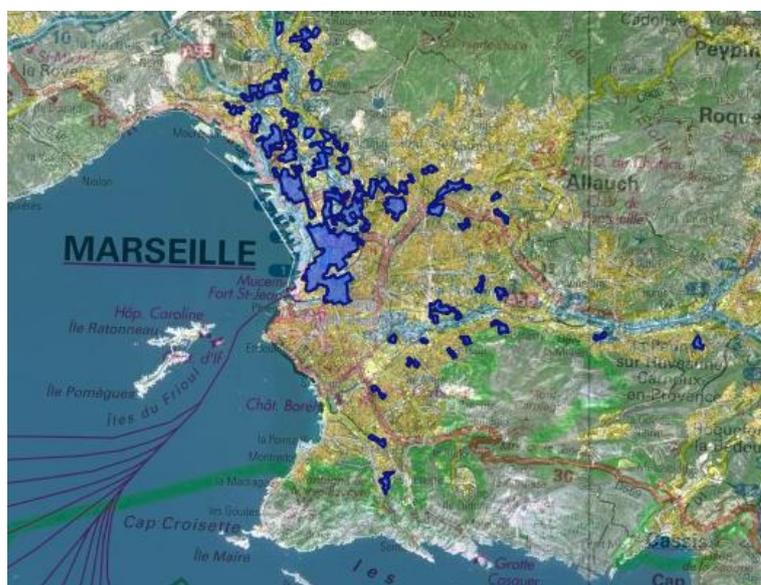


Figure 8. Quartiers prioritaires à Marseille d'après le décret du 30 décembre 2014 sur la politique de la ville

De ce fait, les politiques publiques de la ville depuis les années 1990 vont dans le sens d'une revitalisation du centre-ville. Euroméditerranée incarne la transformation urbaine à Marseille. L'objectif est d'attirer des populations nanties dans le quartier de la Joliette, conçu comme le nouveau quartier d'affaires, pour lui redonner vie. Pourtant, on constate « un cas aporétique de gentrification »<sup>59</sup>. « L'urbanisme coercitif »<sup>60</sup> pratiqué par les pouvoirs publics contribue en fait à accentuer la charge symbolique négative des lieux. La

<sup>59</sup> JOURDAN, Silvère, « Un cas aporétique de gentrification : la ville de Marseille », *Méditerranée*, 111, 2008.

<sup>60</sup> *Ibid.*

gentrification à Marseille n'est en réalité que sporadique. Si les politiques ont vu dans ce phénomène une clef de développement économique du centre ville, on peut avancer l'idée que « la gentrification de besoin »<sup>61</sup> ne fonctionne pas.

L'exemple le plus frappant est celui de la rue de la République<sup>62</sup>. Artère haussmannienne reliant le Vieux-Port à la Joliette, cette rue tient une position privilégiée dans Marseille, théoriquement du moins. Construits en 1862 par la bourgeoisie marseillaise préférant s'installer ailleurs, les immeubles ont toujours été occupés par des logements à loyers bons marchés destinés aux populations moins aisées. Dans un article du *Monde* de 2004<sup>63</sup>, faisant suite d'ailleurs à l'ouvrage de sociologie *Marseille, entre ville et port : les destins de la rue de la République* sus-cité, on mesure les tensions autour du sujet. L'association *Un centre-ville pour tous* est d'ailleurs créée en 2000 par des habitants de la rue :

« Le centre ville de Marseille est fréquenté quotidiennement par des milliers de Marseillais qui y vivent, y travaillent, y consomment. Sa diversité culturelle et sociale, la présence d'une population diversifiée qui y habite ou le traverse est une richesse pour notre ville. Or depuis plusieurs années, à travers de multiples procédures contraignantes de restauration immobilière (OPAH, PRI, etc.) la municipalité a engagé une politique de réhabilitation des immeubles dont l'effet principal est d'exclure du droit à vivre en centre ville (au Panier, à Belsunce et Noailles notamment) les populations les plus pauvres et les plus fragiles... Tout en considérant comme indispensables des opérations permettant aux habitants du centre ville de bénéficier d'un habitat décent et d'espaces publics dignes de ce nom, mais constatant les risques de dérives liés à une absence totale de transparence dans les opérations menées, un groupe de citoyens a créé l'association « Un Centre ville pour tous » en octobre 2000. »<sup>64</sup>

La rue de la République est un cas très intéressant de décalage entre image et réalité :

« cette artère {est} d'architecture bourgeoise mais peuplée de gens modestes »<sup>65</sup>

Si dans d'autres villes, les immeubles haussmanniens peuvent être prisés, l'avenue n'a jamais ici été considérée comme un lieu chic à cause de sa proximité avec le port.

Port-Vendres est éloignée de ces problématiques, mais la gentrification se fait sentir à Sète :

---

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> FOURNIER, Pierre ; MAZZELLA, Sylvie, *Marseille, entre ville et port : les destins de la rue de la République*, Paris, La Découverte, 2004.

<sup>63</sup> « A Marseille, la rue de la République résiste aux financiers », *Le Monde*, mercredi 20 octobre 2004, Michel Samson

<sup>64</sup> <http://www.centrevillepourtous.asso.fr>

<sup>65</sup> « A Marseille, la rue de la République résiste aux financiers », *Le Monde*, mercredi 20 octobre 2004, Michel Samson

«FL : Après, y'a y'a, vous avez des retraités euh, des BOBO qui sont venus, s'installer euh... des Parisiens...

AP : Y'a des BOBO à Sète ?

FL : Ah y'en a maintenant, on en a maintenant des BOBO à Sète

AP : ça arrive ?

FL : ça arrive ça arrive

AP : des Parisiens même ?

FL : même des Parisiens qui sont venus acheter parce qu'ils ont été subjugués parce qu'il est beau c'est un beau quartier hein, qui ont été frappé par le caractère typique de ce quartier etc, et en fait bon. »<sup>66</sup>

Les villes portuaires sont propices à l'installation d'une classe créative inspirée par les territoires de la désindustrialisation couplés au cadre naturel de la mer. Rappelons toutefois que nos trois villes ont un taux de pauvreté de 25,1% pour Marseille, de 20,9% à Port-Vendres et de 24,7% à Sète, alors qu'il est en France de 14,3% en 2012 selon l'INSEE<sup>67</sup>.

## **C. La quête d'un nouvel équilibre**

Ces bouleversements économiques et sociaux ont parfois offert un nouveau visage à l'industrie des origines et ouvert la voie au port du XXIème siècle. Un équilibre préservé par des systèmes de gouvernance différents dans nos trois ports.

### **1. Le nouveau visage de l'industrie des origines**

L'image de l'inéluctable recul des activités traditionnelles doit être nuancée<sup>68</sup>.

La première trace de production de savon à Marseille à partir d'huile se situe en 1370.

L'industrie est florissante jusqu'à compter une quarantaine de savonneries au XIXème siècle. Dans les années 1950 s'amorce un déclin, notamment dû à l'apparition des détergents de synthèse, et la plupart des usines ferment dans les années 70 et 80, dans un

---

<sup>66</sup> Entretien avec François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>67</sup> Voir annexe 1 et <http://www.insee.fr>

<sup>68</sup> DAUMALIN, Xavier ; GIRARD, Nicole ; RAVEUX, Olivier, dir., *Du savon à la puce : l'industrie marseillaise du XVIIe siècle à nos jours*, Marseille, Laffitte, 2003.

contexte de crise globale de l'industrie française et européenne. Aujourd'hui, seules subsistent quatre savonneries traditionnelles à Marseille et dans ses environs : les savonneries du Sérail, du Midi, du Fer à cheval et Marius Fabre.

Le savon de Marseille est constitué d'huile d'olive et de soude. Il s'inspire du savon d'Alep en Syrie, fait d'huile d'olive et de laurier. La forte concentration d'oliviers dans le bassin méditerranéen explique le développement de ces savons. De tous temps, la labellisation du mode de production de cette fabrication a constitué un enjeu majeur. Dès le 5 octobre 1688, un Edit de Colbert est consacré à la normalisation du savon de Marseille. Il est spécifié que pour conserver l'appellation « savon de Marseille », il doit être produit dans la région marseillaise et contenir de l'huile d'olive. En 2003, l'Etat garantit le processus de fabrication « à la marseillaise » sans introduire une notion géographique. Aujourd'hui, la plupart des « savons de Marseille » sont en réalité produits en Chine et en Turquie. Pour reconnaître un véritable savon de Marseille, on doit distinguer sa forme cubique, son aspect brut, sa couleur verte due à l'huile d'olive, et l'estampillage sur les six faces.

Le processus de production s'organise en neuf étapes. La première phase, dans le chaudron, contient cinq opérations. Lors de l'empatage, on mélange dans le chaudron les huiles et la soude. S'ensuit le relargage, qui consiste en un premier lavage à l'eau salée éliminant la soude. Puis, la cuisson de la pâte de savon et plusieurs lavages à l'eau salée se terminent par la liquidation, un dernier lavage à l'eau claire. L'ensemble de ces opérations dure environ une semaine. Ensuite, il y a le coulage à chaud, 70°, dans les nombreuses mises au sol, et le savon refroidit pendant trois jours. Après, c'est le moment du découpage en blocs de quarante à cinquante kilos, puis en unités de mille à trente cents grammes. Une semaine de séchage est nécessaire avant l'estampillage un à un des savons dans des presses savons en moule à tulipes. Ces étapes sont visibles dans les images fournies par les savonneries perpétuant ce mode de production traditionnelle.

Le seul changement majeur dans les outils techniques utilisés est celui du passage des fourneaux aux cuves grâce à l'invention de la machine à vapeur. De plus, dans les années 1930, avec leur mouvement de rationalisation du travail, on passe à une production en continu. Aussi, d'autres huiles végétales sont utilisées en complément de l'huile d'olive, de plus en plus onéreuse. Il s'agit des huiles d'arachide, depuis 1830, de coprah, depuis 1890, de palme ou de palmiste, depuis 1950. Les graisses animales sont totalement proscrites dans la fabrication du savon de Marseille.

Ce qui est intéressant dans le cas du maintien des savonneries traditionnelles, est la stratégie de démarcation par la démarche qualitative. Pour faire face à la course aux prix les plus bas, les industries françaises traditionnelles mettent en valeur la qualité de leurs produits. La valorisation de la tradition dans les modes de production a motivé la création de l'association Union des professionnels du savon de Marseille. Un dossier de demande d'indication géographique à l'INPI (Institut national propriété industrielle)<sup>69</sup> a été déposé en 2016.

L'industrie lourde n'est pas en reste. Outre le maintien des activités pétrochimiques et métallurgiques dans l'arrière-pays marseillais, un cas intéressant est celui de la reprise de l'activité de la cimenterie Lafarge sur le port de Sète. L'ancienne cimenterie avait fermé ses portes en 1985. Depuis janvier 2011, une nouvelle usine Lafarge a repris le flambeau. Elle est approvisionnée en matières premières par l'unité Lafarge de Port-la-Nouvelle, dans l'Aude. A Sète, la production de ciment a repris, avec des dimensions qui demeurent modestes, puisque le site emploie une vingtaine de personnes. Elle représente néanmoins le retour d'une production industrielle que l'on pouvait penser définitivement perdue pour le port.

A quelques pas, la vitalité du tunnel de congélation de Frontignan, situé à proximité immédiate du port de pêche, retient l'attention. La création de l'entrepôt frigorifique dans les années 80 fait suite à la revendication des pêcheurs de pouvoir disposer d'un équipement qui permettrait le stockage du poisson dans les périodes de forte production, limitant ainsi l'effet de baisse des cours induit par une surproduction temporaire. Les excédents qui ne sont pas vendus frais sont acheminés à Frontignan en moins de vingt-quatre heures et stockés avant d'être dirigés vers des conserveries qui s'y approvisionnent. Les collectivités locales ont été très sollicitées pour financer cette implantation, dont la rentabilité était jugée incertaine par les milieux économiques. Les élus locaux sétois se sont beaucoup investis pour obtenir la concrétisation du projet.

Aujourd'hui, une centaine de clients utilise le tunnel, dont tous les ports de pêche de la Méditerranée. D'abord géré par une coopérative de pêcheurs, c'est depuis la fin des années 80 le groupe Stef-Tfe qui détient l'entrepôt, dénommé Sudfrigo depuis le 1er janvier 2009. Sa capacité de stockage est de 20 000 m<sup>3</sup> sur 320m<sup>2</sup>, en froid, chaud ou ambiant, selon les besoins. Un bord à quai de 114 mètres de long permet d'accueillir les bateaux pour le

---

<sup>69</sup> <http://www.label-savon-de-marseille.fr>

déchargement de type vrac ou conteneurs. Le tunnel de surgélation permet de congeler 120 tonnes de produits par jour sous air pulsé. A l'origine, le tunnel du froid était destiné plus spécifiquement à la pêche des poissons bleus : thon rouge, anchois, maquereaux et sardines, auxquels sont venus s'ajouter des poissons blancs : capelans, chinchards, congres, bogues et grondins. Le lieu se veut être à la fois celui de l'entreposage, mais aussi de transformation et d'élaboration de produits : l'entreprise souhaite développer de nouvelles installations pour la découpe, le conditionnement et la mise sous glace des aliments. La diminution de la pêche, entraînant une baisse d'excédents, explique la diversification de cet entrepôt frigorifique, qui accueille désormais des produits à température ambiante ou chaude ainsi que des produits non liés à la mer. La volonté d'échanges internationaux avec notamment les ports de Gènes et Barcelone est annoncée, ainsi que les liens avec Fos-sur-mer.

Dans un tout autre domaine, le progrès des connaissances assure aujourd'hui une meilleure maîtrise des conséquences d'un phénomène naturel connu depuis toujours, la malaïgue<sup>70</sup>. L'eutrophisation, les « mauvaises eaux », se caractérise par l'apparition d'algues qui empêchent la lumière du soleil de passer et les fonds de respirer. Un pourrissement général de l'étang, dû aux bactéries aérobies, cause la mort des espèces et rend les coquillages et les poissons impropres à la consommation. L'IFREMER et l'agglomération du bassin de Thau surveillent de près le phénomène<sup>71</sup>, hantise locale. La *malaïgue* n'aide pas à redorer l'image d'un port malsain. Si elles n'en réduisent pas les effets, les connaissances actuelles permettent de cerner le processus et son évolution, de sorte que la commercialisation des coquillages s'effectue accompagnée de toutes les garanties sanitaires : l'image de toute une profession et d'une région de production conchylicole s'en trouve protégée<sup>72</sup>.

Ces efforts pour faire évoluer les activités des origines qui trouvent ainsi leur place dans le concert du monde contemporain s'accompagnent de l'émergence de nouvelles activités dans les villes portuaires.

---

<sup>70</sup> CADORET, Anne, *Conflits d'usage liés à l'environnement et réseaux sociaux : enjeux d'une gestion intégrée ? Le cas du littoral du Languedoc-Roussillon*, Lille, A.N.R.T., 2008, chapitre 5 Les conflits d'usage liés à la qualité de l'eau et à la gestion des déchets, p 352.

<sup>71</sup> <http://www.smbt.fr/content/le-suivi-preventif-malaigue>

<sup>72</sup> GIOVANNONI, Vincent, *Les pêcheurs de l'étang de Thau : écologie humaine et ethnologie des techniques*, Paris, L'Harmattan, 1995.

## 2. Le port du XXI<sup>e</sup> siècle

La réalité première des ports méditerranéens est l'augmentation des tonnages traités qui les inscrivent au sein du mouvement d'ensemble de la croissance du commerce mondial. Il en est ainsi du port de Marseille. En 1959, son activité se chiffrait à 22,8 millions de tonnes. En 2015, 82 millions de tonnes ont été traitées dans ses installations. Le petit port de Port-Vendres a tout de même traité 300 000 tonnes de marchandises, tandis que celui de Sète a reçu ou expédié près de 800 000 tonnes de denrées et matériaux.<sup>73</sup>

Même si les parts de marchés des ports français doivent être rapprochées de celles des ports espagnols et italiens, voire des grands ports de la façade atlantique et de l'Europe du Nord, il n'en demeure pas moins que l'activité portuaire française en Méditerranée connaît une croissance importante en valeur absolue.

Une autre évolution importante est celle de la diversification des activités qu'elles soient directement liées au port ou qu'elles bénéficient d'un environnement de tradition industrielle et innovante. Aux côtés d'industries anciennes dont nous avons vu qu'elles pouvaient présenter un nouveau visage, les technopôles, symboles de la nécessité d'associer industrie et recherche, participent au maintien de l'industrie. Depuis les années 80 et 90, un espace multipolaire s'est constitué, et l'économie marseillaise n'est pas seulement basée sur le tertiaire, mais également sur les dimensions immatérielles des nouvelles industries, que la région marseillaise accueille avec d'autant plus de facilités qu'elle est détentrice d'une forte culture urbaine, d'un potentiel scientifique de haut niveau et d'une situation privilégiée sur le littoral méditerranéen.

Certaines activités se sont constituées en pôle d'excellence, comme, à Marseille, la plongée en eaux profondes. Une filière s'est ainsi constituée autour de la COMEX<sup>74</sup> et comprend plusieurs dizaines d'entreprises qui connaissent une croissance soutenue. Marseille, c'est aussi la renommée internationale de ses équipes médicales et de ses chercheurs qui travaillent sur la connaissance du vivant :

« Bien sûr, derrière la COMEX, quelques dizaines d'entreprises " hyper-performantes " se sont installées près des calanques. La médecine est très en avance. »<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> Chiffres INSEE et ports

<sup>74</sup> <http://www.comex.fr>

<sup>75</sup> « Marseille : Image contre image », *Le Monde*, vendredi 20 février 1987, Philippe Boggio

A Sète, l'expertise se développe autour du Cepralmar et des travaux de ses chercheurs sur les écosystèmes des étangs salés du littoral languedocien.

L'héliotropisme est également un atout qui a joué en faveur de l'implantation dans les villes du littoral méditerranéen, et par suite dans ses ports, des industries nouvelles des technologies de la communication : informatique à Montpellier, électronique dans la région marseillaise.

Enfin, le bouillonnement qui résulte du rapprochement d'une culture ouvrière et solidaire ancienne et des modèles émergeant de l'entreprise contemporaine produit un terreau d'expérimentation de pratiques nouvelles comme celles qui ont présidé à la création de la coopérative industrielle 1336, aux termes de 1336 jours d'occupation par ses salariés de l'usine marseillaise Fralib, détenue par le groupe multinational Unilever qui avait décidé de cesser complètement son activité de production de thés et tisanes.

Le port du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est bien sûr aussi une nouvelle figure, celle du tourisme et de la diversité de ses pratiques. Le tourisme de masse soutient une activité de services dans l'hôtellerie, et plus particulièrement l'hôtellerie de plein air, la restauration et les loisirs. L'augmentation de la taille et du nombre des bateaux de croisière devient pour les ports un enjeu de première importance. Les villes portuaires accèdent ainsi à un statut nouveau pour certaines d'entre elles, celui de sites touristiques susceptibles d'intérêt. La ville de Marseille en constitue une illustration éclairante.

La navigation de plaisance en Méditerranée est le support d'une activité de petite réparation navale qui complète celle des ports de plaisance et des commerces qui leur sont associés.

### **3. Ports, le pouvoir de faire**

Nos trois ports ont des gouvernances toutes différentes. Marseille est un grand port maritime, Sète est détenu par la Région et géré par un établissement public régional, et Port-Vendres appartient au conseil départemental qui le concède à la Chambre de commerce et d'industrie. Ils sont révélateurs d'une grande diversité des modes de gestion des ports en France.<sup>76</sup>

Marseille est devenu grand port maritime par le décret du 9 octobre 2008.<sup>77</sup> Etablissements publics sous tutelle du ministère chargé des ports maritimes, les grands ports maritimes

---

<sup>76</sup> DEBRIE, Jean ; LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, *La décentralisation portuaire : réformes, acteurs, territoires*, Paris, L'Harmattan, 2010.

<sup>77</sup> Décret n° 2008-1033 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Marseille

sont l'équivalent des anciens ports autonomes. Toutefois, la réforme de 2008, mis à part les objectifs de :

« Moderniser la gouvernance des grands ports maritimes avec la mise en place d'un conseil de surveillance, d'un directoire, d'un conseil de développement et pour certaines d'un conseil de coordination inter-portuaire,

Recentrer les sept ports autonomes, sur la gestion des infrastructures et la promotion de la place portuaire, et renforcer leur rôle d'aménageur pour être des acteurs à part entière du développement local avec notamment une évolution de leurs relations avec les territoires sur lesquels ils sont implantés »<sup>78</sup>,

est l'occasion d'un transfert des personnels grutiers et de certains équipements aux entreprises privées de manutentions. Cette loi a déclenché des mouvements sociaux.

« Dockers et grutiers CGT ont tout de même accepté le principe du transfert sous statut privé des outils (grues et portiques), mais aussi du personnel de manutention, prévu par la réforme des ports de 2008. En fait, leur mouvement de grève vise à obtenir l'application d'un accord sur la pénibilité qui en est la contrepartie. »<sup>79</sup>

Le port de Sète était avant 2007 un Port d'intérêt national (PIN). Les vingt-trois PIN, appartenant à l'Etat, étaient gérés par les chambres de commerce et d'industrie. La loi du 13 août 2004<sup>80</sup> décentralise dix-sept de ces ports, dont Sète. La Région Languedoc-Roussillon a été très vite confrontée à l'échéance des concessions de commerce et de pêche du port, au 31 décembre 2007. La CCI de Sète étant alors interdite d'emprunt et sous-tutelle du ministère via le préfet, la Région a repris en régie directe les concessions au 1er janvier 2008. L'établissement public régional Sète Port Sud de France employait alors les cent-dix personnes transférées de l'Etat et les soixante-huit salariés de la CCI travaillant pour le port. Aujourd'hui, ils sont quatre-vingt-six.<sup>81</sup> La Région est la première collectivité en France à utiliser la délégation de service public (DSP) pour la gestion de ses ports : Sète et Port-la-Nouvelle.<sup>82</sup> Lors de sa création, le président de l'établissement public Sète Port Sud de France était celui de la Région. Depuis le 1er janvier 2011, il existe une

---

<sup>78</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bilan-des-reformes-portuaires-en.html>

<sup>79</sup> « Les ports français peuvent-ils encore se réformer ? », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Jean-Michel Normand

<sup>80</sup> Article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

<sup>81</sup> <http://www.sete.port.fr/fr/le-port/la-vie-du-port/la-gouvernance>

<sup>82</sup> LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis », *Méditerranée*, 111, 2008.

convention de régie déléguée entre la Région et l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), dont le président est actuellement Marc Chevallier<sup>83</sup>.

La décentralisation de Sète à la Région est une réappropriation qui incite les élus locaux à travailler sur la valorisation patrimoniale et touristique. Des campagnes publicitaires sur le port fréquentes, un discours sur les investissements régionaux pour le port, et la création du Parlement de la mer<sup>84</sup> en sont quelques signes. Pour Georges Frêche, ancien président de région -de 2004 à 2010- et maire de Montpellier -de 1977 à 2004-, le port de Sète était une clef du projet de Grand Montpellier, communauté urbaine allant de Montpellier à Sète. Cela fait dire à Valérie Lavaud-Letilleul, spécialiste de la décentralisation portuaire et de la façade méditerranéenne, que la reprise des PIN par les collectivités, particulièrement en Méditerranée, est souvent l'affaire d'une personnalité politique.<sup>85</sup>

La décentralisation peut parfois masquer un désengagement de l'Etat, comme l'explique l'ancien maire de Sète :

« Le transfert du port à la région, moi à ce moment-là j'étais député, quand la décision a été prise, et j'étais pas favorable, pour une raison, euh, de caractère national. {...} Le fait qu'ils aient cette classification de port d'intérêt national était un élément de lien nécessaire France/Europe, en termes d'infrastructures, en terme d'aménagement, etc. On a perdu ça. Mais c'est l'Etat lui-même d'ailleurs qui est, en fonction des gouvernements successifs de l'époque, qui a décidé à la fois de se séparer de cette compétence et de ne plus mettre un sou sur les ports. Et ils l'ont préparé d'ailleurs, ils l'ont préparé. C'est-à-dire quelques années avant la décision, on a, ici, on n'avait plus d'investissements. Alors qu'on a connu une période d'investissements forts. Le port de Sète il s'est développé vers l'Est, avec la création de la darse Colbert, la création de la darse est, l'ouverture du canal Sète Rhône qui est rentré dans le port, la création de la digue ZIFMAR, tout ça s'est fait dans le cadre des contrats de plan Etat/région, sous la responsabilité de l'Etat. C'est-à-dire qu'il ont assumé financièrement, avec des crédits européens, le développement du port. Et puis à un moment donné, cinq six ans, sept ans avant la décision de transfert, on était donc dans les années 2007, donc autour des années 2000, ils ont stoppé, on n'a plus mis un sous, sur le port. Tout ça pour nourrir l'idée que... {...} ils ont assumé un retrait financier de l'aide aux ports, pour préparer un transfert sur les régions. Voilà, et pour deux raisons, d'une part parce que idéologiquement c'était un bon moyen de faire que l'ensemble des gens des communautés

---

<sup>83</sup> <http://www.sete.port.fr/fr/le-port/la-vie-du-port/la-gouvernance>

<sup>84</sup> Voir II), C, 3

<sup>85</sup> LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis », *Méditerranée*, 111, 2008.

portuaires se disent bon l'Etat ne nous paye plus, demain avec les régions, ce sera mieux quoi, bon en clair on a préparé idéologiquement les choses. Comme quoi... Et le deuxième aspect il était purement financier, parce que le transfert s'est effectué sur la clef de répartition suivante : l'Etat a versé un montant de compensation aux régions, au moment du transfert calculé sur ce que l'Etat a investi les trois dernières années. {...} Comme il n'a plus investi une clopinette les trois dernières années, donc effectivement l'indemnité de compensation pour la région, ça a été euh, zéro plus zéro : voilà. Les conditions se sont passées comme ça. Alors après, la région, bon, elle a été en charge donc, de l'activité du port, sur les fonds régionaux, euh, avec l'aide aussi de quelques fonds européens, ils ont développé l'investissement, on peut pas reprocher ça à la région, ils ont, en fait ils ont fait, ils ont rattrapé, disons, en partie, ce que l'Etat ne faisait plus, les dernières années. Au niveau de l'entretien, des quais, des darses, ensuite des créations de quais supplémentaires etc, ils ont investis, de ce point de vue. Mais c'est plus je dirais un rattrapage par rapport à ce que l'Etat ne faisait plus. »<sup>86</sup>

Port-Vendres<sup>87</sup> n'a pas connu le même sort que sa voisine, puisque son port n'avait pas le statut de PIN. Aujourd'hui, il est propriété du conseil départemental et géré par la CCI. A priori sans histoire, Port-Vendres en est réalité au cœur des débats récents autour de la loi relative à la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)<sup>88</sup> qui prévoyait dans sa version initiale un transfert obligatoire des ports départementaux aux Régions ou aux communes d'ici au 1er janvier 2017.<sup>89</sup> Le Sénat a supprimé lors de ses deux lectures l'article 11 portant sur ce transfert, en arguant du fait qu'il s'inscrivait dans une politique désuète de « dévitalisation » des départements en vue de leur suppression. Un compromis trouvé en commission mixte paritaire (CMP) a abouti à l'autorisation pour les départements de se porter acquéreurs.

« Les candidatures formulées auprès des départements et groupements sont recevables jusqu'au 31 mars 2016. Les demandes de maintien de compétence émanant des

---

<sup>86</sup> Entretien avec François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>87</sup> <http://www.perpignan.cci.fr/economie-et-territoire/infrastructures-de-transport/ports-de-port-vendres/port-de-port-vendres>

<sup>88</sup> Article 22 loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

<sup>89</sup> Titre 1er, article 11 du rapport sur le projet de loi, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, par Monsieur Olivier Dussopt, député, 5 février 2015.

départements et groupements doivent vous être adressées directement et sont également recevables jusqu'à cette date. »<sup>90</sup>

Il a été ajouté l'idée de priorité donnée, en cas d'acquéreurs multiples, au syndicat mixte<sup>91</sup>, proposé par le préfet de région. Il est en charge de l'arbitrage depuis l'amendement de Christian Estrosi à la loi du 13 août 2004.<sup>92</sup>

Si la gouvernance portuaire est aussi complexe, c'est peut-être aussi parce qu'elle se bâtit sur une incompréhension entre les autorités portuaires et les populations locales. Un mode de gestion intégrée des territoires nécessite pourtant de s'appuyer sur la concertation des citoyens. En France, l'institutionnalisation du débat public pour les projets d'aménagements du territoire par la loi de 1995 donne accès aux compte-rendus des réunions. Valérie Lavaud-Letilleul a étudié onze d'entre eux relatifs à des projets d'aménagements portuaires. Il en ressort un clivage entre les autorités du port et les populations locales. Selon elle, cela est dû à des différences de temporalité, d'échelles, d'identités territoriales et de connaissances, synthétisées dans le tableau ci-dessous.

Enjeu	Autorité portuaire	Populations locales
1. Temporalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1975 : arrêt de l'équipement des ZIP</li> <li>- Nouveaux projets depuis mi-1990</li> <li>- Réalisation d'un projet (10 ans)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Depuis 1960 : de nouveaux usages littoraux (urbanisation, tourisme...)</li> <li>- Temps long de la société (génération)</li> </ul>
2. Échelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terminal (<i>projet</i>)</li> <li>- Circonscription portuaire (<i>compétence</i>)</li> <li>- Bassin d'emploi (<i>main-d'œuvre</i>)</li> <li>- Hinterland (<i>desserte du marché</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bassin d'emploi (<i>activité</i>)</li> <li>- Revenus (<i>fiscalité</i>)</li> <li>- Zone d'impacts (<i>qualité de vie, risques, environnement</i>)</li> </ul>
3. Identité territoriale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De place portuaire (<i>forte</i>), liée à la compétition interportuaire</li> <li>- De territoire (<i>faible</i>), surtout liée au respect de la réglementation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sentiment d'appartenance territoriale</li> <li>- Pratiques (chasse, pêche, loisirs...)</li> <li>- Lieux symboliques (plages...)</li> </ul>
4. Connaissance	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Savoirs savants</li> <li>- Expertise technique et financière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Savoirs profanes</li> <li>- Territoire vécu</li> </ul>

Tableau 4 : Points de vue des autorités portuaires et des populations locales sur le développement portuaire et le littoral  
Actors' points of view on port development and coastal zone areas

Figure 9 - Tableau des points de vue sur le développement portuaire, Valérie Lavaud-Letilleul, 2012<sup>93</sup>

<sup>90</sup> Circulaire du 6 novembre 2015 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

<sup>91</sup> Code général des collectivités territoriales, article L5721-2

<sup>92</sup> LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis », *Méditerranée*, 111, 2008.

<sup>93</sup> LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Noréis*, 225, 2012.

## Résumé / Abstract

Les ports ont connu de profondes mutations dans l'histoire récente. Les trois ports qui font l'objet de notre étude ont été marqués par le déclin industriel et l'évolution des échanges commerciaux. Ils ont très largement changé de visage. Cette évolution a entraîné des processus qui apparaissent spécifiques aux villes portuaires.

In recent history, we have noticed important changes about harbours. This study is mainly about three main ports that were impacted by industrial decline and the development of trade. The recent evolution in commerce has led to important changes specific to harbour cities.

## CHAPITRE II.

### LES FIGURES DU PORT ET L'IDENTITÉ PORTUAIRE

Le philosophe Charles Taylor affirme que « l'identité est l'horizon à l'intérieur duquel je peux prendre position »<sup>1</sup>. Nous envisageons ici de confronter ce regard à l'espace de la ville portuaire : quel est l'horizon du port ? Quels sont ses facteurs de déterminisme social ? comment l'environnement de la ville-port influe-t-il sur ses usagers ? Un essai de typologie nous aidera à décrire les figures du port. Puis, nous nous attacherons à étudier l'évolution de leurs représentations. Enfin, le port sera donné à voir en tant que territoire en partage vecteur d'une identité portuaire.

#### **A. Essai de typologie**

Une description des figures du port donne des points de repère dans la compréhension de ce que pourrait être l'identité portuaire. Les travailleurs du port et de la mer sont pris dans l'éternelle ambivalence du choix entre terre et mer. Questionnons le genre dans l'espace de la ville portuaire. Une analyse de la notion de cosmopolitisme des ports complètera le tableau.

#### **1. « Gens de mer » et de terre**

Figures emblématiques de la ville portuaire, les travailleurs du port et de la mer se définissent par rapport au choix fait d'être à bord ou à terre<sup>2</sup>. Des choix qui peuvent évoluer au fil de la vie : des compromis sont parfois trouvés. Mais un marin reconverti à terre sera toujours un marin.<sup>3</sup>

Le port de Sète emploie directement quatre-vingt-sept personnes réparties entre les trois ports. Pour l'ensemble de ses activités, il induit environ deux mille emplois.<sup>4</sup> A Marseille, le Grand port autonome compte mille employés et crée 43 500 emplois directs ou indirects.<sup>5</sup> Six cents personnes sont concernées à Port-Vendres.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> « In other words [my identity] is the horizon within which I am capable of taking a stand », Charles Taylor, *Les sources du moi*, p. 46, « L'identité et le bien », « Le moi dans l'espace moral »

<sup>2</sup> Rencontre avec l'équipage du Paglia Orba

<sup>3</sup> Rencontre avec Jean-Emmanuel Mallein, officier de la marine marchande, superintendant à la MCM (anciennement SNCM), marseillais

<sup>4</sup> <http://www.sete.port.fr/fr/le-port/la-vie-du-port/les-metiers-du-port>

<sup>5</sup> [http://www.marseille-port.fr/fr/Page/presentation\\_du\\_port\\_de\\_marseille\\_fos/10209](http://www.marseille-port.fr/fr/Page/presentation_du_port_de_marseille_fos/10209)

<sup>6</sup> Entretien téléphonique avec Bernadac Bernard, président de l'association « Port-Vendres des Paquebots »

Il existe en effet de nombreux métiers de la mer et du port.<sup>7</sup>

En mer, d'abord. Les marins se répartissent entre les métiers de la marine marchande, de la pêche maritime, des cultures maritimes et de la plaisance professionnelle. Ils sont formés dans les lycées professionnels maritimes et dans l'École nationale supérieure maritime (ENSM) à Marseille, Nantes, Saint-Malo et au Havre.<sup>8</sup>

Dans la marine marchande, la navigation s'effectue en cabotage ou au long cours avec environ trois mois de navigation par embarquement. Pour un mois de navigation, vingt-cinq jours de congés sont accordés. Les marins dépendent soit de la machine, soit du pont. Seul le matelot de commerce, premier niveau de qualification du marin, est un employé polyvalent. L'officier mécanicien veille à la production d'électricité sur le navire. Il est sous les ordres du second mécanicien, responsable de la propulsion du navire et de son moteur principal. Le chef mécanicien dirige l'ensemble du service machine. Côté pont, le chef de quart passerelle, ou lieutenant de pont, prend les décisions liées à la conduite, assisté du matelot de quart. Le capitaine, accompagné de son second, dirige le navire.

Dans la pêche maritime, on retrouve des missions similaires pour les métiers de matelots à la pêche, mécanicien et chef-mécanicien à la pêche. Un patron de pêche peut soit être propriétaire de son bateau avec un statut d'artisan, soit être employé sur un navire et commander au maximum vingt-cinq marins. Le patron de pêche peut être capitaine d'un navire de pêche côtière ou au large et second pour la grande pêche. Le capitaine de pêche est commandant pour tous types de navires de pêche.

Les cultures maritimes regroupent les métiers d'ouvriers d'exploitation et de chefs d'exploitation de coquillages et de crustacés.

Pour la plaisance professionnelle, les capitaines et chefs mécaniciens de yacht assurent les mêmes fonctions que sur les autres embarcations. Le skipper est le chef de bord d'un navire de plaisance à voile.

Dans le port<sup>9</sup>, le pilote est le responsable de la manœuvre des bateaux à l'entrée et à la sortie. Il assiste le commandant et apporte une connaissance du port et de ses particularités.<sup>10</sup> A Marseille, sur les quais des ferries, on peut voir les traces rouges à la peinture et les initiales correspondantes aux emplacements des bateaux. Depuis la cabine de commandement, une vitre permet d'aligner le marquage du bateau avec celui

---

<sup>7</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Metiers-et-gens-de-mer,1501-.html>

<sup>8</sup> [www.supmaritime.fr](http://www.supmaritime.fr)

<sup>9</sup> TORNATORE, Jean-Louis, « Culture technique et identité professionnelle autour des activités portuaires » in *Le livre des États Généraux de la Culture Scientifique, Technique et Industrielle : 26 régions dans tous leurs états*. Paris, Ministère de la Recherche, de la Culture, de l'Industrie et de la Jeunesse, 1989, p. 246-247.

<sup>10</sup> <http://www.formation-maritime.fr/>

correspondant à quai.<sup>11</sup> Le métier de pilote permet à des marins de concilier navigation et vie personnelle à terre.

Des reconversions sont fréquentes : dans l'administration portuaire, les assurances maritimes et les compagnies de navigation maritimes. Les marins reconvertis à terre assurent souvent des fonctions de conseils et de contrôle, forts de leurs expériences de navigation. L'expertise maritime recrute également d'autres profils. Veritas est leader mondial de l'expertise maritime.<sup>12</sup> Les fonctionnaires des affaires maritimes sont formés à l'Ecole nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM) à Nantes. Hiérarchiquement, ils sont : agent du syndic des gens de mer spécialité sécurité-navigation, contrôleur des affaires maritimes, officier adjoint de port, officier de port, inspecteur ou administrateur des affaires maritimes. On trouve aussi les professeurs techniques de l'enseignement maritime.

Sur le port, les lamaneurs assurent les opérations d'amarrage et de largage des navires. Les remorqueurs peuvent intervenir pour faciliter la manœuvre dans le port. Les dockers – ou débardeurs-, manutentionnaires et grutiers chargent et déchargent les bateaux.

Enfin, le secteur de la réparation et de la construction navale peut être considéré comme créateur d'emplois relevant des activités portuaires. A Marseille, un chantier de réparation<sup>13</sup> et de maintenance existe, avec une identité marquée<sup>14</sup>. Sète aussi, a son chantier : le chantier naval rive sud.<sup>15</sup> Il n'y en a pas à Port-Vendres. Un mouvement général de la construction vers la réparation navale et la spécialisation dans la plaisance de luxe s'observe.

## 2. Les femmes dans la ville

« Y'a pas que les hommes d'ailleurs, y'a les femmes du port »<sup>16</sup>

Une remarque qui surgit au détour de la conversation : elle montre que l'on a conscience de la question de genre dans la ville portuaire. La première image qui vient à l'esprit, c'est la femme de marin. Pénélope. Qui tisse et détisse sa toile en attendant le retour d'Ulysse à

---

<sup>11</sup> visite du ferry *Paglia Orba* à Marseille, 16 mars 2016

<sup>12</sup> <http://www.bureauveritas.fr>

<sup>13</sup> <http://www.cndm.eu/>

<sup>14</sup> TORNATORE, Jean-Louis, « Les mots d'un métier : ouvrier de la "Navale" à Marseille », *Industries en Provence. Dynamiques d'hier et d'aujourd'hui*, n° 6, 2000, p. 41-42.

<sup>15</sup> <http://chantier-rivesud.fr/>

<sup>16</sup> Entretien avec François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

Ithaque. Il y a toujours des couples construisant leur vie commune autour du rythme des embarquements et des débarquements. On divorce, aussi.<sup>17</sup> On se reconvertit dans un emploi à terre.<sup>18</sup> Et la profession de marin se féminise doucement.<sup>19</sup>

Si à Marseille, « rien n'indique, du côté des tribunaux, un nombre particulier de délits sexistes »<sup>20</sup>, c'est parce que le sexisme dans le port n'est pas différent d'ailleurs. L'expérience de dirigeante politique de Myriam Barbera à Sète l'illustre :

« Je lui ai dit mais je saurai pas le faire ça ! Mais si il m'a dit , tu lis le Midi Libre et tu découpes, mais quels articles, je lui ai dit je vais découper ? Tu trouveras toute seule. Et effectivement, quand tu fais de la politique, tu trouves ce qu'il faut. Bon petit à petit, j'ai pris des responsabilités, {...} on a créé trois sections, à Sète, y'en avait qu'une. Et je suis devenue premier secrétaire d'une section, la section des dockers. Je te dis pas hein... Comment ça a été compliqué. {...} ça a été compliqué. Mais enfin, ah ben oui parce que y'avait la dedans deux courants comme toujours. Le courant qui voulait pas qu'une femme commande des mecs. Et puis euh, y'avait un vieux copain qui était extrêmement respecté, parce que c'est, il s'appelait Daniel, il est mort. Mais c'était un docker que quand il disait aux mecs {...} ça va pas on s'arrête, il descendait du bateau, tout le monde descendait du bateau. {...} au début il a fallu que Daniel, qui faisait ça avec les bateaux, il a fait pareil avec moi. Il a dit au copain en question, qui lui aussi est décédé Marcel, péchère, que après on s'est entendu vachement bien quand on s'est mieux connu. Mais tu sais c'est une chose qui a duré longtemps même quand j'ai été élue. Ca a été compliqué, l'histoire d'être une femme. Ca a été très compliqué. Mais, ça a été une bataille, mais on bataille qu'on a gagné, quand même. Et bon là, le Daniel il a dit au copain en question « bon, la section a décidé, et cette petite si on l'a mis c'est qu'elle est capable, alors : t'applique », je veux dire lui, il faisait pas... comme ça, c'était comme ça {rires} »<sup>21</sup>

On retrouve dans cet extrait, d'une part, l'intériorisation par la femme de l'incompétence, de l'autre, les réticences des hommes à être dirigés par une femme. De plus, celui qui prend sa défense, en utilisant le terme « petite », a un comportement sexiste malgré lui.

Même les chansons de Massilia Sound system contiennent quelques vers qui illustrent le sexisme ordinaire :

« Elles aiment nos manières, elles adorent nos mimiques,

---

<sup>17</sup> Entretien avec Jean-Roch Broccard, officier de la marine marchande, commandant du Paglia Orba pour la MCM (anciennement SNCM), marseillais

<sup>18</sup> Rencontre avec Jean-Emmanuel Mallein, officier de la marine marchande, superintendant à la MCM (anciennement SNCM), marseillais

<sup>19</sup> <http://www.formation-maritime.fr>

<sup>20</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>21</sup> Myriam Barbera, coiffeuse retraitée, députée PCF de la 3ème circonscription de l'Hérault de 1978 à 1981, sétoise

On leur parle en occitan, elles trouvent ça très érotique,

On les amène voir la mer, elles disent "Oh ! c'est romantique!"

On les amène voir jouer l'O.M., elles s'écrient "C'est magnifique!". »<sup>22</sup>

Dans la scène de l'äioli de *Marius et Jeannette*<sup>23</sup>, on trouve une pique lourde de sens lancée à Magali, la fille de Jeannette : « l'äioli, tu l'aimes quand même moins depuis que tu es à l'université ». Cette remarque vient de la peur que la jeune fille oublie d'où elle vient et qu'elle renie son identité -l'äioli étant associé à un milieu populaire-. Elle est faite à Magali, pas à Malek, son petit frère.

Jeannette est sanguine : elle insulte Marius alors qu'il veut l'empêcher de voler des pots de peinture. Elle en fait de même lorsque son patron au supermarché lui ordonne de se tenir droite. Cette figure féminine de la ville portuaire -une poissonnière ?- fait dire à un journaliste :

« Les hâbleurs de café sont effectivement souvent de sexe masculin, mais on serait à demi sourd de ne pas entendre ces dames : elles ont aussi la langue bien pendue, autant que dans les films de Pagnol, et le personnage de Jeannette ne sort pas que de l'imagination de Robert Guédiguian. »<sup>24</sup>

### 3. Habiter le port

Marseille compte environ 850 000 habitants, Sète 43 000 et Port-Vendres 4200. Tous ne travaillent pas en lien avec les activités portuaires. Cependant, les travailleurs du tourisme, les commerçants, profitent des retombées économiques dues au passage dans la ville. Certains habitants tirent de la fierté d'habiter le port : « Moi, j'ai toujours habité dans port, ça me plaît ». <sup>25</sup> Pourquoi ?

Dans ces trois villes portuaires, l'identité territoriale est intrinsèquement liée à l'histoire de l'immigration et ce qu'elle implique en termes de structuration des quartiers.

« Voici les Arméniens chassés par le génocide, les Italiens poussés par la misère ou rejetés par le fascisme et les Espagnols dans le même cas; voilà des Juifs de tous pays cherchant le salut, des Russes fuyant la révolution et des Vietnamiens d'origine chinoise en exil; voici les pieds- noirs désespérés de 1962 et bien mal accueillis, les harkis débarqués nuitamment dans

---

<sup>22</sup> Massilia Sound System, « Marseillais », album *Commando fada*, 1995

<sup>23</sup> *Marius et Jeannette*, Robert Guédiguian, 1997

<sup>24</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>25</sup> Rencontre avec Dominique Samanni, attachée de conservation du patrimoine, ethnologue, auteure d'un ouvrage sur les métiers du port à Marseille, marseillaise

les ports nord et méprisés depuis; voilà encore les affamés des Afrique noire, arabe ou kabyle, ou les Comoriens cherchant une ascension et cloués par le chômage. La liste de ces arrivants se lit comme celle des drames et catastrophes du siècle. La souche, alors, prend plus ou moins vite mais elle prend, et la tentation du " dernier arrivé ferme la porte " est souvent présente, qui voit les immigrés d'hier mépriser et craindre ceux du jour. Reste en partage ce sentiment d'avoir été rejeté . Mais reste aussi le dynamisme de gens qui ont envie d'oublier le marasme pour créer l'avenir. »<sup>26</sup>

Le brassage des populations est célébré par le groupe Massila Sound System, engagé contre le racisme :

« Il y a des Arméniens, il y a des Algériens,  
Il y a des Tunisiens, il y a des Italiens,  
Il y a des Marocains, il y a des Comoriens  
Ici se trouve rassemblé presque tout le genre humain  
La cité a été bâtie grâce à ces millions de mains  
Tout le monde vit sa vie et beaucoup s'y trouvent bien  
La culture de ce pays qu'on appelle l'Occitanie  
A toujours su intégrer les gens de tous les pays  
{...}  
Monsieur le Maire c'est à vous que je viens parler  
C'est d'un repère dont ont besoin les Marseillais  
Respirez l'air je crois bien qu'il est pollué  
Dos à la mer nous ne pouvons plus reculer  
Alors lançons un grand débat parlons d'identité  
Montrons à tous ces pébrons que nous savons ce que c'est  
La Provence a des valeurs, j'ai dit l'hospitalité  
Oublions le doute et la peur c'est de l'avant qu'il faut aller. »<sup>27</sup>

L'ancien maire de Sète, François Liberti, explique même la force créatrice de la ville par l'immigration liée au port :

---

<sup>26</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>27</sup> Massilia Sound System, « Ma ville est malade », album *Aïollywood*, 1997

« La ville de 40 000 habitants qui a un tel creuset culturel, euh, moi je l'explique par ça. C'est ça, c'est la rencontre des hommes et des femmes, ayant à la fois un tronc commun, la Méditerranée, et qui ont apporté chacun leurs spécificités. »<sup>28</sup>

Le vivre ensemble n'est toutefois pas sans provoquer des réflexes racistes, durant toute la période étudiée : « En 1982, on lit sur les murs, en plein centre : " Arabes : le bateau ou le tombeau. " »<sup>29</sup>

L'image d'une immigration importante et d'origine variée dans les ports amène à questionner la notion de cosmopolitisme et d'unité des ports méditerranéens.

Par cosmopolitisme, on entend des pratiques et comportements d'individus et de groupes montrant une ouverture à la différence culturelle, ainsi qu'une inclinaison naturelle au respect interculturel et à la coexistence. Des personnes cosmopolites seraient capables de changer d'espace culturel et social, de maîtriser plusieurs langues et d'adopter un répertoire culturel et des modes de vie variés.

Quatre précautions sont à prendre avec cette notion. D'abord, l'ambiguïté inhérente au cosmopolitisme qui voudrait concilier différence et égalité, ou valeur universelle et pluralisme. Ensuite, les liens entre pouvoir et cosmopolitisme, car les élites assoient leur domination culturelle par ce biais. De plus, le cosmopolitisme renvoie à des idéologies, des formes d'intégration et de modes de vie se référant à des périodes historiques précises. Enfin, la tolérance et l'altruisme comme valeurs clefs du cosmopolitisme sont à double tranchant : ne pas interférer avec la différence, et, dans une même dynamique, promouvoir la sympathie et empathie pour différentes manières de vivre.

Des processus d'identifications multilatéraux nuancent l'idée d'un tout portuaire méditerranéen, et il s'avère que ce sont surtout les marchands et pêcheurs, les acteurs du port de premier plan qui pourraient former cette entité. L'explication par l'histoire de l'immigration est à privilégier : les migrations économiques du XIX<sup>e</sup> siècle ont unifié les communautés portuaires méditerranéennes par le brassage culturel, entraînant une coexistence et des interactions interculturelles.<sup>30</sup>

Nos acteurs doivent être ensuite regardés au travers du prisme de la représentation.

---

<sup>28</sup> Entretien enregistré : François Liberti, marin-pêcheur et ostéiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>29</sup> « Massalia arabica », *Le Monde*, jeudi 2 décembre 1982, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz

<sup>30</sup> DRIESSEN, Henk, « Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered », *History and Anthropology*, vol. 16, n. 1, mars 2005, p. 129–141.

## **B. Des figures représentées**

Qu'est-ce que la représentation ajoute dans la construction de l'identité portuaire ? Les figures du port, sont d'abord bâties sur l'idée de la mauvaise réputation. Les représentations collectives façonnent les rapports sociaux dans les ville-ports. Loin du port, l'imaginaire collectif laisse place à tous les fantasmes.

### **1. « La mauvaise réputation » ?**

Marseille<sup>31</sup> et l'ensemble des villes portuaires, n'ont pas bonne presse. Associés au banditisme, à la prostitution et à la pauvreté, ils sont lieux de fantasme de la littérature et du cinéma. Cette image est renforcée par les clichés liés au Sud.

« Il y a, bien sûr, plus de trafics possibles et de mauvais garçons probables autour de la Joliette que dans l'arrière-pays limousin : on n'est pas un port pour rien, Barcelone, Naples ou Beyrouth en témoignent aussi. {...} Pourtant, aujourd'hui, en termes de délinquance, cols blancs ou cols bleus, Marseille tient ni plus ni moins sa place parmi les métropoles françaises. Les fantasmes sur les banlieues dangereuses font les beaux jours des discours politiques mais pas exactement l'actualité quotidienne. »<sup>32</sup>

Plus fondamentalement, les ports véhiculent les mêmes clichés que ceux liés à la classe ouvrière :

« Bien que lavée par le mistral, la ville a longtemps senti l'usine, le poisson, l'anis et l'ail, ce qui vous donne un genre. »<sup>33</sup>

Longtemps, écrire l'histoire et la vie quotidienne des « pauvres gens » n'était pas considéré digne de la littérature. Dostoïevski est un des premiers à franchir le cap en 1846, au travers d'un roman épistolaire joué à Saint-Pétersbourg, *Les pauvres gens*.<sup>34</sup> Par la suite, dans un poème du même nom<sup>35</sup>, Victor Hugo choisi de situer ses personnages dans un port. Cela montre combien l'image de la classe populaire et des villes portuaires est associée. Robert Guédiguian s'en inspirera en 2011 pour son film *Les neiges du Kilimandjaro*<sup>36</sup> : la fin du film, dans laquelle le couple adopte les petits frères de leurs agresseurs, se déroule dans une scène similaire au dernier vers du poème d'Hugo :

« C'est dit. Va les chercher. Mais qu'as-tu ? Ça te fâche ?

---

<sup>31</sup> BOURA, Olivier, *Marseille ou la mauvaise réputation*, Paris, Arléa, 2005.

<sup>32</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> *Les pauvres gens*, Fiodor Dostoïevski, 1846.

<sup>35</sup> « Les pauvres gens », *La légende des siècles*, Victor Hugo, 1859.

<sup>36</sup> *Les neiges du Kilimandjaro*, Robert Guédiguian, 2011

D'ordinaire, tu cours plus vite que cela.

- Tiens, dit-elle en ouvrant les rideaux, les voilà ! »

L'immigration, qui a construit au fur et à mesure les quartiers des ville-ports, est aussi source de mauvaise réputation.

« Les clichés, vécus comme des exclusions symboliques, jouent alors comme un ciment puissant qui produit ce paradoxe : les nouveaux venus se sentent souvent marseillais avant de se sentir français. Et cette spécificité renforce encore l'idée que les Marseillais sont décidément des gens pas tout à fait comme les autres. Voilà pourquoi, en faisant le tour de ces images qui collent à la peau de cette ville, on en dit peut-être la singularité. On allait écrire l'insularité... »<sup>37</sup>

Dans cet article, le journaliste étaye la thèse d'un renforcement de l'identité locale par l'exclusion. Il compare Marseille à une île : des sociétés de l'entre-soi. On peut émettre l'hypothèse que la mauvaise réputation renforcerait l'identité portuaire. Elle en serait partie prenante.

L'expression « mauvaise réputation » n'a pas tout à fait la même saveur à Sète, île singulière. Elle fait naître des sourires complices. Georges Brassens, enfant du pays, en a fait le titre d'une chanson, bien qu'elle soit plutôt manière de parler d'athéisme et d'anti-conformisme. Fierté locale, on peut se rencontrer à La mauvaise réputation, un restaurant face à la criée.

## 2. Le regard des gens du port

« Je pris une bière, puis deux, puis trois. J'étais à l'ombre, à la terrasse de la Samaritaine, sur le port. Ici, il y avait toujours un peu d'air de la mer. Ce n'était pas à dire vrai de l'air frais, mais c'était suffisant pour ne pas dégouliner de transpiration à chaque gorgée de bière. J'étais bien ici. A la plus belle terrasse du Vieux-Port. La seule où l'on peut jouir, du matin jusqu'au soir, de la lumière de la ville. On ne comprendra jamais Marseille si l'on est indifférent à sa lumière. Ici, elle est palpable. Même aux heures les plus brûlantes. Même quand elle oblige à baisser les yeux. Comme aujourd'hui. »<sup>38</sup>

Jean-Claude Izzo, marseillais, se livre au fil de ses romans à une « géographie sentimentale de la ville ».<sup>39</sup> Les gens du port regardent souvent leur ville avec amour et fierté :

---

<sup>37</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>38</sup> *Solea*, Jean-Claude Izzo, Gallimard, Paris, 1998

<sup>39</sup> CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001, p.49.

« le bar marseillais est enscuré, ouvert sur une terrasse, et c'est surtout le grand lieu de la discussion, verbe haut, emphase à la bouche, avec ce sous-entendu massif que quand on est marseillais, on en est fier. »<sup>40</sup>

Les activités portuaires et les marins fascinent les habitants de la ville :

« Elle est pleine de marins, elle est pleine de marins

Tous les gens au Fort St Jean leur font un signe de la main

Ils s'en vont pour l'Afrique

Ils s'en vont pour l'Asie

Ils viennent des Amériques

Ils viennent de l'Océanie

Ils emportent un bout de Marseille et ils ramènent

Un bout d'ailleurs

Des souvenirs à la pelle et leurs récits durent des heures. »<sup>41</sup>

« C'est très important oui parce qu'on retrouve un peu l'identité de Sète. Donc la nouvelle on va dire, marque de, de, la ville, c'est Sète citée maritime de caractère. Donc on a soigné Sète premier port de pêche en Méditerranée française, euh, c'est un, euh, pas une station balnéaire, c'est une ville balnéaire, mais mettre vraiment l'identité portuaire de Sète en avant, c'est important »<sup>42</sup>

Les Sétois n'hésitent pas à mettre en avant la particularité de la pêche en cabotage :

« La voile latine, c'est la voile emblématique de la circulation sur la Méditerranée, rappelle Catherine Lopez-Dréau, conservatrice aux archives municipales de Sète. Ici, le marin s'éloigne peu des côtes et n'a donc pas besoin d'une voile puissante, comme la voile aurique en Atlantique, explique-t-elle. Les temps de pêche et de commerce sont très différents. Nous sommes des gens de rive, de quai, de terre. Chez nous, on rentre le soir. »<sup>43</sup>

Cependant, la mauvaise réputation du port est ancrée dans les esprits des figures du port :

« Partout dans le monde, on a l'impression que c'est une chance pour une ville d'être aussi un port. A Marseille, ce serait une malédiction. » Le trait est peut-être forcé mais cette

---

<sup>40</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>41</sup> Massillia Sound System, « Qu'elle est bleue », album *Chourmo*, 1993

<sup>42</sup> Entretien avec Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise

<sup>43</sup> « Grands voiliers et vieux gréements font Escala à Sète », *Le Monde*, jeudi 10 avril 2014, Martine Picouët

remarque d'un responsable portuaire souligne l'incompréhension entre la ville et ses quais. »<sup>44</sup>

« Les acteurs économiques exigent en préalable le rétablissement de la fiabilité. « Le port dysfonctionne et renvoie une image catastrophique, reconnaît Jean-Claude Terrier, président du directoire de GPMM. Il nous faut refonder un pacte social avec des mécanismes de prévention des conflits ». »<sup>45</sup>

« Déprimée, elle dit et pense beaucoup de mal d'elle-même, peut-être pour masquer sa gêne. Elle est si malade d'avoir vu défilé en un siècle d'or le monde entier sur ses quais, de n'avoir laissé à aucune autre le soin du commerce du rêve avec l'Orient et de devoir aujourd'hui entrevoir l'hypothèse de son provincialisme. {...} Déboussolée, Marseille a perdu le sud, note un analyste, comme d'autres perdent le nord. Voilà qu'elle se prend à envier Nice, Aix et Montpellier, si longtemps méprisées parce qu'elles s'adonnaient au tourisme pour vieilles Anglaises ou au culte rural de la Provence. Voilà qu'elle crève de se trouver dépourvue d'aristocratie terrienne, après s'être honorée de faire la part si belle à des négociants pressés et exilés, venus des quatre coins de la mer. Voilà qu'elle finance des études sur l'"investissement à long terme " après avoir, avec quel génie, si longtemps rentabilisé l'éphémère, l'immédiat des marchandises et des âmes. »<sup>46</sup>

Le regard des gens du port sur leur territoire est sévère. Mais il cache un renforcement de l'identité locale qui se construit en opposition à l'exclusion symbolique.

### 3. Loin du port

Les ports fascinent et attirent les touristes. La responsable des visites guidées de Sète témoigne :

« Les touristes en fait quand ils viennent à Sète, y'a des stations balnéaires dans la région, mais nous, on est une ville balnéaire, un port, y'a quand même des plages de l'autre côté y'a douze kilomètres de plage entre Sète et Marsaillan, donc évidemment les plages depuis le XIXème siècle et le tout début du XXème, on les a mises en avant, avec Sète citée de bord de mer, des plages, mais y'avait par exemple sur les premières images de euh de publicité, les grandes affiches rétro, y'avait une dame bon en tenue de bain de mer et y'en avait une autre avec, c'est une poissonnière, elle avait un tablier avec du poisson et on voyait le casino sur la plage et la ville, donc ça c'est quand même une image du port, des tonneaux dans un coin donc des barriques, donc voilà on est, l'histoire portuaire est importante. Et les

---

<sup>44</sup> « La ville de Marseille et son port se cherchent un avenir commun », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Luc Leroux

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> « Marseille : Image contre image », *Le Monde*, vendredi 20 février 1987, Philippe Boggio

gens quand ils viennent ici ben ils regardent les bateaux, ils voient les bateaux, évidemment dans ce, ce môle magnifique, en plus quand on est sur une colline les gens montent un petit peu, y'a un panorama alors on voit la force des cargos, des ferries qui partent vers le Maroc, des voiliers qui rentrent, et puis le passé du port. Donc, c'est tout ce qui voilà, va intéresser les gens. »<sup>47</sup>

L'attrait pour cet univers inconnu, se caractérise également parfois par un rejet.

« Si Marseille est un monde, Marseille est aussi au monde, qui connaît ce qu'on dit d'elle »<sup>48</sup>

Loin du port, les clichés ont la vie dure. On l'a dit, ils participent, en creux, au renforcement de l'identité locale.

« On voit que les clichés ont de beaux jours devant eux et qu'il serait présomptueux de parler de Marseille sans s'y référer : ils saturent l'espace du récit, ils en sont devenus l'essentiel, sinon l'essence. {...} ils nous disent autant sur la ville que sur ce qu'on pense d'elle, et surtout ils décrivent le lien étrange qu'elle entretient avec le reste du monde. La puissance des clichés marseillais est telle qu'ils ont droit de cité dans les ouvrages savants. »<sup>49</sup>

L'idée d'une paresse<sup>50</sup> généralisée, illustrée par la sacrosainte sieste, est répandue. On peut l'expliquer par les conditions météorologiques des régions plus au sud, bien que l'on remarque partout que l'antagonisme Nord Sud n'a pas forcément de rapport avec la distance d'une région de l'équateur. Dans un article, on retrouve une autre idée, liée à la tradition ouvrière du travail matinal :

« une base rationnelle aux clichés, ajoutons que le port se lève tôt, les usines aussi; il reste de ces horaires nés aux beaux temps de la gloire maritime que les bureaux sont en action ici plus tôt qu'à Paris. Outre une science, la sieste est ici un besoin. Il y a juste un peu de jalousie dans ce reproche fait à des gens qui travaillent encore quand le thermomètre affiche 35 degrés à l'ombre. »<sup>51</sup>

Les clichés des ports, liés à ceux de la classe populaire, ne sont pas toujours une réalité.

Prenons le pastis pour exemple. Boisson vulgaire par excellence pour qui n'y a pas été habitué, on l'imagine pris au comptoir du port toute la journée. Une image entretenue soigneusement par les Marseillais eux-mêmes : dans le premier film de Robert

---

<sup>47</sup> Entretien avec Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise

<sup>48</sup> « La ville de Marseille et son port se cherchent un avenir commun », *Le Monde*, jeudi 10 février 2011, Luc Leroux

<sup>49</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>50</sup> BOURA, Olivier, *Marseille ou la mauvaise réputation*, Paris, Arléa, 2005.

<sup>51</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

Guédiguian, *Dernier été*<sup>52</sup>, on ne compte plus les scènes d'apéritifs. Jean-Claude Izzo le met en scène facilement dans ses romans. Il a un goût d'engagement :

« Le bar des Maraîchers était tout en haut, à deux pas de la place Jean-Jaurès. J'étais bien dans son bar, à Hassan. Les habitués se côtoyaient sans aucune barrière d'âge, de sexe, de couleur de peau, de milieu social. On y était entre amis. Celui qui venait boire son pastis, on pouvait en être sûr, il ne votait pas Front national, et il ne l'avait jamais fait. Pas même une fois dans sa vie, comme certains que je connaissais. Ici, dans ce bar, chacun savait bien pourquoi il était de Marseille et pas d'ailleurs. L'amitié qui flottait là, dans les vapeurs d'anis, tenait dans un regard échangé. Celui de l'exil de nos pères. Et c'était rassurant. Nous n'avions rien à perdre, puisque nous avions déjà tout perdu. »<sup>53</sup>

Pourtant :

« les statistiques des vendeurs d'apéritifs anisés, qui sont gens sérieux, disent que le taux de pénétration du petit jaune est ici " inférieur " à celui de quelques autres villes : on consomme plus de pastis (toutes marques confondues) dans le Nord que dans le Sud-Est, et plus à Lille qu'à Marseille ! Mais l'image reste et elle a, aux yeux du reste du monde, une signification toute bête : Marseille est une ville qui fait " peuple ". »<sup>54</sup>

Le pastis est un produit clivant à plusieurs égards. Si Jean-Claude Izzo revendique son aspect vecteur de cohésion sociale, c'est qu'il veut donner à comprendre une pratique allant bien au delà de l'ivresse procurée par un apéritif bon marché. Il n'est par ailleurs, pas rare de se définir par rapport à une marque de pastis fétiche : on est plutôt Ricard ou plutôt 51.

Acteurs, figures, travailleurs, résidents, touristes, femmes, idées, allégories, pêcheurs, fantasmes, jalousies, incompréhensions... Il reste tout un territoire à partager.

## **C. Le port, un territoire en partage**

« L'appréciation individuelle peut se référer à une lecture collective. [...] Ces représentations collectives permettent de maîtriser l'environnement, de l'ordonner, de le peupler de symboles en soi, d'en faire le lieu de son bonheur, de sa prospérité et de sa sécurité. »<sup>55</sup>

Comment les figures du port partagent-elles cet espace ? Quelles interactions entre l'environnement et les hommes ? Quelle identité pour le territoire du port ? Tournons nous d'abord vers la mer, qui offre un horizon commun. Voyons ensuite l'utilisation collective

---

<sup>52</sup> *Dernier été*, Robert Guédiguian, 1980

<sup>53</sup> *Solea*, Jean-Claude Izzo, Gallimard, Paris, 1998

<sup>54</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

<sup>55</sup> CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001, p.12.

du temps social du loisir dans nos ports. Enfin, questionnons le besoin de démocratie maritime.

## 1. L'horizon de la mer

« L'histoire du paysage implique une analyse de tout ce qui influe sur la façon de charger l'espace de significations, de symboles et de désirs. »<sup>56</sup>

La mer « charge l'espace » du port habité. Sa symbolique classique<sup>57</sup> est associée aux transformations, à la vie comme à la mort, à la création, à un état de doutes et d'incertitudes et au subconscient. Symboles de fécondité, les Grecs et les Romains sacrifiaient des chevaux et des taureaux à la mer. La représentation de la fécondité de la mer est illustrée par *La naissance de Vénus* de Botticelli.<sup>58</sup> Déesse antique de l'amour et de la beauté, sa naissance fait suite, selon le mythe, à l'émasculatation d'Uranus -Ouranos en grec- par son fils Saturne -Kronos- qui jeta ses organes génitaux dans la mer pour sauver ses frères et sœurs. La naissance de Vénus -Aphrodite-, fille de la terre et du ciel, met en exergue la symbolique classique de la mer qui perdure dans nos représentations collectives. Paul Valéry s'en est inspiré en 1920 pour un poème dans *l'Album de vers anciens* : « Naissance de Vénus ». Le poète s'étois consacre par ailleurs l'immensité et l'infini de la mer dans son « Cimetière marin » en 1945 avec le célèbre vers : « La mer, la mer, toujours recommencée... » devenu faire-valoir de la ville.

Antique et tragique, la charge symbolique de la mer se retrouve dans cet extrait d'article du *Monde* de 1987 sur Marseille :

« Enfin, plus symbolique sans doute, le suicide au pistolet de l'ancien président de l'OM.

Pas n'importe où, en haut des falaises du cap Canaille, ce cimetière marin où les truands ont l'habitude de faire leurs adieux à ceux qui ont manqué de parole. Une falaise, la mer... la mort à la dimension d'une tragédie. »<sup>59</sup>

Ici, la crainte de la mer est palpable, quand l'immensité est ressentie comme un vide. Ce « territoire du vide », Alain Corbin y a consacré un ouvrage<sup>60</sup> où il étaye la thèse d'une construction symbolique de la plage au début du XIX<sup>ème</sup> siècle amenant la représentation

---

<sup>56</sup> *Ibid.*, p.57.

<sup>57</sup> CHEVALIER, Jean ; GHEERBRANT, Alain, *Dictionnaire des symboles : mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, Robert Laffont, Paris, 1969.

<sup>58</sup> *La naissance de Vénus*, Sandro Botticelli, vers 1484-1486, Galerie des Offices, Florence.

<sup>59</sup> « Marseille : Image contre image », *Le Monde*, vendredi 20 février 1987, Philippe Boggio

<sup>60</sup> CORBIN, Alain, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.

collective d'un attrait des littoraux et de la mer. Dans ce cadre, « la visite du port »<sup>61</sup> est l'occasion « d'une leçon de choses de la mer »<sup>62</sup> autant que de « mesurer et de contempler la grandeur du royaume »<sup>63</sup>, à l'image des « Ports de France » de Joseph Vernet. Alexandrie offre dès lors un schéma esthétique classique du port idéal, porté par le phare et le môle à jetée ouverte sur la mer.<sup>64</sup>

« Le paysage est façon d'éprouver et d'apprécier l'espace [...] tous les sens contribuent à construire les émotions que celui-ci procure. »<sup>65</sup>

L'horizon de la mer se ressent à travers les cinq sens. Le vent caresse la peau et les mains habiles maillent les filets. On vient dans le port déguster du poisson avec le doux sentiment de privilège et d'authenticité. Le promeneur hume l'iode de la mer connue pour ses vertus sur la santé. Les cris des mouettes, les tintements des mâts de bateaux et les sirènes ravissent notre ouïe. Finalement, on vient voir la mer, profiter du spectacle portuaire et de ses monuments : le cimetière marin, le phare, le môle, la jetée, le Vieux-Port de Marseille, le Canal Royal de Sète, la baie de Port-Vendres. Le sentiment fort d'interaction avec les éléments de la nature entraîne un désir de protection de l'écosystème. L'écosystème portuaire est une sorte d'écosystème urbain dont la particularité est l'activité productive et économique liée au port. Complexes industriels de transformation manufacturière pétrochimique, transport de marchandises en containers et de passagers, pêche professionnelle, mais aussi tourisme de masse et loisirs liés à la mer, le port n'est pas une ville comme les autres. Les objectifs contemporains de développement durable reposent sur la préservation environnementale, l'efficacité économique et l'équité sociale. Les activités industrialo-portuaires entraînant des nuisances importantes, les ports sont un cas d'étude pour la mise en place d'une gestion intégrée du territoire. Ils sont également des interfaces clefs du fonctionnement globalisé du commerce et de l'économie. Espaces de transitions des énergies fossiles et des matières premières, témoins de la gestion des conflits relatifs à l'eau, au foncier ; les défis de la mutation industrielle les attendent. Jacques Marcadon montre<sup>66</sup> que les autorités doivent apprendre à gérer les risques, les déchets et la pollution. Un code de conduite environnemental a été adopté en 1994 par l'organisation des ports maritimes européens. Depuis 2011, une conférence Greenport est

---

<sup>61</sup> Troisième partie « La complication du spectacle social », Chapitre 1 « la visite du port », CORBIN, 1988.

<sup>62</sup> p. 217, CORBIN, 1988.

<sup>63</sup> p. 219, CORBIN, 1988.

<sup>64</sup> p. 214, CORBIN, 1988.

<sup>65</sup> p. 9, CORBIN, 1988.

<sup>66</sup> MARCADON, Jacques, « Les ports de commerce, l'environnement et la gestion intégrée du littoral », Bulletin de l'Association de géographes français, février 1999.

organisée chaque année pour promouvoir les initiatives et les recherches concernant la soutenabilité des ports. La question de l'économie circulaire, à l'heure du tout conteneur, en est un des défis.<sup>67</sup>

La législation sur les littoraux est contenue dans la dite Loi littoral. Sa dernière version date de 2010.<sup>68</sup> Elle vise à limiter l'urbanisation des côtes et à préserver les milieux naturels. Sa mesure phare est la préservation d'une bande minimale de cent mètres du rivage dans les zones non-urbanisées. La législation a des conséquences dans l'aménagement des villes portuaires. L'urbanisme d'une ville-port est pensé en harmonie avec la mer.

De plus, la ville portuaire s'inscrit dans un paysage culturel maritime<sup>69</sup>. Cette notion définie par le suédois Christer Westerdahl, « signifie l'utilisation humaine (en économie) de l'espace maritime par des bateaux : implantation, pêche, chasse, navigation et ses déclinaisons, comme le pilotage et la maintenance des phares et des signalisations en mer. »<sup>70</sup> Ainsi, La ville-portuaire ne s'envisage pas en dehors de son cadre naturel et des opportunités et des contraintes créées par la mer.

## **2. Entre terre et mer, loisirs, fêtes et repas**

Les pratiques au cours du temps libre constituent aujourd'hui, selon l'historien André Rauch, le principal élément de distinction de l'identité.<sup>71</sup> Le port, entre terre et mer, offre une palette d'activités de loisirs communes à ses acteurs : navigation de plaisance, plongée sous-marine, pêche amateur, par exemple. L'observation ethnologique de la vie littorale dans nos trois ville-ports, fait apparaître des pratiques sociales et culturelles liées à l'identité portuaire.

Tout à la fois folklorique et pratique réelle, le marché aux poissons est emblématique de la vie au port. Celui du Vieux-Port de Marseille est sans doute le plus touristique :

« le Vieux-Port : le décor est de carte postale, mais le lieu reste un des plus sûrs pour les poissons de soupe. Les artisanes, derrière leurs étals bleus, jouent haut et fort leur rôle de harengères, mais elles savent conseiller l'acheteur modeste qui demande conseil. Et, en plein

---

<sup>67</sup> MAT, Nicolas ; CERCEAU, Juliette ; ALIX, Yann, *Economie circulaire et écosystèmes portuaires*, Edition EMS, 2015.

<sup>68</sup> Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral Version consolidée au 27 janvier 2010

<sup>69</sup> WESTERDAHL, Christer, « The maritime cultural landscape », *The International Journal of Nautical Archaeology*, Février 1992, vol. 21, p.5-14.

<sup>70</sup> « The maritime cultural landscape signifies human utilization (economy) of maritimespace by boat: settlement, fishing, hunting, shipping and its attendant sub-cultures, such as pilotage, lighthouse and sea-mark maintenance. »

<sup>71</sup> RAUCH, André « Les loisirs, temps libéré ? L'ère des loisirs a ouvert un autre usage du temps. Temps épargné, aménagé ? Temps pour soi ? », *Revue Projet*, janvier 2003, n° 273, p. 43-51.

hiver, on y trouve le roi des fruits de mer, l'oursin au goût iodé en même temps que sucré. »<sup>72</sup>

La soupe dont il est ici question, la bouillabaisse<sup>73</sup>, recette phare de la vie marseillaise :

« est un plat de palabres autant que de papilles. {...} Puisqu'on dit que la meilleure bouillabaisse est celle qu'on fait soi-même, il faut puiser aux meilleures sources ses fielas, vives, rascasses, saint-pierre, galinettes et autres merveilles colorées qui forment les ingrédients les plus connus de la soupe d'or. »<sup>74</sup>

Autre étendard, « à Marseille, le cri de ralliement de Massilia, c'est " Aïoli ! " »<sup>75</sup>, cette émulsion d'huile d'olive et d'aïl difficile « à faire monter » accompagne les poissons.

« Reste quand même l'odeur de l'aïoli, toujours joyeuse le vendredi dans les restaurants ouvriers : c'est le vrai chic marseillais. »<sup>76</sup> »

Par extension, le marché est caractéristique de la vie au port, célébré par une chanson de Massilia Sound System :

« {...} »

Des sourires en pagaille, un peu tous les accents.

Ça sent le poulet frit sous la vieille sono,

Elle joue parfois du Chaabi, il fait toujours beau.

Viens avec moi au Marché du Soleil,

Près de la mosquée de Marseille

Dans ses ruelles, on se dépêche pour acheter

Viens avec moi au Marché du Soleil

On y déniche des merveilles,

Mais les plus belles, pour les avoir faut se dépêcher ;

On vient de tous côtés de la Méditerranée

Tout le monde est occupé, tout le monde est employé

---

<sup>72</sup> « Week-end « poissons » à Marseille », *Le Monde*, jeudi 23 décembre 2004, Michel Samson

<sup>73</sup> SAMANNI, Dominique ; POLI, Brigitte, *La Bouillabaisse, un plat, un emblème, un art de vivre*, Avignon, Benezet, 2004.

<sup>74</sup> « Week-end « poissons » à Marseille », *Le Monde*, jeudi 23 décembre 2004, Michel Samson

<sup>75</sup> « Musique Marseille : Raggamuffin foot et aïoli », *Le Monde*, jeudi 27 janvier 1994, Dominique le Guilledoux

<sup>76</sup> « Une ville cachée derrière les galéjades », *Le Monde*, jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson

Tout le monde est affairé, ceux qui viennent buissnesser  
Et qui vont retraverser, recomptent les paquets  
Les bateaux remplis de toutes ces denrées  
Bientôt les cales seront pleines à craquer  
Quand la côte phocéenne se sera éloignée  
Les boutiques du marché seront déjà fermées.

Du vrai cagnard d’Afrique, il y en a à foison  
De l’arc-en-ciel magique, du rouge du Japon  
Viens prendre le kawa sous la vieille sono,  
Elle joue parfois Massilia, il fait toujours beau.

On y vient pour voyager, on y vient pour palabrer  
On y vient pour se rencontrer, pour occuper sa journée  
On y vient pour respirer, on y vient pour échanger  
On y vient sans se presser, on prend le temps pour savourer  
Aujourd’hui les Marseillais de toutes communautés,  
Ont besoin d’espaces pour se rencontrer.  
Si on voulait vraiment embellir notre cité  
Il faudrait un Marché du Soleil dans chaque quartier. »<sup>77</sup>

Le marché du soleil se situe près de la porte d'Aix, au milieu de l'avenue Camille Pelletan et prend la forme d'un souk couvert. Détruit le 18 juin 2008 par un incendie, il a réouvert en décembre 2009 en partie. Le texte rappelle le brassage culturel de la ville : « On vient de tous côtés de la Méditerranée » et le lien entre le marché et l'activité du port « Les bateaux remplis de toutes ces denrées/Bientôt les cales seront pleines à craquer ». Un article du *Monde* de 1993 permet de mesurer l'ampleur passée du commerce informel du quartier de la porte d'Aix :

---

<sup>77</sup> Massilia Sound System, « Au marché du soleil », album *Òai e Libertat*, 2007

« Ce quartier de la porte d'Aix est avant tout un lieu de transit vétuste entre la gare et la mer. Un lieu magique, une caverne d'Ali Baba aux odeurs épicées. Pas moins de six cents étals en tout genre étaient recensés en 1985 dans ce quartier central de plusieurs hectares, situé au nord de la Canebière. »<sup>78</sup>

A Port-Vendres, un système de vente directe de poissons est organisé tous les jours lors des retours de pêche. Aux environs de seize heures pour les chalutiers et le matin entre huit et dix heures pour les petits pêcheurs. A cela s'ajoute un marché hebdomadaire le samedi matin sur la place de l'Obélisque.<sup>79</sup> De plus, un nouveau bâtiment pour la Poissonnerie de la Côte Catalane<sup>80</sup>, a été inauguré dans la criée le 24 avril 2014. Le projet est porté par le conseil départemental pour un budget de 1,85 millions d'euros dans le cadre de la charte de développement portuaire signée en juillet 2000 avec la région, l'Etat, la mairie et la Chambre de commerce et d'industrie.<sup>81</sup>

Sète aussi a son marché couvert :

« Pour s'imprégner de l'accent sétois et des effluves d'iode, on s'immerge aux halles, marché couvert en plein coeur de la ville. Un lieu de vie, où, tous les matins, les Sétois s'alpaguent et s'attablent au café. »<sup>82</sup>

Et son produit phare, la tielle, « une « tourte » typiquement sétoise, fourrée au poulpe et à la tomate ». <sup>83</sup> La recette originelle est d'ailleurs disputée entre plusieurs familles descendantes d'Adrienne Virduci, première vendeuse de tielles à Sète, venue d'Italie, dont la photographie orne les murs des magasins.

Les traditions sont bien présentes à Sète, ville des joutes de la Saint-Louis.

« Juché sur une plate-forme en bois de 1,20 mètre sur 1 mètre, la quintaine, située entre 2,50 mètres et 3 mètres au-dessus du niveau de l'eau et fixée à l'arrière de la barque par une échelle en bois, la bigue, le joueur, muni d'une lance de 2,50 mètres et d'un bouclier en bois, le pavois, doit faire tomber à l'eau son homologue lors du croisement des barques tribord contre tribord, par le choc de sa lance sur le pavois adverse. »<sup>84</sup>

---

<sup>78</sup> « Perspectives commerce franco-maghrébin La décadence du souk de Marseille », *Le Monde*, lundi 29 mars 1993, Thibault Romain

<sup>79</sup> <http://www.port-vendres.com>

<sup>80</sup> <http://www.cotecatalane.com>

<sup>81</sup> <http://www.perpignan.cci.fr>

<sup>82</sup> « 48 heures à Sète », *Le Monde*, mercredi 17 février 2016, Yoanna Sultan-R'bibo

<sup>83</sup> « 48 heures à Sète », *Le Monde*, mercredi 17 février 2016, Yoanna Sultan-R'bibo

<sup>84</sup> « Les joutes languedociennes », *Le Monde*, vendredi 6 août 1971, Gérard Albouy

Le Musée de la mer à Sète y consacre d'ailleurs toute une partie de son exposition permanente. Il faut dire que la ville est la capitale de la joute languedocienne.

« Ils ont les joutes, manifestation la plus colorée de leur singularité. Les joutes sont, dit-on, nées de l'ennui des croisés. En attente de départ à Aigues-Mortes, ils avaient transposé sur l'eau les tournois de la chevalerie, et ces jeux sont devenus partie intégrante du folklore sportif régional. On joute en effet dans presque tous les ports du voisinage, mais Sète en est, à cet égard, La Mecque ! La saison va de juin à septembre, et il y a un tournoi pratiquement chaque dimanche, au son des hautbois champêtres qui perpétuent une musique aigrette venue du fond des âges. Celui du lundi de la fête de la Saint-Louis, le 25 août, équivaut à un championnat du monde. »<sup>85</sup>

La fête de la Saint-Louis, patron de la ville de Sète, se déroule chaque année autour du 25 août pendant six jours. L'année 2016 « sera la 274ème depuis la création du port le 29 juillet 1666, jour qui fut également consacré au premier tournoi de joutes à Sète. »<sup>86</sup>

« Un dicton local assure même : "Qui n'a pas pu voir les joutes de la Saint-Louis a manqué sa vie." »<sup>87</sup>

Autre tradition honorée dans nos trois ports : le Grand Pardon de Saint-Pierre, autour du 29 juin. Cette fête prend la forme d'un hommage aux disparus en mer par le dépôt d'une gerbe de fleurs et diverses cérémonies. Venue de Bretagne, la tradition des Pardons se décline en mer par la bénédiction des bateaux. Pour les chrétiens, Saint-Pierre est le patron des pêcheurs, lui-même marin. Cet épisode du Nouveau Testament pourrait faire référence à la protection de la noyade par la foi :

« La barque [des disciples] était déjà à une bonne distance de la terre, elle était battue par les vagues, car le vent était contraire. Vers la fin de la nuit, Jésus vint vers eux en marchant sur la mer. En le voyant marcher sur la mer, les disciples furent bouleversés. Ils disaient : « C'est un fantôme », et la peur leur fit pousser des cris. Mais aussitôt Jésus leur parla : « Confiance ! c'est moi ; n'ayez pas peur ! » Pierre prit alors la parole : « Seigneur, si c'est bien toi, ordonne-moi de venir vers toi sur l'eau. » Jésus lui dit : « Viens ! » Pierre descendit de la barque et marcha sur les eaux pour aller vers Jésus. Mais, voyant qu'il y avait du vent, il eut peur ; et, comme il commençait à enfoncer, il cria : « Seigneur, sauve-moi ! » Aussitôt Jésus étendit la main, le saisit et lui dit : « Homme de peu de foi, pourquoi as-tu douté ? » Et quand ils furent montés dans la barque, le vent tomba.»<sup>88</sup>

---

<sup>85</sup> « L'île singulière », *Le Monde*, vendredi 19 avril 1991, André Laurens

<sup>86</sup> <http://www.tourisme-sete.com/fetes-de-la-saint-louis-sete.html>

<sup>87</sup> « Les joutes languedociennes », *Le Monde*, vendredi 6 août 1971, Gérard Albouy

<sup>88</sup> Nouveau Testament, Evangile de Matthieu, chapitre 14, versets 24 à 32

La tradition chrétienne est bien ancrée dans les ports. Comparés à des poissons baignés par l'eau du baptême, les chrétiens se reconnaissaient entre eux en utilisant le signe symbolique du poisson. Le mot grec ΙΧΘΥΣ -poisson- correspond à l'abréviation Ἰησοῦς-Jésus-Christ- Χριστὸς Θεοῦ Υἱὸς-Fils de Dieu- Σωτήρ-Sauveur-.<sup>89</sup>

Bien que religieuses, les cérémonies du Grand Pardon de la Saint-Pierre et de la Saint-Louis ont une dimension païenne.<sup>90</sup>

Le temps libre partagé est donc bien souvent dédié à l'identité et à l'histoire de nos ports.

### **3. Démocratie maritime, une expérience languedocienne**

Temps partagé, territoire commun, le port peut être un terrain d'exercice de la démocratie original<sup>91</sup>. Puisqu'il est un lieu de rencontres d'acteurs aux intérêts variés et aux usages différenciés, vivre ensemble n'est pas aisé. Les espaces collectifs de loisirs et d'identité territoriale offrent une première réponse. Depuis quelques années, le besoin de dialogue s'exprime aussi dans des initiatives de démocratie participative<sup>92</sup>.

A l'échelle de l'Etat tout d'abord, puisque des Assises de la mer ont eu lieu en 2013<sup>93</sup>. Les dix thèmes de contributions proposés furent les suivants :

« Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime ; Protection et valorisation de l'environnement marin ; Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques ; Risques littoraux et gestion du trait de côte ; Pêche maritime ; Aquaculture ; Emploi maritime et besoins de formation ; Construction et déconstruction navale ; Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources ; Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime »

Lancée par le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche Frédéric Cuvillier via une lettre de mission aux préfets le 25 février 2013, la concertation a duré six mois pour donner lieu le 18 juillet 2013 à une restitution lors du Conseil National de la mer et des littoraux -CNML- réuni en séance plénière à Montpellier. L'objectif fut de contribuer à établir la Stratégie nationale pour la mer et le littoral-SNML- prévue par le Code de l'environnement.<sup>94</sup> Le CNML est créé par la loi du 12 juillet de 2010 et remplace

---

<sup>89</sup> CHEVALIER, Jean ; GHEERBRANT, Alain, *Dictionnaire des symboles : mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, Robert Laffont, Paris, 1969.

<sup>90</sup> <http://www.tourisme-sete.com/le-grand-pardon-de-saint-pierre-sete.html>

<sup>91</sup> LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Noroi*, 225, 2012.

<sup>92</sup> BLONDIAUX, Luc ; SINTOMER, Yves, « L'impératif délibératif », *Politix*, vol.15, n°57, 2009, p.28-38.

<sup>93</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Recueil-des-assises.html>

<sup>94</sup> Code de l'environnement, article L219-1 créé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 – art. 166

le Conseil national du littoral et le comité de suivi du Grenelle de la mer. Ce dernier processus de consultation entre 2009 et 2012, porté par le précédent quinquennat, montre déjà un besoin de démocratie maritime. Aujourd'hui, le CNML a quatre attributions :

« Le CNML est associé à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML).{...}

Le CNML est obligatoirement consulté sur les décrets relatifs à la gestion du domaine public maritime, ainsi que sur les priorités d'intervention et les conditions générales d'attribution des aides de l'État.

Le CNML a un rôle de proposition auprès du gouvernement. {...}

Le CNML contribue à la coordination des politiques de la mer et du littoral {...} il veille dans ce cadre à la cohérence des politiques maritimes locales avec la politique nationale pour la mer et les littoraux. »<sup>95</sup>

Quatre façades maritimes sont définies pour décliner l'action du Conseil : Manche-Est et Mer du Nord, Nord Atlantique et Manche Ouest, Sud Atlantique et Méditerranée.

A l'échelon régional, le cas du Languedoc-Roussillon est à suivre. Un Parlement de la mer<sup>96</sup> s'y est en effet installé depuis les dernières élections, à l'image de la Conférence régionale de la mer et du littoral de Bretagne active depuis 2009<sup>97</sup>. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une volonté de la Région de valorisation du patrimoine maritime. Sète est choisie pour capitale, sachant allier vitrine touristique et dynamisme du port. Une maison régionale de la mer prendra place à l'automne 2016 dans l'ancien palais consulaire sur le canal royal, réunissant le Parlement de la mer et le Cépralmar<sup>98</sup> -Centre d'études et de promotion des activités lagunaires et maritimes-. Des expositions et événements de valorisation du patrimoine sont prévus.

Le Parlement de la mer se structure en trois instances. Le forum, ouvert à tous sur la base d'une adhésion gratuite en ligne, est conçu comme un réseau de résidents de la mer qui reçoivent les informations et l'agenda. Ils sont à ce jour un millier. Un grand forum se tient une fois par an. L'Assemblée comprend elle cent soixante-sept membres, dont vingt-six élus, et travaille en commissions thématiques. Enfin, le bureau, de dix membres dont le Président du Parlement, le Préfet de région et le Préfet maritime, pilote l'ensemble. Les trois axes de travail tournent autour des thèmes : « activités, emplois et métiers d'avenir,

---

<sup>95</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-attributions-du-Conseil.html>

<sup>96</sup> <http://www.languedocroussillon.fr/57-le-parlement-de-la-mer.htm>

<sup>97</sup> [http://www.bretagne.bzh/jcms/preprod\\_258939/fr/la-conference-regionale-de-la-mer-et-du-littoral](http://www.bretagne.bzh/jcms/preprod_258939/fr/la-conference-regionale-de-la-mer-et-du-littoral)

<sup>98</sup> <http://www.cepralmar.org>

aménagement durables et environnement et coopérations et vivre ensemble ». L'assemblée a choisi en 2014 dix actions concrètes : créer un guide des formations et des métiers de la mer, les valoriser, développer le nautisme, les productions halieutiques, lancer un appel à projets qualité des eaux, travailler sur un schéma directeur des dragages des ports du Languedoc-Roussillon, lancer une campagne de sensibilisation «Energies marines renouvelables», œuvrer à la gestion durable du trait de côte, recenser et valoriser le patrimoine maritime régional.

Le slogan «Ensemble, prenons notre Méditerranée en main » et une vidéo de promotion du patrimoine maritime de la région soulignent la volonté de s'appuyer sur le littoral pour le développement économique du territoire.

« « Avec le Parlement de la Mer, le Languedoc-Roussillon se réapproprie la Méditerranée », affirmait l'ancien Président de la Région Christian Bourquin »<sup>99</sup>

La création du Parlement de la mer va toutefois dans le sens d'une prédominance de la plaisance sur les secteurs de la pêche et du commerce. Il vient s'ajouter à des instances déjà existantes des professionnels de la pêche :

« Pour le moment dans ce que j'en vois, ça sert surtout à faire fructifier le lobby de la plaisance, pour l'essentiel {...} c'est eux qui dominant très largement le débat, l'orientation...

On se demande pourquoi parce que les liens de concertations et de cohabitation des gens qui vivent de la mer, ils existent. Les professionnels maritimes de la pêche, de la conchyliculture, euh, que ça soit de la petite pêche, de la grande pêche enfin tous les types etc. Ils ont des structures professionnelles élues, un comité national des pêches, un comité régional des pêches, un comité local des pêches, qui regroupent toutes ces professions, tous ces gens qui vivent de la mer. Alors après la plaisance elle était pas très organisée. Y'avait des structures professionnelles, y'avait des structures associatives, gérant des ports, gérant des activités, mais, dans les professionnels de la mer et pour ce qui concerne les activités portuaires liées à l'activité euh, l'activité du commerce etc, ils ont les conseils portuaires, avec tous leurs représentants, élus, des représentants élus par leurs pairs, alors le Parlement de la mer qui vient s'ajouter à tout ça, finalement ne sert qu'à la plaisance.

AP : D'accord. Une manière de les organiser.

FL : Alors c'est pas inintéressant dans le sens où euh... des plaisanciers et des pêcheurs se rencontrent. Euh... mais à quel niveau se rencontrent-ils ? Au niveau des responsables inter-régionaux, etc, donc euh.

AP : Parce qu'ils se rencontrent pas dans la vie ?

---

<sup>99</sup> <http://www.languedocroussillon.fr/57-le-parlement-de-la-mer.htm>

FL : Pas beaucoup. »<sup>100</sup>

S'il est trop tôt pour parler de bilan de cette expérience languedocienne, la création du Parlement de la mer interpelle en soi. Elle pourrait être suivie par d'autres régions littorales. L'idée présente l'avantage de réunir les professionnels des différents secteurs du port pour trouver des terrains d'entente. Le Parlement offre également un outil pour la diffusion du patrimoine maritime, puisqu'un agenda des rendez-vous de la mer est tenu et envoyé par mail à toutes personnes inscrites au Parlement. Il faudrait à l'avenir suivre d'éventuelles réalisations de cette instance, et voir si cette expérience de démocratie maritime influe sur le sentiment d'appartenance à la ville portuaire, voire à la région littorale. Associer les citoyens des villes littorales semble être la condition pour faire de cette idée un outil pour le renforcement de l'identité maritime.

---

<sup>100</sup> Entretien avec François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

## Résumé / Abstract

Qui habite les villes portuaires ? Nous examinons ici les figures du port pour en proposer une typologie. La réalité de la vie à proximité du port ne saurait s'appréhender sans une approche des représentations qui en sont faites, dans l'arène du port comme loin de la ville et de ses ports, de ses modes de sociabilité ou de ses pratiques culturelles.

Who lives in these harbour cities ? In this thesis, we discuss the main figures and characters to offer a social classification and typology. Daily life around harbours has to be approached through collective representation, in the harbour and far from the port city, and through social behaviours and cultural habits.

## CHAPITRE III.

### UNE PATRIMONIALISATION DE LA DÉSINDUSTRIALISATION

Deux processus s'illustrent dans cette étude de cas : la désindustrialisation couplée à sa patrimonialisation. Ils résultent d'un traumatisme social, s'incarnent dans des destins d'usines et forment un nouveau récit du port.

#### **A. Panser le traumatisme social**

Les territoires fortement liés à l'industrie sont marqués par la transition de l'économie vers le tertiaire, tant concrètement que dans l'imaginaire collectif local. Les fractures sociales et mentales qui se créent alors dans la population sont profondes et nécessitent des politiques publiques de réappropriation de l'espace industriel en friche et de reconstruction d'une image territoriale positive. Une flamme à entretenir, notamment via la création, pour reconstruire l'identité territoriale.

#### **1. Entretenir la flamme**

Les films de Robert Guédiguian<sup>1</sup>, *La graine et le mulet* d'Abdellatif Kechiche,<sup>2</sup> les luttes que l'on raconte et celles que l'on essaie d'oublier<sup>3</sup> : la désindustrialisation dans nos trois villes portuaires est un traumatisme qui marque profondément les territoires et leurs habitants.

La fermeture de l'usine de dynamite du site de Paulliles à Port-Vendres par exemple, qui embauchait trois cents personnes pendant plus de cent ans, est encore présente dans les conversations de café sur le port : « Des anciens de Paulilles, il n'en reste plus beaucoup maintenant... ».

Une part de l'identité portuaire s'est ainsi construite dans l'histoire des mouvements sociaux. Ils sont nombreux au port, comme en témoigne une longue liste d'articles de presse.<sup>4</sup> Parmi les combats les plus emblématiques depuis les années 60 : ceux contre la pêche au lamparo<sup>5</sup>, la mévente de la sardine<sup>6</sup>, les marins abandonnés<sup>7</sup>, les pavillons de

---

<sup>1</sup> Notamment *Les neiges du Kilimandjaro*, Robert Guédiguian, 2011

<sup>2</sup> *La graine et le mulet*, Abdellatif Kechiche, 2007

<sup>3</sup> Entretien enregistré : Georges Vinci, électro-mécanicien pensionné de la marine marchande, secrétaire général adjoint de la CGT Marins de 1998 à 2013 et président du CA de la bourse du travail de Sète, sétois

<sup>4</sup> Voir dans le chapitre sources, les archives du journal *Le Monde* depuis 1960

<sup>5</sup> « Les pêcheurs de Marseille et de la côte désarment leurs bateaux pour protester contre le « lamparo », *Le Monde*, Mercredi 6 avril 1960

complaisance<sup>8</sup> ou encore la mensualisation des salaires des dockers et les tours d'embauche<sup>9</sup>.

La pêche au lamparo est source de conflit opposant les pêcheurs français aux pêcheurs espagnols -et l'Est et l'Ouest de la côte- dans les années 60. De l'espagnol *lámpara*, il s'agit d'une technique de pêche nocturne utilisant une grosse lampe fixée sur le navire pour attirer les sardines. Cependant, « les pêcheurs traditionnels s'opposent à ce système, qu'ils accusent de dépeupler les fonds marins. »<sup>10</sup> Permise sur les côtes du Roussillon depuis 1926, la pêche au lamparo était interdite à Marseille, Toulon et Martigues mais parfois pratiquée. Ce conflit s'inscrit dans une problématique plus globale de conditions de la pêche à la sardine en Méditerranée et de répartition des navires sur le territoire. Un accord important, en 1965, autorise la circulation des bateaux sur la côte, « auparavant séparée en trois secteurs étanches »<sup>11</sup>. La pêche au lamparo, après son autorisation sur tout le littoral méditerranéen en 1960, est rentrée dans les mœurs et il n'est pas rare de voir des lamparos dans nos trois ports.

De cette nouvelle technique de pêche, puisque la sardine est capricieuse, est issu le problème de sa mévente. On assiste alors à une mobilisation des pêcheurs, dont le moyen d'action le plus courant est le blocage des ports<sup>12</sup>. « Les sardiniers entendent ainsi protester contre l'insuffisance " des usines de congélation et l'absence sur la côte française méditerranéenne d'une conserverie capable d'écouler les pêches particulièrement importantes qu'ils font chaque année à la même époque depuis qu'ils utilisent le lamparo. »<sup>13</sup> La construction du tunnel du froid à Frontignan-Sète fait suite à cette revendication.<sup>14</sup>

Dans un autre registre, le phénomène des marins abandonnés nous est expliqué par un syndicaliste.<sup>15</sup> Des navires bloqués au port, car l'armateur n'a plus d'argent pour payer les marins ni pour repartir, en laissant son équipage errer en attendant de reprendre la mer,

---

<sup>6</sup> « Diverses mesures vont être prises pour remédier à la mévente des sardines », *Le Monde*, mardi 31 juillet 1962

<sup>7</sup> *Les marins perdus*, Flammarion, Paris, 1997

<sup>8</sup> Entretien enregistré : Jean-Roch Broccard, officier de la marine marchande, commandant du *Paglia Orba* pour la MCM (anciennement SNCM), marseillais

<sup>9</sup> Entretien enregistré : Myriam Barbera, coiffeuse retraitée, députée PCF de la 3<sup>ème</sup> circonscription de l'Hérault de 1978 à 1981, sétoise

<sup>10</sup> « Les pêcheurs de Marseille et de la côte désarment leurs bateaux pour protester contre le « lamparo », *Le Monde*, mercredi 6 avril 1960

<sup>11</sup> « Accord sur le conflit de la sardine en Méditerranée », *Le Monde*, mercredi 20 janvier 1965

<sup>12</sup> « Pour protester contre la mévente de la sardine pêchée au lamparo Soixante-dix chalutiers ferment le port de Marseille », *Le Monde*, mardi 11 juin 1963, Alain Lubrano

<sup>13</sup> « Diverses mesures vont être prises pour remédier à la mévente des sardines », *Le Monde*, mardi 31 juillet 1962

<sup>14</sup> Voir première partie, C, 1.

<sup>15</sup> Entretien enregistré : Georges Vinci, électro-mécanicien pensionné de la marine marchande, secrétaire général adjoint de la CGT Marins de 1998 à 2013 et président du CA de la bourse du travail de Sète, sétois

peut-être, un jour. Jean-Claude Izzo en a fait le point de départ de son roman, *Les marins perdus*.<sup>16</sup> Dans un article datant de 2012<sup>17</sup>, l'« histoire d'un naufrage d'aujourd'hui » nous renseigne sur le cas de trois ferries marocains laissant à terre deux cents marins dans le port de Sète. S'occuper des marins abandonnés, des Sétois en ont fait une fierté, s'organisant dans l'Association de défense des marins abandonnés de Sète -ADEMAS- pour récolter de la nourriture chez les commerçants, via les invendus d'une boulangerie par exemple. Une exposition de photographies issues de ces luttes est disponible à la bourse du travail.<sup>18</sup>

Quant aux pavillons de complaisance, dits bis, ils sont une manière de contourner le droit du travail de pays jugés trop contraignants. Le système est simple, en plus de l'immatriculation dans son pays, on peut choisir un autre pavillon, ce qui permet d'assouplir ses obligations en terme de droit du travail, de fiscalité et de sécurité. Les pavillons des Philippines ou du Panama sont convoités<sup>19</sup>. En France, depuis 1986 « Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français. »<sup>20</sup> Dans les faits, il s'agit d'une immatriculation de complaisance dans les Terres australes et antarctiques françaises ou dans les îles Kerguelen : 50% de réduction de cotisations sociales sont effectives si le capitaine et le second sont européens comme 35% de l'équipage. Les 65% restant peuvent être recrutés hors Union Européenne et employés au tarif en vigueur dans leurs pays d'origine. Toutefois, seuls :

« Peuvent être immatriculés au registre international français :

1° Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

2° Les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout. »<sup>21</sup>

Dans ces conditions, la fédération internationale des ouvriers du transport<sup>22</sup>, basée à Londres, est un soutien aux marins victimes d'abus de la part des armateurs.<sup>23</sup>

---

<sup>16</sup> *Les marins perdus*, Flammarion, Paris, 1997

<sup>17</sup> « Quai de la galère », *Le Monde*, jeudi 24 mai 2012, Florence Aubenas

<sup>18</sup> Entretien enregistré : Georges Vinci, électro-mécanicien pensionné de la marine marchande, secrétaire général adjoint de la CGT Marins de 1998 à 2013 et président du CA de la bourse du travail de Sète, sétois

<sup>19</sup> Entretien enregistré : Jean-Roch Broccard, officier de la marine marchande, commandant du Paglia Orba pour la MCM (anciennement SNCM), marseillais

<sup>20</sup> Code de transport maritime, Article L5611-1

<sup>21</sup> Code de transport maritime, Article L5611-2

<sup>22</sup> <http://www.itfseafarers.org>

<sup>23</sup> « Les justiciers de la mer », *Le Monde*, mercredi 3 janvier 2007, Michell Samson

« L'ITF œuvre pour faire en sorte que les navires soient conformes aux normes de sécurité et obtenir des conditions de travail décentes pour les gens de mer. Notre objectif est triple : élever les normes, protéger les personnes vulnérables et faire cesser l'exploitation. Nous inspectons les navires, élaborons des accords sur les conditions de travail avec des agences internationales et venons en aide aux gens de mer qui en ont besoin. »

Quant aux dockers, leurs mobilisations collectives font des envieux, puisqu'on leur prête toutes sortes de privilèges et qu'on fantasme sur leurs salaires. « Dix mille euros par mois », avons-nous entendu dire de manière informelle. Ou encore « Au bout de deux ans avec une fille de docker, il va pouvoir postuler ». La capacité de mobilisation de ce corps se mesure par le nombre de grèves enregistré, et fait couler l'encre<sup>24</sup>. Essentiels à la chaîne de transports des marchandises, ils peuvent rapidement bloquer l'activité du port. Voici l'exemple du conflit de 1992 à Marseille :

« La CGT campe sur ses positions en réclamant la réouverture des discussions paritaires sur quatre points : la modulation du travail, la polyvalence, les salaires et une meilleure garantie de l'emploi pour les dockers intermittents à travers la fixation de postes sur les navires. " Le travail sur le port ne peut se concevoir qu'en équipe, insiste M. Gilbert Natalini, porte-parole de la CGT. Nier cette réalité c'est faire de l'économie-fiction. " »<sup>25</sup>

La loi du 9 juin 1992<sup>26</sup> est une avancée majeure pour les dockers : pour la première fois, ils accèdent aux contrats de travail de droit commun.

Toutes ces revendications ont pris une telle importance qu'elles façonnent les représentations des ports aujourd'hui. Pour panser le traumatisme social lié aux transformations économiques et du monde du travail, la fierté tirée de ces mouvements collectifs peut jouer un rôle important.

## 2. Une flamme créative

« Marseille se réconcilie avec ses multiples mémoires, et tente de faire du métissage culturel non plus un handicap mais une force nouvelle. Les artistes viennent s'y poser, à la recherche d'un lieu où souffle un vent d'ailleurs. Marseille soigne ses plaies, son chômage, son mal-

---

<sup>24</sup> « Accord entre dockers et patronat à Sète. », *Le Monde*, vendredi 30 octobre 1992

« Les dockers ont cessé le travail dans tous les ports », *Le Monde*, mardi 26 avril 1977

« Les primeurs d'Afrique s'accumulent sur les quais de Marseille où se produit le conflit des dockers », *Le Monde*, lundi 6 novembre 1961

etc. voir sources archives du journal *Le Monde* depuis 1960

<sup>25</sup> « Le conflit des dockers toujours dans l'impasse L'inquiétude s'accroît sur le port de Marseille », *Le Monde*, vendredi 11 décembre 1992, Guy Porte

<sup>26</sup> Loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes

être à grands coups de créations artistiques. Elle renonce à regarder vers Paris dont elle a appris à ne plus attendre grand-chose. Elle renonce à des revendications d'assisté. Elle regarde ailleurs, vers les rives qui l'entourent le long des rives de la Méditerranée. »<sup>27</sup>

« Marseille vivait sur un trésor et l'ignorait. Les usines désaffectées, les docks désertés, les entrepôts éventrés mitaient la ville et minaient son moral. Ces centaines de milliers d'hectares de ruines industrielles renvoyaient les habitants à une prospérité passée et mythifiée. Il fallait un regard différent pour en deviner la beauté, la poésie, la valeur. Un regard d'artiste. »<sup>28</sup>

Dans les années 90 puis 2000, les articles portant sur une Marseille culturelle se multiplient dans *Le Monde*. La culture y est présentée comme un remède aux maux de la désindustrialisation. Les pouvoirs publics ont compris qu'il fallait encourager la création pour faire à nouveau battre le cœur de la ville. Tout en symboles, l'espace du J4 incarne ce renouveau.

Le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM) a ouvert en 2013 à Marseille dans le contexte de la désignation de la ville comme capitale européenne de la culture. Il est le premier musée national en France à être décentralisé. Il connaît un intérêt national et touristique important puisqu'il fait partie des cinquante musées les plus visités du monde. Réparti sur trois lieux pour un total de 44 000 m<sup>2</sup>, avec une collection d'un million d'objets et de documents, 4 800 m<sup>2</sup> d'espaces d'exposition et une vingtaine de rendez-vous culturels hebdomadaires, c'est un musée de grande envergure. Le site principal du musée se situe au J4, sur les anciens quais de la Joliette délaissés par la délocalisation portuaire et l'agrandissement de la rade de Marseille. Ce choix est symbolique puisqu'il s'inscrit dans le cadre du projet Euroméditerranée d'aménagement du quartier de la Joliette et de la rue de la République, comprenant les docks en cours de réhabilitation, le centre commercial des Terrasses du port en forme de paquebot et des réhabilitations d'immeubles et de logements. Le site du J4 est la vitrine publique du musée, offrant un bijou architectural réalisé par Rudy Ricciotti et ses associés. De l'autre côté de la passerelle, le Fort Saint-Jean, datant du XII<sup>ème</sup> siècle, classé monument historique depuis 1964, accueille également des expositions du musée et offre un nouvel espace de vie dans son jardin méditerranéen dessiné par des architectes paysagistes. Enfin, le Centre

---

<sup>27</sup> « Marseille retrouve une ambition culturelle », *Le Monde*, mercredi 11 janvier 1995

<sup>28</sup> « Marseille, où la culture foisonne », *Le Monde*, jeudi 24 janvier 2008, Benoît Hopquin

de conservation et de ressources, bâtiment pensé par l'architecte Corinne Vezzoni, se trouve à la Belle de mai.<sup>29</sup>

Le MuCEM est né de la transformation du Musée national des arts et traditions populaires, musée d'ethnologie nationale. Datant de 1937, à Paris, ses collections présentaient la société française du XIX<sup>ème</sup> siècle aux années 60. En décembre 2000, la ministre de la Culture et de la communication annonce la création du musée à Marseille pour répondre à l'exiguïté du bâtiment dans le bois de Boulogne, conséquence de l'accroissement des collections du musée des ATP. Jusqu'à l'ouverture officielle au public en 2013, les équipes se constituent peu à peu et des expositions de préfiguration ont lieu au Fort Saint-Jean et hors les murs à Paris et Nantes. Désormais le musée d'ethnologie nationale s'intitule « Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée ». Cela n'est pas anodin, mais bien l'origine d'une profonde ambiguïté scientifique quant à l'objet du musée. Le MuCEM est présenté au grand public comme le musée de la Méditerranée. L'exposition permanente est une « Galerie de la Méditerranée » et ses expositions temporaires tournent autour de cet espace. Pourtant, les collections du musée, notamment celles qui sont conservées à la Belle de mai, ne sont pas, pour la plupart, en adéquation avec l'espace méditerranéen. Une entreprise d'acquisition de nouveaux objets a lieu depuis la décision scientifique d'élargir le terrain du musée d'ethnologie. Le fait d'avoir gardé la désignation « de l'Europe » dans le nom du musée peut provoquer des incohérences des expositions présentées au public. Ainsi, dans la galerie de la Méditerranée, se trouve un pan du mur de Berlin. L'idée d'un grand musée de la Méditerranée est porteuse et ambitieuse en terme de recherche et de patrimonialisation sur un air de Braudel, elle donne à Marseille une nouvelle envergure et entretient le débat public sur les problématiques Nord/Sud.

La Galerie de la Méditerranée est donc l'espace d'exposition permanente sur 1600 m<sup>2</sup>. Elle se compose de quatre thématiques : « Invention des agricultures, naissance des dieux », « Jérusalem, une ville trois fois sainte », « Citoyenneté et droits de l'Homme » et « Au-delà du monde connu ». Une réflexion sur les temps de l'Histoire définis par Fernand Braudel structure la muséographie. Le temps long est incarné par la salle sur l'agriculture, le temps conjoncturel par celles sur la religion et la citoyenneté et le temps événementiel par la dernière sur les grandes découvertes. La muséographie est ouverte, les espaces sont délimités par de grands voiles blancs qui rappellent la mer et laissent en échappée de

---

<sup>29</sup> CHEVALIER, Denis, « Collecter, exposer le contemporain au MuCEM », *Ethnologie française*, Vol. 38, p. 631-637, avril 2008.

beaux points de vue sur l'eau. Plusieurs expositions temporaires sont organisées tout au long de l'année.

L'ascension au sommet du cube conduit à un restaurant et à un café, une passerelle permet de rejoindre le Fort Saint-Jean, créant un lien entre monument historique et œuvre architecturale contemporaine. Le phénomène du MuCEM s'inscrit d'ailleurs dans la mouvance des musées d'après Bilbao : on vient d'abord voir son bâtiment. L'architecte Rudy Ricciotti est très en vogue, il a réalisé entre autres le musée du Louvre à Lens et le nouveau département des Arts de l'Islam à Paris, ou encore le musée de la mode de Milan. Le site du J4 est un carré parfait de 72 mètres de côté contenant un autre carré de 52 mètres. L'on peut gravir une rampe tout au long du musée jusqu'à son sommet et apprécier les vues sur la mer, à travers les dessins de sa façade. Des jeux d'ombres évoquent l'Orient et le bâtiment inspire évanescence et fragilité. Un sentiment d'être suspendu entre terre et mer, une invitation au voyage. Les visiteurs et particulièrement les Marseillais se sont approprié ce nouveau lieu de convivialité, de même que le Fort Saint-Jean et son jardin. Il n'est pas rare de se donner rendez-vous au MuCEM sans forcément se rendre à l'intérieur du musée. Le pari d'un musée lieu de vie est réussi et symbolise le dynamisme que connaît la ville de Marseille depuis quelques années. « Moi, je vois que les jeunes des quartiers, qui commencent à venir, le font en couple. Ils se mettent sur un banc, comme on va au pont des Soupirs à Venise. C'est la balade des amoureux des quartiers nord. » se réjouit Rudy Ricciotti. »<sup>30</sup>

Le MuCEM est une belle réussite si l'on considère les nombreux défis que doivent aujourd'hui relever les musées. Il sait attirer des publics diversifiés, créer des ponts entre recherche scientifique et institution muséale, offrir des lieux de vie de qualité dans l'espace public aux marseillais. Le musée est un atout touristique phare pour la ville, et devient le principal monument « à voir » pour les visiteurs. Il fait entrer Marseille dans les villes de destinations week-end privilégiées des français. Cependant, le MuCEM repose sur une incohérence scientifique<sup>31</sup> trop importante qu'il faudrait clarifier pour assurer sa pérennité et la pertinence de son inscription dans le champ des musées qui comptent culturellement et scientifiquement. La politique d'acquisition de collection adéquate au nouveau terrain du musée d'ethnologie permettra une première mise en cohérence. L'éventuelle répartition des anciennes collections du Musée des arts et traditions populaires dans d'autres musées en France à même de les exposer serait une idée pour éviter qu'elles ne tombent dans

---

<sup>30</sup> « Marseille - Rudy Ricciotti : « Marseille a besoin de tendresse » », *Le Monde*, vendredi 14 février 2014

<sup>31</sup> MAZE, Camille, « Du MATP au(x) MuCEM : les vicissitudes du musée français d'ethnologie nationale », *Musées d'ethnologie, Culture, politique, changement institutionnel*, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 2013.

l'oubli, à jamais en réserve. Enfin, l'abandon de l'objectif de couvrir toutes « les civilisations de l'Europe » semble être l'unique solution pour un projet scientifique et culturel lisible par le public et moteur pour la recherche en science sociale sur l'aire méditerranéenne.<sup>32</sup>

De nouveaux espaces de création et de socialisation se dessinent donc au port. Le théâtre de la Criée, précurseur, s'installe en 1981 sur le vieux port : « On conserve la façade. Bien que fonctionnel et sans grande valeur architecturale, le bâtiment de la Criée ne s'en inscrit pas moins dans le " paysage urbain " du quai de Rive-Neuve, où elle symbolise l'une des activités traditionnelles du port. »<sup>33</sup> L'idée d'un lien étroit entre création et activités du port n'est jamais loin.

Ce port qui nourrit les arts, on le rencontre aussi à Sète. Une concentration de lieux artistiques par rapport à la taille de la ville lui vaut une réputation de cité d'arts à la « puissance créatrice monstre »<sup>34</sup>. Pour la responsable des visites guidées de l'office du tourisme « c'est la lumière » qui l'explique.<sup>35</sup> Parce qu'enfants du pays, le musée de peintures et un lycée répondent au nom de Paul Valéry, on y trouve un espace Georges Brassens et une rue Jean Vilar en cœur de ville. Agnès Varda s'est vu offrir la sienne à la pointe courte, quartier de pêcheurs qu'elle a immortalisé au cinéma.<sup>36</sup> Le théâtre de la mer, superbe amphithéâtre surplombant les flots qui s'offrent en fond de scène, est prétexte à des festivals de renom : poésie, jazz, chanson, musique du monde et électronique.<sup>37</sup> Jean Vilar avait choisi sa ville natale avant Avignon pour un grand festival de théâtre. Cet ancien fort construit en 1746 par un disciple de Vauban fut une prison puis un hôpital. En 1960, son ami l'acteur Jean Deschamps y a installé une scène dont le troisième mur, celui que forme la mer en fond scène, est aussi vivant que le quatrième, celui que compose le public. Lors des spectacles, il n'est pas rare d'apercevoir des curieux en mer. Sète est également un terrain de jeux pour les artistes Hervé Di Rosa et Robert Combas.<sup>38</sup> En détournant des objets de la société de consommation, ils lancent le mouvement artistique

---

<sup>32</sup> SEGALEN, Martine, « L'impossible musée des cultures de la France : Le cas du Musée national des arts et traditions populaires, » *Musées d'ethnologie, Culture, politique, changement institutionnel*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2013.

<sup>33</sup> « Idées neuves à Marseille : Un nouveau théâtre près du Vieux-Port Marcel Maréchal installe ses tréteaux dans la Criée », *Le Monde*, mercredi 21 janvier 1981, Jean Contrucci

<sup>34</sup> Entretien téléphonique : Thierry Angle, éditeur d'art contemporain et chef de projets culturels, dirigeant d'Anagraphis, travaille avec Di Rosa et Combas

<sup>35</sup> Entretien enregistré : Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise

<sup>36</sup> *La pointe courte*, Agnès Varda, 1955

<sup>37</sup> « A Sète, tous les festivals mènent à la mer », *Le Monde*, mardi 19 juillet 2011, Véronique Mortaigne

<sup>38</sup> Entretien téléphonique : Thierry Angle, éditeur d'art contemporain et chef de projets culturels, dirigeant d'Anagraphis, travaille avec Di Rosa et Combas

de la *figuration libre*. Avec le plasticien Bernard Belluc, Hervé Di Rosa crée en 2000 le MIAM (Musée international des arts modestes).<sup>39</sup> Par besoin d'espace, le MIAM est d'ailleurs partie prenante du projet de réhabilitation du quai des Moulins.<sup>40</sup>

A Port-Vendres, l'héritage artistique est moins évident d'une part à cause de la taille de la ville mais aussi de la proximité de Collioure. Cependant, Port-Vendres s'inscrit dans le paysage de la côte Vermeille, qui inspire les peintres attirés par la lumière et les vignobles se jetant dans la mer. Le cinéaste Marc Recha en 2003, a tenté de retranscrire au grand écran une part de l'identité de Port-Vendres en prenant appui sur les réfugiés espagnols de 1939, dans *Les Mains vides*.<sup>41</sup> « "Je voulais comprendre pourquoi Port-Vendres avait cet air désolé." »<sup>42</sup>

### 3. Une identité territoriale en (re)construction

« La notion de territoire recouvre « la façon dont les hommes se représentent, conçoivent et produisent leur rapport à l'espace » ». <sup>43</sup>

Les territoires de villes portuaires se découpent bien souvent en quartiers. A Sète, le quartier de pêcheurs emblématique de la Pointe courte a son histoire. François Liberti raconte comment petit à petit, les pêcheurs ont construit leurs cabanes sans titre de propriété sur le bord de l'étang. Puis, la municipalité leur a permis de devenir propriétaires pour une somme symbolique. Certains en ont d'ailleurs profité pour réaliser une belle opération immobilière. « Moi je dis souvent aux pointus, n'oubliez pas que c'est un maire communiste qui vous a permis d'être propriétaires ! »<sup>44</sup>. Surnommés « les pointus », les pêcheurs constituaient une petite ville dans la ville. Aujourd'hui, beaucoup sont partis, et l'ancien maire dirait du quartier qu'il est là plutôt « pour amuser la galerie »<sup>45</sup>. La toponymie des ruelles de la Pointe courte nous rappelle toutefois son histoire : on y trouve la « traverse des pêcheurs », « *traversa des pescaires* » en occitan. Croix de Camargue, buvettes informelles, barques, pêcheurs, fresques murales inspirées de la mer : tout tend à nous signifier où nous sommes.

---

<sup>39</sup> « Sète, dans les pas des artistes », *Le Monde*, jeudi 30 mai 2013, François Bostnavaron

<sup>40</sup> Entretien enregistré : François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>41</sup> *Les mains vides*, Marc Recha, 2003

<sup>42</sup> « Sur la frontière, les traces des réfugiés », *Le Monde*, mercredi 19 février 2003, Jean-Michel Frodon

<sup>43</sup> DI MEO, Guy, « De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie », *L'information géographique*, volume 62, n°3, p. 99-110, 1998.

Dans : LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Noréis*, 225, 2012.

<sup>44</sup> Entretien enregistré : François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>45</sup> Entretien enregistré : François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois



Figure 10 - Fresques murales dans le quartier de la Pointe courte à Sète, cliché de l'auteur

Ce jeu des symboles continue à la Joliette. Le nouveau centre commercial *Les terrasses du port*, une des pièces clefs d'Euromed', s'enorgueillit d'un ponton qui n'est pas sans rappeler celui d'un bateau. Le lieu est devenu une promenade pour les Marseillais venus profiter des chaises longues disposées à loisir. Tantôt face à la mer, tantôt face aux ferries reliant le continent à la Corse. Les marins prennent d'ailleurs plaisir à profiter de cette nouvelle proximité qui égaie leur perspective depuis les hublots.<sup>46</sup>



Figure 11 - Les Terrasses du port, Marseille, cliché de l'auteur

Par ailleurs, les musées, notamment d'histoire et d'archéologie sont des leviers de reconstruction territoriale.

La baie de Port-Vendres est un lieu important de fouilles sous-marines depuis la fin des années 60. Des objets de l'Antiquité et du Haut Moyen-Âge sont exposés au fur et à mesure dans une salle du palais des rois de Majorque à Perpignan. Un projet de musée archéologique a failli voir le jour, porté notamment par l'ancien maire Jean-Jacques Vila, élu en 1977, qui s'est battu pour les rapatriements des collections dans sa ville. Une

---

<sup>46</sup> Visite du Paglia Orba le 16 mars 2016 et rencontre avec l'équipage

conservatrice, Lucienne Del’Furia, a même été en poste pour ce musée de 1992 à 2001. L'architecte avait été choisi en 1996 : Pierre Louis Faloci. Le changement d'équipe municipale en 2001 a enterré le projet de musée.<sup>47</sup> Il n'empêche que l'archéologie sous-marine est à l'honneur à Port-Vendres. En 1997, on croit même avoir retrouvé les restes du temple de Vénus<sup>48</sup>, érigé par César pour marquer la frontière entre la Gaule et l'Ibérie. Déesse à laquelle la ville doit d'ailleurs l'étymologie de son nom : Port-Vendres n'est autre que le port de Vénus.

Le Musée d'Histoire et d'archéologie de la ville de Marseille propose quant à lui un récit de la ville tenant compte de toute la complexité de son histoire. Si les trouvailles archéologiques de la période antique y ont belle place, la révolution industrielle n'est pas en reste, de même que les changements plus récents liés à l'arrivée du TGV en 2001 par exemple. Ce parti pris d'un nouveau musée depuis 2013, dans le centre Bourse en plein cœur de ville, donne du sens à l'histoire de la ville depuis son mythe fondateur : Gypsis et Protis. L'histoire industrielle de Marseille est présentée dans un ensemble narratif tourné vers l'avenir.

Cet avenir s'est éclairci notamment grâce à la naissance d'une culture hip-hop et rap, et de groupes comme IAM<sup>49</sup> ou Massilia Sound System<sup>50</sup>. Ils ont participé à la (re)construction d'une identité territoriale forte à Marseille. « IAM met Marseille au centre de ses préoccupations. Dessein avoué : réhabiliter la ville, casser les caricatures clownesques à la "Raimu-Fernandel" et l'image d'une métropole souillée par la violence, le racisme et un Front national qui, aux élections précédentes, a atteint 25 % . »<sup>51</sup>. Dans les chansons de Massilia Sound System, on trouve tantôt une déclaration d'amour à la Méditerranée :

« Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle

Mais qu'elle est bleue comme tes yeux

Moi ça me rend heureux »<sup>52</sup>

tantôt à la ville de Marseille et à ses habitants :

« Nous agissons, nous pensons,

---

<sup>47</sup> SUREAU-GABORIT, Emilie, *L'étude du patrimoine maritime de la côte vermeille : de l'héritage complexe aux tentatives de valorisation, une lecture sociale et culturelle du littoral nord-catalan*, Université de Perpignan – Via Domitia, thèse de doctorat sous la dir. du prof. GOGER, Jean-Marc, 2008.

<sup>48</sup> « Les restes du temple de Vénus gisent peut-être dans la rade de Port-Vendres », *Le Monde*, jeudi 16 octobre 1997, Emmanuel de Roux

<sup>49</sup> « IAM : je rappe, donc je suis », *Le Monde*, jeudi 6 mars 1997, Stéphane Davet

<sup>50</sup> « Massilia Sound System, 30 ans de commando fada », *Le Monde*, mardi 21 octobre 2014, Stéphanie Binet

<sup>51</sup> « IAM : je rappe, donc je suis », *Le Monde*, jeudi 6 mars 1997, Stéphane Davet

<sup>52</sup> Massilia sound system, « Qu'elle est bleue », album *Chourmo*, 1993

Nous parlons en Marseillais !  
Nous sommes fiers de notre ville,  
Nous sommes fiers de nos quartiers !  
Oui c'est la différence qui nous permet de dialoguer  
Et c'est pour ça que sur la planète  
Partout on aime notre cité ! »<sup>53</sup>

La municipalité de Marseille quant à elle, a depuis 1999 mis l'accent sur de grandes fêtes populaires pour recréer une identité urbaine :

« Metteur en scène de l'événement, Bernard Souroque veut, " pour ouvrir les portes du troisième millénaire, créer un folklore imaginaire ". {...} Serge Botey (appar. RPR), responsable pour la ville du Mondial, des cérémonies du 26e centenaire et de l'an 2000, se réjouit tous les jours de l'engouement suscité par ces festivités : " Il y a cinq ans, explique-t-il, Marseille était toujours en train de défendre son image. Depuis le Mondial et la Massalia, la ville est en promotion permanente. " »<sup>54</sup>

Les symboles agissent sur les plaies collectives. Les acteurs locaux cherchent à panser le traumatisme social. Ils puisent dans l'histoire d'autres lectures du territoire. Dans ce cadre, la réhabilitation d'espaces industriels en friche est essentielle.

## **B. Destins d'usines**

La patrimonialisation de la désindustrialisation s'illustre dans des destins de friches industrielles. Voici trois exemples pris dans chacune des villes portuaires, qui sont à des étapes différentes de leur reconversion et montrent des choix diversifiés servant un même objet.

### **1. La Belle de mai, une belle histoire**

« La reconquête a commencé par l'occupation des friches abandonnées par les industriels. Il y a là des hectares inoccupés, des espaces inespérés où installer des artistes. L'exemple le plus frappant est celui des entrepôts de la Seita : 45 000 mètres carrés à la Belle de Mai,

---

<sup>53</sup> Massilia sound system, « Marseillais », album *Commando fada*, 1995

<sup>54</sup> « L'identité urbaine se recrée dans des rassemblements festifs », *Le Monde*, samedi 24 juin 2000, Michel Samson

transformés désormais en une manière de phalanstère de créateurs en tout genre, dirigés avec rigueur et doigté par Philippe Foulquié. »<sup>55</sup>

« La mixité, le mélange se retrouvent dans un lieu emblématique, la Friche la Belle-de-Mai. Ouvert en 1992 dans les anciennes usines de la Seita, à côté de la gare Saint- Charles, cet espace de 120 000 m<sup>2</sup> accueille indifféremment les studios de tournage de la série télévisée « Plus belle la vie » et des ateliers d'arts contemporains. Le groupe de rap IAM s'y est produit dès 1993. »<sup>56</sup>

La Friche de la Belle de mai<sup>57</sup> est devenue un cas d'école en matière de reconversion d'un site industriel en espace culturel.

Son histoire est celle d'une manufacture de tabac de SEITA, entreprise nationale publique, transférée à la Belle de mai en 1868. Depuis 1860, la manufacture se trouvait rue Sainte près du Vieux-Port. Alors premier employeur de la ville, c'était la deuxième manufacture de France. De cigares en scaferlatis, la SEITA se spécialise dans la production de Gauloises et de Gitanes. L'usine emploie mille salariés en 1960 mais la production s'effondre face à la concurrence du tabac blond : on dénombre deux cents cinquante employés en 1988. L'activité prend fin en 1990.

La reconversion du lieu en espace culturel est effective en 1992, après une période de veille relativement courte. La genèse de la Friche est pour autant singulière. En effet, il ne s'agit pas d'une appropriation de l'espace délaissé par un collectif d'artistes autonomes qui s'institutionnalise par la suite, comme on peut l'observer ailleurs. Au contraire, c'est le politique qui décide, dans le cas de la Belle de mai, d'investir les lieux. Le contexte politique national après les lois Defferre<sup>58</sup> -du nom du maire de Marseille, ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation à l'époque- sur la décentralisation, et la prise de conscience dans l'espace public du potentiel de l'industrie culturelle en terme de rayonnement local, encourage l'adjoint à la culture de la ville, Christian Poitevin, à mandater deux directeurs de théâtre de Marseille pour monter un projet collectif autour du spectacle vivant. Le site a toujours été soutenu par les pouvoirs publics à tous niveaux, à travers de multiples aides financières. La Belle de mai fut un atout lors de la candidature de Marseille en tant que capitale européenne de la culture pour l'année 2013.

---

<sup>55</sup> « Marseille ou l'ambition artistique retrouvée », *Le Monde*, mercredi 11 janvier 1995, Jacques Buob

<sup>56</sup> « Marseille, où la culture foisonne », *Le Monde*, jeudi 24 janvier 2008, Benoît Hopquin

<sup>57</sup> <http://www.lafriche.org>

<sup>58</sup> Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat \*loi Defferre\*. Version consolidée au 14 décembre 2010

Le projet démarre donc dans l'ancienne graineterie du boulevard Magallon située dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille. *Système friche théâtre* est porté par Philippe Foulquié et Alain Fourneau, respectivement directeurs du Théâtre Massalia et du Théâtre des Bernardines. « Il s'agit de poser autrement les enjeux de production artistique et pour ce faire de dégager de l'espace et du temps pour les artistes ». <sup>59</sup> Entre 1995 et 2002, l'architecte Jean Nouvel préside l'association. Son apport majeur est de mettre l'art au service du développement urbain : la Friche entre dans le cadre d'Euromed' et la ville devient propriétaire. Puis, Robert Guédiguian deviendra président entre 2002 et 2010 avant de laisser la place à l'avocat Marc Bollet. En parallèle, dès 2007, une Société coopérative d'intérêt collectif -SCIC-, présidée par Patrick Bouchain, assure l'aménagement et les investissements liés à Marseille capitale. *Système friche théâtre* est dissoute en 2013 et Alain Arnaudet succède à Philippe Foulquié à la direction de la Friche en 2011.

Cet acte de naissance explique en partie le paradoxe de la Friche, résidant dans son succès national et international et sa difficulté simultanée à s'ancrer dans le local. Plusieurs études <sup>60</sup> montrent en effet la distance séparant les habitants du quartier et les acteurs du projet. De plus, l'aspect architectural en forme de forteresse du site ajoute une barrière symbolique importante. Des projets envers les habitants sont toutefois menés, comme des ateliers artistiques avec les écoles du quartier, des événements ouverts au public, un espace multimédia accessible aux jeunes. Projets qui contrastent également avec les propos du directeur, rappelant que la Belle de mai n'a pas été créée pour réhabiliter le quartier, mais pour s'inscrire dans une politique globale de métropole culturelle. Le cas de la Belle de mai interroge en cela sur les objectifs atteignables lors d'une reconversion de friche industrielle en espace culturel.

Plus récemment, en 2008, le directeur des lieux réclame dans la presse un engagement de l'Etat plus important pour la Friche :

« La Friche, qui génère plus de 500 emplois, est pourtant en crise. L'Etat se désengage, comme ailleurs, et la ville ne prend pas le relais. « Il y a un tassement des budgets », constate Philippe Foulquié, 63 ans, directeur du site. Après des années à talocher les murs décrépis, à vivre dans des baraquements et à entreposer leur matériel dans des conteneurs, les artistes aspirent à plus de confort. » <sup>61</sup>

L'année 2013 a été l'occasion de remettre à l'honneur le lieu et d'investir à nouveau.

---

<sup>59</sup> <http://www.lafriche.org/fr/histoire>

<sup>60</sup> GRESILLON, Boris, « La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la Friche de la Belle de Mai à Marseille », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011, p.87-101.

<sup>61</sup> « Marseille, où la culture foisonne », *Le Monde*, jeudi 24 janvier 2008, Benoît Hopquin

Un projet en cours, « Habiter la Friche », témoigne de la vitalité de cette Belle de mai. Le postulat de départ est celui-ci :

« Et si à l'heure du chacun pour soi, on décidait d'habiter un endroit où l'on pourrait partager – partager des espaces, partager des services, partager des frais, partager des récoltes, partager des valeurs communes... – avec d'autres. Un endroit pour vivre que l'on construirait ensemble, en fonction des moyens, des besoins, des envies de chacun ? Si à l'heure de la standardisation on pouvait imaginer un habitat capable d'évoluer au fil de la vie et de ses changements ? »<sup>62</sup>

A l'automne 2018, une trentaine de logements verront le jour à la Friche : familles, étudiants et artistes réunis dans un projet d'habitat participatif via l'association « La Belle ensemble » Blog à plusieurs mains<sup>63</sup>, émissions pour Radio Grenouille<sup>64</sup>, le projet est soutenu par la région, la ville, la communauté urbaine, la MACIF, la Caisse des dépôts et la Fondation de France.

La Friche a toujours été précurseur dans le paysage culturel de l'hexagone, « Habiter la Friche » pourrait inspirer bien des petites sœurs.

## 2. Paulilles ou quand la nature fait valoir ses droits

« Devant le conseil municipal du 4 juin, le maire de Port-Vendres avait indiqué : " Ne rien faire et laisser les choses à l'abandon, si l'usine disparaît, c'est organiser à terme un immense champ de ruines et un spectacle de désolation. " »<sup>65</sup>

Sur la commune de Port-Vendres, le site de l'ancienne usine de Paulilles<sup>66</sup> retient notre attention. Témoin majeur de l'histoire industrielle de la région, la dynamiterie employait trois cents personnes entre 1870 et mars 1984. L'industriel Paul Barbe choisit une zone naturellement protégée par le cap Béar, les contreforts des Albères et le cap Ullastrell. La proximité du port pour les exportations, notamment vers l'Afrique et l'Orient, fut un argument en faveur de cette implantation, suite à l'invention de la dynamite par Alfred Nobel en 1863.

La colline de trente-cinq hectares était composée de plusieurs espaces. Un Premier, comprenant l'usine de fabrication de l'acide sulfurique, les logements de fonction du personnel d'encadrement et ouvrier et une classe toutes sections, annexe de l'école

---

<sup>62</sup> <http://www.lafriche.org/fr/actualites-et-projets/habiter-la-friche>

<sup>63</sup> <http://habiterlafriche.wix.com/habiterlafriche>

<sup>64</sup> <http://www.radiogrenouille.com/habiterlafriche/>

<sup>65</sup> « Dynamite et béton à Port-Vendres », *Le Monde*, mercredi 21 décembre 1983, Michel Castaing

<sup>66</sup> Ouvrage recueil de témoignages *Paulilles. La mémoire ouvrière*, l'AMIC (Association médiatrice d'intérêt collectif, à Banyuls), Les Presses littéraires, 2014.

primaire de la ville de Port-Vendres, se trouvait entre la ligne de chemin de fer et la route nationale. Puis, entre cette même route et la mer, on voyait le bâtiment administratif, les garages, les magasins généraux et de matières premières inertes, l'imprimerie, le laboratoire, l'infirmerie, le magasin d'emballage, la résidence du directeur de l'usine, les ateliers de réparation, les chaufferies, les ateliers de préparation des matières premières, l'atelier de dénitration, le réfectoire, les vestiaires, le parc de stockage des acides ainsi que des petits bâtiments utilisés pour le stockage d'artifices divers. Près de la rivière se situaient les deux bâtiments de préparation et de finition concernant l'activité du plaçage des métaux par explosifs et en bordure de mer, « la montagne » : la dynamiterie elle-même, entourée d'une enceinte clôturée, où étaient fabriqués et conditionnés les explosifs. Enfin, les entrepôts d'explosifs d'une capacité de stockage de 200 tonnes étaient rassemblés sur la colline du cap de l'Ullastrell. Il est difficile aujourd'hui d'imaginer un tel fourmillement.

Le travail s'organisait autour des unités de fabrication de la dynamiterie : une aire de stockage des matières premières, un atelier de nitration, des citernes de stockage des acides résiduels, un atelier de lavage, de neutralisation et de stockage du nitroglycéroglycol, des ateliers de pétrissage, d'encartouchage et de conditionnement pour une production journalière de huit à dix tonnes. Le danger se manifeste par les nombreuses explosions survenues : le 24 juillet 1877, le 27 janvier 1882, en février 1886, plus tard en 1886, le 30 mai 1913, en 1934, 1936 et le 17 novembre 1958. Le terme de « mal de la montagne » employé par les ouvriers, cache également les effets sur la santé du travail au contact des produits toxiques.

Evoquant les maladies professionnelles, un médecin raconte :

« LE truc de Paulilles, c'était la TNT {...} on l'appelait, entre nous, « l'infarctus du lundi » {...} ces personnes qui travaillaient toute la semaine dans cette ambiance de TNT vivaient constamment avec les artères dilatées. Leur cœur avait donc l'habitude d'un débit sanguin très élevé. Ils revenaient chez eux le vendredi, après le boulot, et peu à peu, le taux de TNT dans le sang baissait. Le Lundi matin, de retour à l'usine, tout avait été éliminé, et les artères avaient retrouvé un état « normal ». Sauf... sauf que le cœur, habitué à une surconsommation, considérait qu'il n'y avait pas assez d'apport d'oxygène et se comportait comme si les artères se bouchaient. {...} Apparemment, les vieux avaient compris ce phénomène de façon empirique depuis longtemps : en effet, on me disait que certains

imbibaient un chiffon ou un mouchoir de TNT le vendredi et le sniffaient plusieurs fois par jour le samedi et le dimanche. »<sup>67</sup>

Ce témoignage rend difficile à imaginer l'attachement que peuvent avoir certains à cette ancienne usine.

Pourtant, le récent ouvrage collectif *Paulilles. La mémoire ouvrière*, de l'Association médiatrice d'intérêt collectif établie à Banyuls et oeuvrant pour la valorisation du patrimoine local, témoigne de leur intérêt pour l'histoire de l'usine. C'est avec émotion et nostalgie que tous parlent de *La muntanya*, terme catalan pour décrire la colline de la dynamiterie. L'ouvrage rassemble l'histoire de l'usine, ses techniques de production, et donne à lire de nombreux témoignages retranscrits. Ils sont présentés par chapitres : « Paulilles vu par les enfants », « Quand Paulilles était une ruche », « En bas... », « ... a la muntanya... », « ... et ailleurs », « La vie syndicale » et « La vie sociale ». Ce travail d'historiens bénévoles, base de l'exposition actuelle au sein de la maison de site de la friche réhabilitée, est un exemple de patrimonialisation de la désindustrialisation. L'ouvrage et l'exposition, sous-entendant le travail accompli en amont, soignent en partie les blessures du territoire.

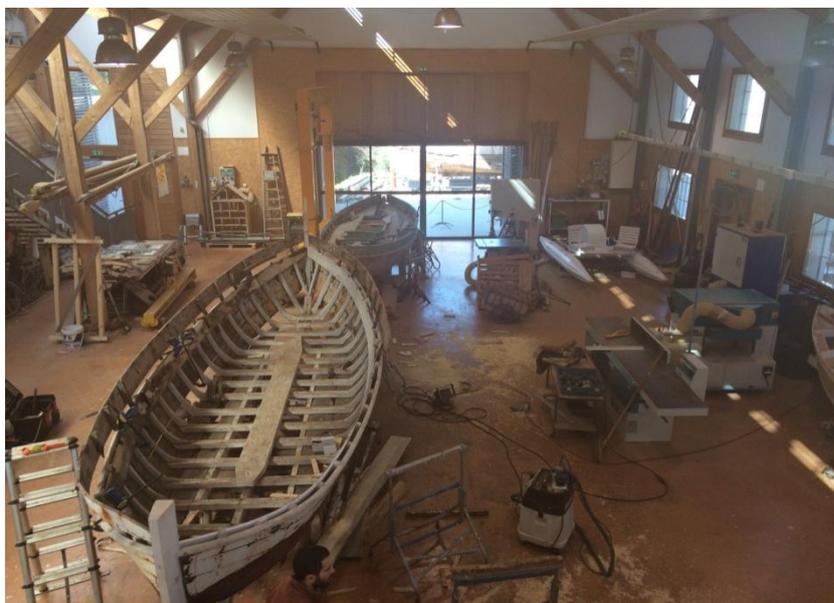
Les débats en amont de la fermeture du site en 1984 furent animés et un projet de parc de loisirs évoqué.<sup>68</sup> Finalement acquise par le Conservatoire du littoral en 1998 et classée zone Natura 2000, la friche, aménagée en espace de plein air, propose une réhabilitation conciliant patrimoine naturel et industriel depuis 2008. Une maison de site fait office de musée en présentant sous forme d'un abécédaire l'histoire de l'usine et de ses ouvriers. D'anciens employés en sont les médiateurs. Des éléments emblématiques, cheminées et rails par exemple, sont conservés dans le jardin. L'atelier de réparation des barques catalanes et la mission patrimoine maritime du conseil départemental réécrivent le territoire en réinstallant une activité productive, mais artisanale. La plage de l'anse de Paulilles, désormais nettoyée des déchets de l'usine, offre un espace privilégié sur le littoral.

Figure 12 - Atelier de réparation de barques catalanes, site de Paulilles, cliché de l'auteur

---

<sup>67</sup> Entretien retranscrit de Jean Drulot, médecin à Banyuls-sur-Mer dans *Paulilles. La mémoire ouvrière*, l'AMIC (Association médiatrice d'intérêt collectif, à Banyuls), Les Presses littéraires, 2014.

<sup>68</sup> « Dynamite et béton à Port-Vendres », *Le Monde*, mercredi 21 décembre 1983, Michel Castaing



La réhabilitation en espace naturel protégé n'est pas un hasard : le lien étroit du site à la mer se lit dans les témoignages. D'abord, puisque le port et les exportations qu'il rend possibles, sont en lien évident avec l'existence et la pérennité pendant plus de cent ans de l'usine. Ensuite, la beauté du lieu et la proximité de la mer participent à la mélancolie qui s'exprime aujourd'hui d'un temps révolu : « on était jeunes et amoureuses », peut-on lire sur les panneaux de l'exposition du site. Les ouvriers avaient leur propre plage, elle était fermée au public. En réalité, ce privilège ressenti comme tel avait pour seule origine la dangerosité du lieu et des produits rejetés dans la mer en ce lieu.

Aujourd'hui, groupes scolaires et touristes viennent comprendre une vie quotidienne toute autre, profiter de la crique turquoise et renouer avec la tradition catalane de fabrication des barques. Un espace de formation au patrimoine maritime est envisagé par le conseil départemental des Pyrénées-Orientales. L'esthétique du lieu n'enlève rien au poids de son histoire.

La fermeture de l'usine a laissé un traumatisme dans les villes et villages alentours, malgré sa dangerosité. La réhabilitation du site fut essentielle à la cohésion locale. Elle est une illustration frappante de la nécessaire patrimonialisation de la désindustrialisation pour retrouver un équilibre. Le travail du Conservatoire du littoral, faisant écho à l'idée de danger et de supériorité de la nature sur l'homme, pose la voie de l'harmonie retrouvée.

### 3. Le quai des Moulins, le vent du débat

Troisième exemple de friche industrielle, les entrepôts du quai des Moulins à Sète. Le long du canal, les anciens entrepôts Dubonnet datant de 1924 sont au cœur des débats d'aménagement de la ville, comme le raconte François Liberti :

« {...} le reste appartient à Gaffinel, un promoteur immobilier de la ville, et l'autre partie appartient à la ville. Moi quand j'ai, j'ai été maire en 96, en 97 le, l'activité viticole qui existait dans ce lieu, a cessé, y'a eu un dépôt de bilan de, c'était la cave de Canet qui entreposait des cuves pour vivifier à cet endroit, donc ils ont stoppé leur activité sur le site, pour le déplacer ailleurs, et donc on a été acquéreur, on a acheté, parce qu'on a dit, de toute manière, c'est un volume, qui servira, on aura des besoins associatifs, culturels, euh, donc voilà, on a acheté, et on a installé, on a installé quelques associations dedans hein, l'aviron, le tir à l'arc, on a créé un boulo-drome couvert, à l'intérieur, et puis on a dit on verra le futur. On verra le futur, et euh, donc aujourd'hui, le maire de Sète dit : on va déplacer les activités culturelles, le MIAM, le conservatoire, euh, qu'est-ce qu'il veut déplacer encore, je sais plus, enfin deux ou trois pôles culturels dans la ville pour les recentrer là, pourquoi pas ? Nous ça nous dérange pas ça, euh, on verra au bout du bout ce qui en sera d'ailleurs hein, sur les coûts, ce que ça va représenter etc, euh, mais euh, ce qui nous soucie surtout dans cette zone, c'est sur l'ensemble y'a à peu près deux-cents hectares, euh, c'est qu'on préserve des capacités. {...} Alors euh, bien évidemment euh, on peut considérer que on va pas reproduire aujourd'hui à l'identique le tissu industriel qui existait ou qui a existé y'a quarante ans en arrière, certes, mais ce dont on est sûr c'est que le port, qui est à proximité, euh, si on croit que son développement, il aura toujours besoin de foncier à terre. D'un dépôt, mais aussi pour faire de l'éclatement ou de *fingering* comme on dit aujourd'hui c'est-à-dire de marchandises diverses qui arrivent qu'il faut ensuite éclater avec les divers, l'inter-modal au niveau des transports : la route, le rail, le fluvial etc, donc euh, un port, ne peut pas se développer s'il n'a pas des base-terres, c'est clair. Alors, la zone portuaire elle existe, il y a encore de la zone portuaire à utiliser, mais nous nous disons l'activité du port, engendre des activités secondaires, de services, de transports, euh, des activités de maintenances, voilà, donc le peu de foncier qui existe encore à proximité du port, il faut faire attention de pas le brader, parce qu'une fois qu'on l'a bradé à l'immobilier, c'est terminé, c'est fini, et on n'a plus d'espace. On n'a plus d'espace pour l'avenir. Et alors nous on se dit, qu'est-ce qu'on va léguer demain à nos enfants et à nos petit-enfants. Euh, si le foncier qui est disponible aujourd'hui, qui pourrait être en réserve même s'il n'y a pas une activité qui est sort de terre tout de suite, mais au moins protégé, pour le futur, si on fait pas ça, voilà, alors on est un peu partagé par le projet de la ville là-dessus, parce que, même si on peut concevoir qu'il y ait un développement d'activités culturelles, euh comme euh, là où il est prévu Agro-Canet etc, ou

d'autres activités de services etc, euh, si on peut concevoir qu'effectivement une partie soit consacrée au logement etc, en même temps il faut que l'aménagement de l'espace, conserve une cohérence pour protéger des zones qu'on va dédier à l'activité. Premier point, et nous on se bat à fond là dessus. »<sup>69</sup>

D'autres interrogés <sup>70</sup> mettent en valeur un projet d'envergure pour créer un pôle d'attractivité à l'entrée de la ville. Le projet architectural de Conservatoire a été décroché par Rudy Ricciotti, l'architecte du MuCEM pour une livraison début 2019. « C'est compliqué d'être contre », <sup>71</sup> nous dit-on, puisque l'investissement financier de la ville en matière culturelle n'a pas faibli : « l'opération est une consécration pour la ville de Sète qui est un pôle culturel. En plus, le quai des Moulins, ses chais, c'est le choix du symbole de Sète port à vin. On va y créer de l'emploi. »<sup>72</sup>

La réussite de la grande sœur marseillaise et la notoriété de la Belle de mai ne sont pas étrangères à ce projet. Le quai du Moulins nous intéresse particulièrement car nous pouvons observer la genèse du projet et mesurer combien l'aspect « reconversion d'une friche industrielle en espace culturel » est entré dans les mœurs.

La réhabilitation des Chais s'inscrit dans la refonte de l'entrée Est de la ville.

« Il s'agit de faire passer l'agglomération dans une dimension supérieure, en faire LE pôle littoral du système métropolitain ainsi qu'un quartier mixte, en interface avec le port et tourné vers la haute qualité environnementale et les nouvelles technologies. » François Comminhes, Président de Thau Agglo. »

« Ce projet, dont l'achèvement est envisagé en 2035, a pour objectifs de :

- limiter l'étalement urbain,
- participer au désenclavement du centre-ville, par la création de nouvelles infrastructures routières et d'une offre de transport diversifiée,
- contribuer à améliorer les connections avec Montpellier par la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM),

---

<sup>69</sup> Entretien enregistré : François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois

<sup>70</sup> Entretien téléphonique : Thierry Angle, éditeur d'art contemporain et chef de projets culturels, dirigeant d'Anagraphis, travaille avec Di Rosa et Combas

Entretien enregistré : Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise

<sup>71</sup> Entretien téléphonique : Thierry Angle, éditeur d'art contemporain et chef de projets culturels, dirigeant d'Anagraphis, travaille avec Di Rosa et Combas

<sup>72</sup> Entretien téléphonique : Thierry Angle, éditeur d'art contemporain et chef de projets culturels, dirigeant d'Anagraphis, travaille avec Di Rosa et Combas

- répondre au besoin de logements (actifs, jeunes ménages), apporter de nouveaux services et équipements à la ville,
- développer une offre économique complémentaire à l'existante,
- protéger l'environnement.»<sup>73</sup>

Depuis le 10 juillet 2008, les entrepôts sont classés monuments historiques.

« Témoin de l'activité économique sétoise. Entrepôts réalisés par l'agence d'architecture Carlier au début du 20e siècle. Un grand portail donne accès au site, ouvrant sur une vaste cour destinée aux livraisons. Les installations se répartissent de chaque côté, avec une volonté d'homogénéité du décor. Sur le côté ouest, une série de quatre longs hangars, parallèles au quai, abritent des alignements de cuves en béton armé pour les vins destinés aux apéritifs. Du côté est se trouvent une vaste salle et un petit corps de bâtiment à deux niveaux (laboratoire pour l'analyse des moûts et la préparation des apéritifs ; bureaux au rez-de-chaussée ; logements de fonction à l'étage). La halle est couverte d'une charpente métallique rivetée, éclairée par un immense lanterneau zénithal carré. Elle est de plan centré avec deux grandes allées perpendiculaires se croisant et partageant l'espace en quatre quartiers, et une allée périphérique desservant des alignements de cuves. Dans la partie orientale de l'enclos, quatre rangs de hangars perpendiculaires au quai servaient également d'entrepôts. »<sup>74</sup>

Un débat qui fait tourner les Moulins, et une réhabilitation à suivre de près dans les années à venir.

Ces trois exemples de reconversion d'espaces en friche s'inscrivent dans la construction d'un nouveau récit du port.

## **C. Un nouveau récit du port**

Dans un mouvement progressif depuis une vingtaine d'années, le port n'a pas la même allure.

Nos représentations mentales évoluent également. L'année capitale, l'avènement de la plaisance et la fiction l'expliquent en partie.

### **1. Marseille 2013, un avant et un après**

« Oubliez l'artistique : le but est de repenser le territoire et d'en rebâtir le squelette. »<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> <http://amenagement.thau-agglo.fr/lesprojets/entree-est/>

<sup>74</sup> Description du site, base Mérimé du Ministère de la Culture et de la Communication

<sup>75</sup> « Grâce à « L'Année Capitale », Marseille a retrouvé sa fierté », *Le Monde*, mardi 24 décembre 2013, Laurent Carpentier

L'année capitale, l'année 2013 est le symbole pour Marseille du renouveau de son image. Dès l'arrivée dans la gare Saint-Charles, des grands panneaux colorés nous le rappellent. Les articles foisonnent dans *Le Monde* pour signifier que quelque chose se passe.<sup>76</sup> Capitale européenne de la culture, est un label qui permet à Marseille d'assumer un tournant de ville industrielle à ville culturelle. Son histoire industrielle est d'ailleurs à l'honneur, puisque la Friche de la Belle de mai est un des atouts de sa candidature. Les activités portuaires deviennent esthétiques, tout est prétexte à lisser l'image de la ville, bien que des résistances s'opèrent. Le label capitale européenne de la culture inventé par Jack Lang et Melina Mercouri en 1985, a pris une dimension de reconstruction territoriale en 2004, l'année de Lille, symbolisée par l'Eurostar et le TGV.

Le succès de Marseille-Provence 2013 se mesure : dix millions de visiteurs, quatre cents événements, six cents millions d'investissements publics et privés et une retombée économique estimée à six euros pour chaque euro investi. Cependant, des résistances se font entendre, comme chez la rappeuse Keny Arkana dans son morceau « Capitale de la rupture » :

« Qu'est ce qu'est d'venue la Joliette ?  
Après expulsions par centaines ?  
Certainement pas c'qu'on aurait voulu...  
Ou est passée la ville du Bled ?  
Paraît que ce temps est révolu.  
Capitale de la culture européenne  
Si c'était une blague c'est sûr qu'on ne l'aurait pas cru.  
Marseille est redessinée par Euromed  
Venu chambouler toute la culture de la ville  
L'écart se creuse »<sup>77</sup>

Dans un court documentaire au parti pris tranchant en supplément du clip officiel, des acteurs locaux alertent sur MP2013. « Nous, on trouvera normal qu'un président d'une Chambre de Commerce dirige une année capitale de la culture, le jour où on confiera le redressement de la Société marseillaise de crédit à un poète et à un comédien, là, ce jour là, on pourra discuter ! »<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Voir dans les sources, archives du journal *Le Monde* depuis 1960

<sup>77</sup> « Capitale de la rupture », album *Tout tourne autour du soleil*, Keny Arkana, 2012

<sup>78</sup> François, coordinateur du Point de bascule, lieu culturel alternatif, dans *Marseille capitale de la rupture*, documentaire de 2013, Keny Arkana, 2013

Jacques Pfister est en effet président de l'association MP2013. En ouverture du documentaire militant, l'affirmation : « Faire quelque chose pour quelqu'un sans lui, c'est le faire contre lui... » nous rappelle au devoir d'implication et de concertation citoyenne. Ainsi, au delà du succès du label, les Marseillais s'inquiètent que le projet Euromed' sous-jacent à l'année culturelle, accentue les fractures sociales en imposant une culture légitime. Le refus de création d'un lieu d'envergure pour les cultures hip-hop et rap bien que porté par les associations locales en est à l'image. « Je n'ai rien contre la culture bourgeoise, mais on ne peut pas confisquer 98 % des subventions pour 1 % de la population », renchérit Imhotep, du groupe IAM, qui rêvait d'un lieu permanent pour le hip-hop à Marseille. « On nous a dit que Marseille 2013 ne finançait que des événements, pas un lieu... Les notables culturels marseillais n'ont pas voulu lâcher le steak. »<sup>79</sup>

Ailleurs en France, il ne fait pas de doute que l'année 2013 a relancé l'attractivité de Marseille. Désormais destination touristique, destination week-end même, à trois heures de TGV de Paris. Marseille a su profiter de cette évolution des manières de voyager associée aux transports rapides -l'avion à bas pris et le TGV-, et aux locations à courtes durées entre particuliers, incarnées par l'entreprise Airbnb. La campagne d'affiches publicitaires officielles « Descendez à la Capitale » sur fond de Vieux-Port, de flamands roses ou de tournesols a été conçue par l'agence parisienne Leg<sup>80</sup>. Des clips publicitaires également, jouent avec des scènes traditionnelles marseillaises -la pétanque, les cigales- en ajoutant des références culturelles pour tourner au comique de situation.

La Chambre de commerce et de l'industrie note une augmentation de 8% des nuités hôtelières et une hausse de 21% de la clientèle étrangère. Onze mille citations sont relevées dans les médias, 19% dans la presse étrangère, 15% dans la presse nationale. Le bilan médiatique rappelle Lille 2004.

« L'événement Marseille Provence 2013 a bénéficié d'une forte notoriété nationale puisque près de 3/4 des Français ont entendu parler d'un rendez-vous ou d'un lieu de la capitale et 70% d'entre eux estiment que MP2013 a contribué à renforcer la dimension culturelle des Bouches-du-Rhône. 2/3 des résidents des Bouches-du-Rhône ont assisté au moins à un événement ou visité un lieu lié à MP2013 dans leur ville. 1/3 d'entre eux s'est déplacé pour bénéficier de la programmation dans une autre ville que la sienne. Les éléments de satisfaction majeurs sont : la gratuité, l'organisation et la programmation. Cet événement a

---

<sup>79</sup> « Grâce à « L'Année Capitale », Marseille a retrouvé sa fierté », *Le Monde*, mardi 24 décembre 2013, Laurent Carpentier

<sup>80</sup> <http://www.leg-agency.com>

créé la surprise. Pour 80% d'entre eux il a montré un territoire dynamique, a eu un effet bénéfique sur le tourisme, et a été vecteur d'image positive pour le territoire.»<sup>81</sup>

L'année capitale est indéniablement synonyme de changement pour Marseille. Un changement de perception d'un grand port français a une influence sur l'image des autres ville-portuaires, notamment de ses voisines méditerranéennes.

Son Vieux-Port est plus que jamais une carte postale qui participe à la construction d'une image renouvelée des ports.

## **2. Les nouveaux habits du port de plaisance**

« Tous les plans industriels ayant échoué jusqu'à maintenant, c'est " en désespoir de cause ", assure le maire de Port-Vendres, que les élus locaux se sont tournés vers la solution du tourisme. »<sup>82</sup>

Dans un mouvement généralisé, les ports des centres-villes plus ou moins délaissés par les activités portuaires revêtent de nouveaux atours. Le Vieux-Port de Marseille est un musée à ciel ouvert, tant par la promenade qu'il offre que par son marché au poisson qui relève davantage du folklore que des activités traditionnelles. Sa rénovation par le paysagiste Michel Desvigne<sup>83</sup> laisse plus de place aux piétons, dans une dynamique de réduction des voitures, très présentes à Marseille.

Le canal royal à Sète est lui aussi l'image touristique de la ville, surnommée « la petite Venise du Languedoc ». Quelques chalutiers de pêche y demeurent, et le bâtiment de la criée n'est pas loin, bien qu'elle soit fermée au public par des barrières à l'aspect austère.

A Port-Vendres, la particularité de la petitesse des différents ports permet une interaction intéressante. Depuis le restaurant sur le port, les chargements et déchargements des containers animent le paysage et les esprits. Pourtant, la navigation de plaisance y prend également de plus en plus d'espace. L'accueil du port de plaisance en préfabriqué rappelle la nouveauté de cette activité.

La déambulation dans les ports de centres-villes, où règnent la plaisance, est l'occasion d'admirer des navires de plus en plus luxueux. Le prix des places au port explique une répartition des bateaux à l'image de la gentrification à terre. Ce phénomène de

---

<sup>81</sup> Source : Image et notoriété de l'évènement Marseille Provence 2013, BVA, Cholvy Consultant, Bouches-du-Rhône Tourisme, 2013, Enquête auprès d'un échantillon national et d'un échantillon des résidents des Bouches-du-Rhône.

<sup>82</sup> « Dynamite et béton à Port-Vendres », *Le Monde*, mercredi 21 décembre 1983, Michel Castaing

<sup>83</sup> « Marseille, capitale européenne 2013 de la culture, opère sa mue verte », *Le Monde*, lundi 14 janvier 2013, Luc Leroux

muséalisation du port grâce aux ports de plaisance, contribue grandement à diffuser une image erronée du port, loin de ses activités productives et de ses acteurs.

Le festival *Escale à Sète*<sup>84</sup> en est l'illustration. « Sur les quais, le long des canaux, dans le port, chacun s'active, commente la venue de ces bateaux de légende, anciens thoniers, morutiers, harenguiers ou navires marchands, transformés aujourd'hui en bateaux de croisière. »<sup>85</sup> Cette année, les 350 ans du port étaient célébrés. Une exposition sur l'histoire de la ville avait lieu dans le pavillon de la région, par la Société d'études historiques et scientifiques de Sète et de sa région<sup>86</sup>. Le quai d'Alger, au tirant d'eau plus important que celui du canal royal, accueillait les plus gros bâtiments. La Catalogne était à l'honneur de cette édition de la manifestation, région voisine ayant apporté la voile latine -penchée- à Sète et la pêche au lamparo. Le long des quais, on pouvait déambuler parmi les étals de dégustations de produits régionaux, issus de la mer pour la plupart, comme la fameuse tielle sétoise. Les dégustations de vins rappelaient Sète au commerce viticole qui en a fait un port d'envergure.

Un partenariat avec la marque Armor lux<sup>87</sup> pour des vêtements à l'effigie d'*Escale à Sète* se matérialisait dans une vente de vêtements marins. L'entreprise quimpéroise est un symbole de réussite du savoir-faire industriel français, et le pull marinière, son produit phare. Amor lux symbolise la transition industrielle des régions portuaires : miser sur les marqueurs identitaires locaux et promouvoir la qualité en investissant sur des matériaux innovants et du personnel qualifié. Une formation d'opératrices de confection est d'ailleurs créée à Quimper en 2012, en partenariat avec Pôle emploi et la chambre des métiers et de l'artisanat.

La déambulation du promeneur l'invite à s'aventurer dans le périmètre de la criée, habituellement fermée au public et entourée de grilles éloignant encore un peu plus les activités portuaires de la vie quotidienne.

L'arrivée et le départ des voiliers ont attiré les foules et pour notre interrogée<sup>88</sup> de l'office du tourisme, l'opération est un succès. Entre touristes et Sétois, la différence se fait finalement en fonction du lieu choisi pour admirer le départ des voiliers : il fallait être rue Jean Vilar, entre le cimetière marin et le théâtre de la mer, non loin du nouveau musée de la mer, d'ailleurs.

---

<sup>84</sup> <http://www.escaleasete.com>

<sup>85</sup> « Grands voiliers et vieux gréements font Escale à Sète », *Le Monde*, jeudi 10 avril 2014, Martine Picouët

<sup>86</sup> <http://www.histoiredesete.fr>

<sup>87</sup> <https://www.armorlux.com>

<sup>88</sup> Entretien retranscrit : Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise

*Escale à Sète*, comme toute manifestation folklorique, comporte les deux côtés de la médaille. Elle met à l'honneur les traditions maritimes, la mer, ses acteurs, crée du lien entre les gens, développe le tourisme, assure des retombées économiques. Toutefois, elle participe à la muséalisation du port, et à la domination de la plaisance sur les activités de pêche et de commerce. L'imaginaire collectif se nourrit d'images.

### 3. Un imaginaire collectif réifié et magnifié par la fiction

« (Marseille) est d'abord la ville du vide. La ville de l'imaginaire. " J'ai bien peur que la ville dont vous me parlez soit dans votre tête, écrit notre correspondant, Jean Contrucci, dans son dernier roman. La preuve : vous me la racontez, faute de pouvoir me la montrer. " (Un jour, tu verras. Belfond, 1987). »<sup>89</sup>

La fiction récente façonne un nouveau récit du port. L'effet *Plus belle la vie*<sup>90</sup> pour Marseille n'est pas négligeable. Série télévisée du lundi au vendredi diffusée sur France 3 depuis 2004, elle est suivie par 6 millions de téléspectateurs. Cent mille touristes se rendent à Marseille sur les traces des habitants du Mistral. *PBLV* raconte la vie d'un quartier inspiré du Panier. Le générique met à l'honneur chaque soir les images du Vieux-Port, du MuCEM, de la belle bleue, des pêcheurs... Et les scénarios s'inspirent de l'image de Marseille joviale, qui joue à la pétanque et parle à ses voisins de comptoir, se donne rendez-vous au MuCEM et traîne dans des histoires pas toujours très nettes. Des références réalistes font la notoriété de la série, qui suit au jour le jour l'actualité, avec un décalage parfois intrinsèque à la production audiovisuelle. Installée dans les studios de la Belle de mai, l'équipe a trouvé sa place à la Friche et emploie quotidiennement cent soixante-dix personnes. Alors que personne ne croyait à l'aventure *PBLV*, la série est aujourd'hui un record de longévité d'une série française. « Pour " Plus belle la vie ", la ville est désormais devenue un élément constitutif. » déclare Hubert Besson, son premier producteur, dans *Le Monde*.<sup>91</sup> Le logo de *Plus belle la vie* reprend d'ailleurs la silhouette de Notre-Dame-de-la-Garde, protectrice de la cité. A Marseille aussi, on regarde *Plus belle la vie*, comme le raconte une attachée de conservation du patrimoine non sans fierté « Qui peut se vanter aujourd'hui de parler de chômage, de recherche d'emploi, de précarité tous les soirs

---

<sup>89</sup> « Marseille : Image contre image », *Le Monde*, vendredi 20 février 1987, Philippe Boggio

<sup>90</sup> *Plus belle la vie*, France Télévision, depuis 2004

<sup>91</sup> « « Plus belle la vie » plus Marseille que jamais », *Le Monde*, lundi 29 septembre 2014, Gilles Rof

à la télé ? J'étais en vacances et une commerçante m'a demandé d'où je venais, j'ai dit que je venais de Marseille, elle m'a répondu « ah vous savez, moi j'y suis tous les soirs à Marseille ! » »<sup>92</sup>

Dans la même veine, *Candice Renoir*<sup>93</sup> a vu le jour en 2013 sur France 2. Tournée à Sète, cette série policière met à l'honneur la ville portuaire. Les quatre premières saisons obtiennent trois à cinq millions de chiffre d'audience et une cinquième saison est en production. Le financement de la série par la région est une indication de la volonté de développer le tourisme à Sète en soignant son image. Lors des visites guidées de la ville, certains touristes n'hésitent pas à demander où trouver les lieux de tournage, comme le commissariat de l'héroïne, qui se situe dans l'ancienne caisse primaire d'assurance maladie, sur le quai Vauban.<sup>94</sup> Sans connaître le succès de *Plus belle la vie*, *Candice Renoir* se nourrit également du décor naturel du port et de la mer pour ses intrigues. La série offre une visibilité sur la télévision nationale pour la ville de Sète, elle agit nécessairement sur les images associées à la ville-portuaire.

Le reste de l'hexagone avait déjà voyagé à Sète grâce à Abdellatif Kechiche et son film *La graine et le mulet*. Il fut projeté pour la première fois au grand public lors du festival du film méditerranéen à Montpellier -Cinemed<sup>95</sup>- dans sa version intégrale de 2h31 le mardi 30 octobre 2007. Le film a reçu le prix spécial du jury à la Mostra de Venise, et l'actrice Hafsia Herzi le César du meilleur espoir féminin. Une des particularités du film est d'avoir tourné avec beaucoup d'amateurs sétois. Slimane, personnage principal, licencié du chantier naval, achète un bateau délabré avec pour projet d'en faire un restaurant de couscous. Histoire de notre époque, cette comédie sociale donne à voir la ville de Sète dans sa complexité. Immigration, intégration, interactions entre groupes sociaux, reconversion professionnelle : un bateau devenant restaurant ; un employé, auto-entrepreneur et une victoire du tertiaire sur le secondaire.

« Après de mes amis d'enfance les dauphins

Le long de cette grève où le sable est si fin

Sur la plage de la corniche

C'est une plage où même à ses moments furieux

Neptune ne se prend jamais trop au sérieux

---

<sup>92</sup> Rencontre non enregistrée : Dominique Samanni, attachée de conservation du patrimoine, ethnologue, auteure d'un ouvrage sur les métiers du port à Marseille, marseillaise

<sup>93</sup> *Candice Renoir*, France Télévision, depuis 2013

<sup>94</sup> Entretien retranscrit : Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise

<sup>95</sup> <http://www.cinemed.tm.fr>

Où quand un bateau fait naufrage  
Le capitaine crie " Je suis le maître à bord !  
Sauve qui peut le vin et le pastis d'abord  
Chacun sa bonbonne et courage ! " »<sup>96</sup>

Les mots de Georges Brassens imprègnent chacune des images du port de Sète.

## Résumé / Abstract

Les trois villes qui font l'objet de cette étude ont été marquées par une mutation de leur tissu économique. A bien des égards, cette évolution a été traumatisante. Les habitants des ports ont mis en œuvre des stratégies pour inventer un avenir commun. La patrimonialisation de la désindustrialisation est l'un des fondements d'un nouveau récit du port.

In this paper, the three cities were impacted by a mutation of their economical structure. In many ways, this transformation was painful. Harbour citizens established strategies in order to build together a future. The heritagization of de-industrialization is one of the foundations of a new narrative of the port cities.

---

<sup>96</sup> Georges Brassens, « Supplique pour être enterré à la plage de Sète », album *Supplique pour être enterré à la plage de Sète*, 1966

## CONCLUSION

« Et avec eux, irréductible, immédiat et tangible, le sentiment de la concrétude du monde : quelque chose de clair, de plus proche de nous : le monde, non plus comme un parcours sans cesse à refaire, non pas comme une course sans fin, un défi sans cesse à relever, non pas comme le seul prétexte d'une accumulation désespérante, ni comme l'illusion d'une conquête, mais comme retrouvaille d'un sens, perception d'une écriture terrestre, d'une *géographie*, dont nous avons oublié que nous sommes les auteurs. »<sup>97</sup>

Une *géographie* que nous avons tentée de nous approprier à travers l'étude du patrimoine portuaire et de ses représentations des années 1960 à nos jours. Marseille, Sète et Port-Vendres, villes portuaires de la Méditerranée française, ont su illustrer le propos.

Nous pouvons désormais écrire que, plutôt qu'un déclin linéaire, les structures économiques et sociales de nos trois villes portuaires ont connu des mutations. Nous sommes en présence d'un nouvel âge du port : l'âge des conteneurs, de la muséalisation des ports de plaisance, des réhabilitations du front de mer et des mises à l'écart des activités portuaires du centre-ville.

Par ailleurs, l'identité portuaire, ce que le port offre en partage, est une identité territoriale structurée par les activités productives liées au port. La mauvaise réputation renforce le sentiment d'appartenance au port. Comme pour tout territoire stigmatisé, l'exclusion symbolique construit en contre les identités. Raison pour laquelle les mythes sont entretenus par les figures du port elles-mêmes.

Enfin, parce qu'il est un territoire propice à l'installation des entreprises et des industries, le port est particulièrement touché par les transformations du monde du travail. Le traumatisme de la désindustrialisation oblige à panser les plaies du territoire. Les habitants des ports ont mis en œuvre des stratégies pour inventer un avenir commun. La patrimonialisation de la désindustrialisation est l'un des fondements d'un nouveau récit du port.

Faire société dans une ville-port, c'est renouer avec cette identité portuaire. L'horizon commun offert par la mer détermine les comportements de la vie littorale. L'identité portuaire est un témoignage de l'influence de l'environnement sur l'homme.

---

<sup>97</sup> Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Éditions Galilée, 1974.

On pourrait approfondir la recherche dans nos trois villes en multipliant les sources, les entretiens, les articles de presse et la fiction. Etendre la recherche à la peinture, la photographie, l'art plastique. L'enrichir par une approche historique des mouvements de population et de la constitution démographique des populations portuaires. S'attaquer à la côte méditerranéenne française dans son ensemble : évoquer Toulon port militaire, La Seyne-sur-mer et son ancien chantier naval, Port-la-nouvelle et son dynamisme industriel, les ports de plaisance des Alpes-Maritimes. Il faudrait encore confronter l'hypothèse d'une patrimonialisation de la désindustrialisation dans d'autres ports de Méditerranée. On pourrait également questionner l'unité portuaire méditerranéenne et définir des critères de cette identité dans le contexte du nouvel âge du port. Ou encore s'éloigner de la mer intérieure pour étudier des phénomènes semblables ou, au contraire, en remarquer d'autres. Chercher quelque part la définition la plus universelle possible d'une identité portuaire. Des poupées russes envisagées à contre-sens.

Bien que spécifique, cette étude pose des questions contemporaines globales relatives à la division internationale du travail, à l'externalisation de l'économie, à sa tertiarisation, et à l'augmentation des fractures sociales. Parce qu'ils sont des centres névralgiques, des points de passages et d'échanges, les ports sont des territoires clefs dans la compréhension des changements du monde.

Dans les mots de Patrick Boucheron, lors de sa leçon inaugurale au Collège de France, résonnent au fond les motivations de ce travail et de son éventuelle poursuite :

« Je me souviens qu'il y a des temps heureux où la mer Méditerranée se traverse de part en part, et d'autres, plus sombres, où elle se transforme en tombeau.

Et alors, à se tenir face à la mer, on ne voit plus la même chose. « Tenter, braver, persister » : nous en sommes là. Il y a certainement quelque chose à tenter. Comment se résoudre à un devenir sans surprise, à une histoire où plus rien ne peut survenir à l'horizon, sinon la menace de la continuation ? Ce qui surviendra, nul ne le sait. Mais chacun comprend qu'il faudra, pour le percevoir et l'accueillir, être calme, divers et exagérément libre. »<sup>98</sup>

---

<sup>98</sup> Patrick Boucheron, « Ce que peut l'histoire », leçon inaugurale au collège de France, 17 décembre 2015.

## Résumé / Abstract

Aborder les ports, leur histoire, leur géographie et leurs représentations, c'est se confronter aux mutations de notre époque. Ce travail propose quelques pistes de réflexions, comme celle de la patrimonialisation de la désindustrialisation. Il appelle des enrichissements pour établir ce que l'identité portuaire peut apporter à un monde en devenir.

To study harbour cities, their history, geography and their collective representations is also studying contemporary changes. This thesis offers lines of thoughts such as the heritagization of de-industrialization. It must be thorough in order to establish what harbor identity can bring to a world that is moving towards.

## BIBLIOGRAPHIE

### I Patrimoine, identités, territoires

#### Ouvrages de synthèse :

BABELON, Jean-Pierre, CHASTEL, André, *La notion de patrimoine*, Paris, Liana Levi, 1994.

BOYER, Henri, *De l'autre côté du discours. Recherches sur le fonctionnement des représentations communautaires*, Paris, L'Harmattan, 2003.

CASTELLS, Manuel, *Le pouvoir de l'identité*, Paris, Fayard, 1999.

CHOAY, Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.

CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001.

GENDRON, Stéphane, *L'origine des noms de lieux en France*, Paris, Errance, 2003.

GUERIN-PACE, France ; IVANOVNA, Elena, dir., *Ces lieux qui nous habitent : Identités des territoires, territoires des identités*, Paris, La Tour d'Aigues, Ed. De l'Aube, 2008.

KAUFMANN, Jean-Claude, *L'invention de soi, une théorie de l'identité*, Paris, Hachette, coll. Pluriel, 2004.

NORA, Pierre, dir., *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1984-1986.

POIRRIER, Philippe, *Histoire des politiques culturelles de la France contemporaine*, Dijon, Université de Bourgogne : Bibliest, 1998.

POULOT, Dominique, *Une histoire du patrimoine en occident*, Paris, PUF, 2006.

RIEGL, Alois, *Le culte des monuments, Son essence et sa genèse*, Paris, Seuil, (1903), 1984.

SCHAMA, Simon, *Paysage et mémoire*, Paris, Le Seuil, coll. L'Univers historique, 1999.

TAYLOR, Charles, *Les sources du moi*, Paris, Le Seuil, 1998.

#### Articles et chapitres d'ouvrages :

BERQUE, Augustin, « Milieu et identité humaine », *Annales de géographie*, n° 638-639, p. 385-399, 2004.

BLONDIAUX, Luc ; SINTOMER, Yves, « L'impératif délibératif », *Politix*, vol.15, n°57, 2009, p.28-38.

BOURDIEU, Pierre, « L'identité et la représentation. Éléments pour une réflexion critique sur l'idée de région », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 35, « L'identité », novembre 1980, p. 63-72.

BOYER, Henri, « Fonctionnements sociolinguistiques de la dénomination toponymique », *Mots. Les langages du politique*, n°86, 2008.

BRUBAKER, Roger, « Au-delà de l'identité », *Actes de la Recherche en Sciences sociales*, 139, p. 66-85, 2001.

CARDY, Hélène, « Le discours identitaire dans les politiques de communication territoriale. La place des palmarès et de leur médiatisation. », *Mots. Les langages du politique*, n° 97, 2011.

CHEVALIER, Denis, « Collecter, exposer le contemporain au mucem », *Ethnologie française*, vol.

38, p. 631-637, avril 2008.

DEBARBIEUX, Bernard, « Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie », *L'Espace géographique*, avril 2006, tome 35, p. 340-354.

DI MEO, Guy, « De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie », *L'information géographique*, volume 62, n°3, p. 99-110, 1998.

GUERIN-PACE, France, « Sentiment d'appartenance et territoires identitaires », *L'Espace géographique*, avril 2006, tome 35, p. 298-308.

GUERIN-PACE, France ; GUERMOND, Yves, « Identité et rapport au territoire », *L'Espace géographique*, avril 2006, tome 35, p. 289-290.

MAZE, Camille, « Du MATP au(x) Mucem : les vicissitudes du musée français d'ethnologie nationale », *Musées d'ethnologie, Culture, politique, changement institutionnel*, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 2013.

MICOUD, André, « Patrimonialiser le vivant », *Espaces Temps*, n°74-75, « Transmettre aujourd'hui. Retour vers le futur », 2000, p. 66- 77.

NOOTENS, Thierry, « Un individu "éclaté" à la dérive sur une mer de "sens" ? Une critique

du concept d'identité », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 62, n° 1, 2008, p. 35-67.

PIVETEAU, Jean-Luc, « Le territoire est-il un lieu de mémoire ? », *L'Espace géographique*, tome 24, n° 2, p. 113-123, 1995.

PIZZORNI, Florence, « Le contemporain du MNATP au MuCEM, une articulation entre recherche et patrimonialisation », *Bulletin du musée basque*, 2012.

RAUCH, André, « Les loisirs, temps libéré ? L'ère des loisirs a ouvert un autre usage du temps. Temps épargné, aménagé ? Temps pour soi ? », *Revue Projet*, janvier 2003, n° 273, p. 43-51.

RIECAU, Jean, « Sociétés et identification territoriale. Permanence des lieux, territorialités religieuses et festives sur le littoral au golfe du Lion », *Annales de Géographie*, tome 107, n°604, 1998, p. 610-636.

SEGALEN, Martine, « Des ATP au Mucem : exposer le social », *Ethnologie française*, vol. 38, p. 639-644, avril 2008.

SEGALEN, Martine, « L'impossible musée des cultures de la France : Le cas du Musée national des arts et traditions populaires, » *Musées d'ethnologie, Culture, politique, changement institutionnel*, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 2013.

SNOW, David, « Collective Identities and Expressive Forms », Irvine (CA), Center for the Study of Democracy, paper 01.07, 2001.

TORNATORE, Jean-Louis, « Mémoire, patrimoine, globalisation. Cultures de/dans la déterritorialisation », dans *Qualifier des lieux de détention et de massacre. Territorialisation, déterritorialisation*, FLEURY, Béatrice ; WALTER, Jacques dir., Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 2009, p. 25-40.

TORNATORE, Jean-Louis, « L'espace de la mémoire, une approche anthropologique ou comment dépasser le concept de "lieu de mémoire" », dans *Dépasser le cadre national des « Lieux de mémoire » : Innovations méthodologiques, approches comparatives, lectures transnationales*, MAJERUS, Benoît ; MARGUE, Michel ; PEPORTE, Pit, dir., Bruxelles, Bern, Berlin, Frankfurt am Main, New York, Oxford, Wien, Éditions Peter Lang, 2009, p. 33-48.

TORNATORE, Jean-Louis, « Du patrimoine ethnologique au patrimoine culturel immatériel : suivre la voie politique de l'immatérialité culturelle », dans *Le patrimoine culturel immatériel. Enjeux d'une nouvelle catégorie*, BORTOLOTTI, Chiara, dir., Paris,

Éditions de la MSH, 2011, p. 213-23.

### **Actes de colloques et de rencontres :**

GUILLAUME, Pierre, *Identités méridionales entre conscience de soi et vision de l'autre*, Actes du 126e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Toulouse 2001, Paris, Comité des Travaux historiques et scientifiques, 2002.

*Evolution et représentation du paysage de 1750 à nos jours*, Colloque de Montbrison, 2-4 octobre 1996.

## **II Ports, maritimité et industries**

### **Ouvrages de synthèse**

ANDRIEUX, Jean-Yves, *Le patrimoine industriel*, Paris, PUF : coll. Que sais-je ?, 1992.

BOUCHERON, Patrick, dir., *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*, Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005.

CABANTOUS, Alain ; LESPAGNOL, André ; PERON, Françoise, dir., *Les français, la terre et la mer. XIIIème-XXème siècles*, Paris, Fayard, 2005.

CHALINE, Claude, dir. ; coordination RODRIGUES-MALTA, Rachel, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1994.

CORBIN, Alain, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.

CORBIN, Alain ; RICHARD, Hélène, dir., *La mer : Terreur et fascination*, Paris, Editions du Seuil, 2004.

CORNU, Marie ; FROMAGEAU, Jérôme, dir., *Le patrimoine culturel et la mer : aspects juridiques et institutionnels*, Paris, L'Harmattan, 2002.

DEBRIE, Jean ; LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, *La décentralisation portuaire : réformes, acteurs, territoires*, Paris, L'Harmattan, 2010.

DEBOUDT, Philippe ; MEUR-FEREC, Catherine ; MOREL, Valérie ; BARON, Guy,

- Géographie des mers et des océans*, Paris, Colin, 2015.
- GAMBLIN, André, dir., *Les littoraux espaces de vies*, Paris, SEDES, 1998.
- GUILLAUME, Pierre, *Les activités littorales*, Paris, Comité des Travaux historiques et scientifiques, 2002.
- GUILLAUME, Pierre, *La vie littorale*, Paris, Comité des Travaux historiques et scientifiques, 2003.
- GRAS, Pierre, *Le temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Tallandiers, Paris, 2010.
- GRIFFATON, Marie-Laure, dir. *Ports d'Europe en quête de nouveaux mondes*, Musée portuaire de Dunkerque, 2013.
- MAT, Nicolas ; CERCEAU, Juliette ; ALIX, Yann, *Economie circulaire et écosystèmes portuaires*, Edition EMS, 2015
- MERCKELBAGH, Alain, *Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! La politique du littoral sous la Vème République*, Versailles, Quæ, 2009.
- MICHELET, Jules, *La Mer*, Paris, rééd., Gallimard, 1983.
- PAULET, Jean-Pierre, *Les villes et la mer*, Paris, Ellipses, 2011.
- RODRIGUES-MALTA, Rachel, *La ville et le port : le réaménagement des espaces portuaires délaissés : les cas de Gênes, Naples et Trieste*, Lille, Atelier national de reproduction des thèses, 1996.
- ROUX, Michel, *L'imaginaire marin des français : mythe et géographie de la mer*, Paris, l'Harmattan, 1997.
- VIGARIE, André, *Ports et commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.

### **Etudes de cas**

- BROSSARD, Sylvie, *Conservation du patrimoine et mise en valeur des sites historiques : ports urbains, Bordeaux et Boston*, 1985.
- CHENU, Alain, *L'accès aux emplois industriels : effets de l'aménagement régional, Fos - Étang de Berre - Marseille*, Paris, La Documentation française, 1975.
- DAUMALIN, Xavier ; GIRARD, Nicole ; RAVEUX, Olivier, dir., *Du savon à la puce :*

*l'industrie marseillaise du XVIIe siècle à nos jours*, Marseille, Laffitte, 2003.

GIOVANNONI, Vincent, *Les pêcheurs de l'étang de Thau : écologie humaine et ethnologie des techniques*, Paris, L'Harmattan, 1995.

KRAMAROVA, Sárka, *Patrimonialisation et reconversion de l'architecture industrielle du XIXe et du XXe siècle dans les ports militaires de la façade atlantique : l'exemple de Brest, Lorient et Saint-Nazaire*, (thèse) dir. Daniel LE COUEDIC et Helena ZEMANKOVA, 2010.

### **Articles :**

BERGSLI, Heidi, « Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer », *Méditerranée*, 111, 2008.

CATTEDRA, Raffaele, « Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée », *Rives méditerranéennes*, n°39, 2011, p.81-102.

DAUMALIN, Xavier ; RAVEUX, Olivier, « Marseille (1831-1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n°1, 2001, p. 153-176.

DEBRIE, Jean ; LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « La décentralisation des ports en France : de la recomposition institutionnelle aux mutations fonctionnelles. L'exemple de Toulon », *Annales de géographie*, mai 2009, n° 669, p. 498-521.

DOREL-FERRE, Gracia, « Les colonies industrielles catalanes, un patrimoine exceptionnel mais encombrant », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011, p.43-56.

DUBREUIL, Delphine, « Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage », *Flux*, janvier 2005, n° 59, p. 46-58.

DUCRUET, César, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 417, 27 mars 2008.

DUCRUET, César, « Régions portuaires et mondialisation », *Méditerranée*, 111, 2008.

GARNIER, Jacques ; ZIMMERMANN, Jean-Benoît, « L'Aire Métropolitaine Marseillaise et les territoires de l'industrie », *Géographie, économie, société*, février 2006, vol. 8, p. 215-238.

GHIARA, Hilda ; SILLIG, Cécile, « Les territoires du port - Le cluster portuaire et logistique génois », *Méditerranée*, 111, 2008.

GIOVINAZZI, Oriana, « Citta' portuali e waterfront urbani: costruire scenari di

trasformazione in contesti di conflitto », *Méditerranée*, 111, 2008.

GONZALEZ LAXE, Fernando, « Gouvernance portuaire : principales trajectoires dans les ports européens et latino-américains », *Méditerranée*, 111, 2008.

GRESILLON, Boris, « La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la Friche de la Belle de Mai à Marseille », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011, p.87-101.

LACAVE, Jean-Marc, « Les synergies espace portuaire/espace urbain dans les reconversions de friches portuaires », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, février 2014, n° 74, p. 59-64.

LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Norois*, 225, 2012.

LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis », *Méditerranée*, 111, 2008.

LOREK, Maria, « Eco-industrie et reconversion du territoire industriel et portuaire : le cas de Gdansk », *Marché et organisations*, février 2012, n° 16, p. 129-152.

MARCADON, Jacques, « Les ports de commerce, l'environnement et la gestion intégrée du littoral », *Bulletin de l'Association de géographes français*, février 1999.

MARNOT, Bruno, « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIXe siècle », *Flux*, janvier 2005, n° 59, p. 10-21.

MINOVEZ, Jean-Michel, « Conflits et coopération dans la structuration et la déstructuration des territoires de l'industrie du Midi, XVIIIe-XXe siècles », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011, p. 11-25.

MOLLURA, Gaetano, « Les programmes européens et les villes : politiques intégrées de requalification urbaine et "gouvernance" », *Rives méditerranéennes*, n°39, 2011, p.113-123.

MUTIN, Georges, « Le commerce extérieur de l'Algérie en 1964 », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 40, n°4, 1965. p. 345- 365.

PARISI, Roberto, « L'usine, l'espace et la ville à Naples dans une perspective historique : installation, réemploi, délocalisation », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011, p.27-41.

PICON, Bernard, « Mécanismes sociaux de transformation d'un écosystème fragile : la

Camargue », *Études rurales*, n°71-72, « Campagnes marginales, campagnes disputées », 1978.

PRELORENZO, Claude, « La ville portuaire, un nouveau regard », *Rives méditerranéennes*, n°39, 2011, p.13-22.

RODRIGUES-MALTA, Rachel, « Villes portuaires horizons 2020 », *Méditerranée*, 111, 2008.

TORNATORE, Jean-Louis, « Culture technique et identité professionnelle autour des activités portuaires » in *Le livre des États Généraux de la Culture Scientifique, Technique et Industrielle : 26 régions dans tous leurs états*. Paris, Ministères de la Recherche, de la Culture, de l'Industrie et de la Jeunesse, 1989, p. 246-247.

TORNATORE, Jean-Louis, « Les mots d'un métier : ouvrier de la "Navale" à Marseille », *Industries en Provence. Dynamiques d'hier et d'aujourd'hui*, n° 6, 2000, p. 41-42.

TOURRET, Paul, « Ports français. Les mutations », *Outre-Terre*, mars 2012, n° 33-34, p.321-331.

VASSEUR, L-V « Les principaux chantiers de construction navale sur les côtes de la Méditerranée française : La Seyne-Sur-Mer, La Ciotat, Port De Bouc », *Méditerranée*, 2e année, n°3, 1961, pp. 35-57.

VIGARIE, André, « La France a-t-elle su gérer ses ports ? », *Acta geographica*, n° 1511, 2003, p. 7-27.

WESTERDAHL, Christer, « The maritime cultural landscape », *The International Journal of Nautical Archaeology*, Février 1992, vol. 21, p.5-14.

### **Actes de colloques et rencontres :**

*La maritimité aujourd'hui*, actes du colloque international, Paris, 25-26 novembre 1991, organisé sous la dir. de Françoise PERON et Jean RIEUCAU, Paris, Éd. L'Harmattan, 1996.

*Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie : rapport de recherche pour le plan construction et architecture, programme ville et port*, Thierry BAUDOUIN, Michèle COLLIN, Laboratoire d'histoire maritime, Le Havre, Association internationale villes et ports, 1994.

*Le patrimoine industriel portuaire : enjeux et perspectives : XIIe colloque national sur le patrimoine industriel*, Marseille, 26, 27, 28 mars 1998, org. par le CILAC, Comité

d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel et MIP- Provence, Association mémoire, industrie, patrimoine en Provence.

*Le patrimoine portuaire : le port et la ville : rencontres du Havre*, 16 et 17 novembre 1992, Association internationale Villes et ports ; Plan construction et architecture, Programme Cité-projets ; Thierry Baudouin, Michèle Collin.

*Villes portuaires : modèles dans le temps et dans l'espace* : actes de la journée d'études organisée par l'UMR TELEMME et le réseau des chercheurs sur les villes portuaires - 1er juin 2001 - Maison Méditerranéenne des sciences de l'homme, sous la responsabilité de Rachel RODRIGUES-MALTA, Montpellier, Société languedocienne de géographie, 2001.

*Savoir gérer le patrimoine ville-port : identité, stratégies urbaines, enjeux économiques*, actes des rencontres de l'AIVP, Lorient, 12-13 juin 2003, co-organisées par la Ville de Lorient et l'Association internationale Villes et ports.

### **III Méditerranée**

#### **Ouvrages de synthèse :**

ALBERA, Dionigi ; TOZY, Mohamed, dir., *La Méditerranée des anthropologues : Fractures, filiations, contiguités*, Paris, L'atelier méditerranéen, 2005.

BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949.

CARPENTIER, Jean ; LEBRUN, François, dir., *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Points Seuil, 2001.

COLLETTA, Teresa, *Città portuali del Mediterraneo : luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, Milano, Franco Angeli, 2012.

DELANO-SMITH, Catherine, *Western Mediterranean Europe : a historical geography of Italy, Spain, and southern France since the Neolithic*, London, New York, Academic Press, 1979.

DUFOURCQ, Charles-Emmanuel, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen âge : Provence, Languedoc, Catalogne*, Paris, Hachette, 1975.

MALKIN, Irad ; HOHLFELDER, Robert Lane, *Mediterranean cities : historical*

*perspectives*, London, Franck Cass, 1988.

PERRIN, Coline, *La Méditerranée : vers un littoral sans nature ? Les espaces agricoles et naturels face à l'urbanisation*, Rome, École française de Rome, 2013.

PINUCCIA-FRANCA, Simbula, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milano, Bruno Mondadori, 2009.

VERLAQUE, Christian, *L'industrialisation des ports de la Méditerranée occidentale*, Lille, A.N.R.T., 1972.

### **Études de cas :**

BAILLON, Jean-Claude, dir., *Marseille : Histoires de famille*, Paris, Autrement, 2012.

BANCAUD, Florence ; DALLET-MANN, Véronique ; PICKER, Marion, dir., *Marseille, éclat(s) du mythe*, Aix-en-Provence, PUP, 2013.

BERTONCELLO, Brigitte ; DUBOIS, Jérôme, *Marseille Euroméditerranée : accélérateur de métropole*, Marseille, Parenthèses, 2010.

BONILLO, Jean-Lucien (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1991.

BOURA, Olivier, *Marseille ou la mauvaise réputation*, Paris, Arléa, 2005.

BURLE, Joëlle, *Essai d'analyse comparée des formes urbaines de Gênes, Marseille et Alexandrie: la ville portuaire du XIXe siècle*, Université d'Aix-Marseille I, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, thèse sous la direction du prof. ILBERT, Robert, 2003.

BRETON, Christine ; MAHDJOUR, Dalila, *Zone arrière-portuaire*, Marseille, Commune, 2012.

CADORET, Anne, *Conflits d'usage liés à l'environnement et réseaux sociaux : enjeux d'une gestion intégrée ? Le cas du littoral du Languedoc-Roussillon*, Lille, A.N.R.T., 2008.

DONZEL, André, dir., *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine de Marseille*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001.

FAGET, Daniel, *Marseille et la mer*, Rennes, PUR, 2011.

FOLLIN, Raymond ; MIEGE, Jean-Louis ; POURCELE, F., *Navigations méditerranéennes au XIXe siècle. 1, Marseille et les ports méditerranéens: évaluation quantitative*, Aix-en-

Provence, Institut de recherches méditerranéennes, 1986.

FOURNIER, Pierre ; MAZZELLA, Sylvie, *Marseille, entre ville et port : les destins de la rue de la République*, Paris, La Découverte, 2004.

MEURIOT, Éric ; DREMIERE, Pierre-Yves ; CAPELLE, Jean, *Le Chalutage en Méditerranée : le port de Sète : évolution économique, 1970-1984*, Brest, IFREMER, 1987.

PERALDI, Michel ; DUPORT, Claire ; SAMSON, Michel, *Sociologie de Marseille*, Paris, La Découverte, 2015.

RONCAYOLO, Marcel, *L'imaginaire de Marseille : Port, ville, pôle*, Lyon, ENS Éditions, rééd. 2014.

SAMANNI, Dominique ; POLI, Brigitte, *La Bouillabaisse, un plat, un emblème, un art de vivre*, Avignon, Benezet, 2004.

SANCHEZ, Corinne ; JEZEGOU, Marie-Pierre, dir., *Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité*, Lattes, Éd. de l'Association pour le Développement de l'Archéologie en Languedoc-Roussillon, 2011.

SUREAU-GABORIT, Emilie, *L'étude du patrimoine maritime de la côte vermeille : de l'héritage complexe aux tentatives de valorisation, une lecture sociale et culturelle du littoral nord-catalan*, Université de Perpignan – Via Domitia, thèse de doctorat sous la dir. du prof. GOGER, Jean-Marc, 2008.

TORNATORE, Jean-Louis, « Le port en bleu », in *Du dinosaure au cabanon. Approche insolite des Patrimoines des Bouches-du-Rhône*, Arles, Actes Sud, 1993, p. 247-260.

VAUTRAVERS, Constant, *Marseille/Fos, 26 siècles devant la mer : mémoires d'un port*, Marseille, Port autonome de Marseille, 1981.

### **Articles :**

COLLETTA, Teresa, « The Historical Naples' Waterfront and the Reconversion of the Military Locations: The Acton Dock, the Bourbon Dockyard and the San Vincenzo Pier », *Méditerranée*, 111, 2008.

COTE, Marc ; JOANNON, Michèle, « La littoralisation en Méditerranée : deux cartes de cadrage », *Méditerranée*, tome 91, janvier 1999.

COURTOT, Roland, « Les mutations du paysage agraire sur le littoral sableux de la petite

Camargue aux XIXe et XXe siècles », *Rives méditerranéennes*, n°38, 2011, p.73-85.

DAUMAS, Max, « L'essor du port de Sète », *L'information géographique*, volume 24 n°4, 1960, pp. 148-156.

DRIESSEN, Henk, « Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered », *History and Anthropology*, vol. 16, n. 1, mars 2005, p. 129–141.

ESCALLIER, Robert, « Les villes intermédiaires en Méditerranée, comme observatoire des permanences et des changements. Essai de synthèse », *Cahiers de la Méditerranée*, n°50, 1995.

FETTAH, Samuel, « Images de la ville, images du port. Les descriptions de Livourne des Lumières au Risorgimento », *Cahiers de la Méditerranée*, n°59, 1999.

GEORGES, Pierre, « La côte méditerranéenne de la France, par la carte et le croquis », *L'information géographique*, volume 3 n°1, 1938, pp. 29-31.

JOURDAN, Silvère, « Un cas aporétique de gentrification : la ville de Marseille », *Méditerranée*, 111, 2008.

JOUTARD, Philippe, « Entre histoire et mémoire, espérer une Méditerranée plurielle », *La pensée de midi*, mars 2000, n° 3, p. 6-9.

PARISI, Roberto, « Naples. Un patrimoine portuaire entre mémoire et valorisation », *Rives méditerranéennes*, n°39, 2011, p.23-32.

PRATA, Ana ; FERNANDA ROLLO, Maria, dir., « Dynamiques des ports méditerranéens », *Cahiers de la Méditerranée*, Nice, Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine, 2010.

RINAUDO, Yves, « Notables, culture et association en Provence », *Cahiers de la Méditerranée*, n°46-47, 1993.

RONAI, Simon, « Marseille : une métropole en mutation », *Hérodote*, avril 2009, n° 135, p. 128-147.

#### **Actes de colloques et de rencontres :**

*Bateaux et ports méditerranéens : bilan et perspectives : actes de la table ronde internationale, Sfax-Kerkena 6-7 Avril 2005*, édité par Abdelhamid BARKAOUI, Eric RIETH ; préface Mohamed HASSINE FANTAR ; Université de Sfax, Faculté des lettres et

des sciences humaines de Sfax ; Association Tunisienne pour la sauvegarde du patrimoine maritime ; Centre Cercina pour les recherche sur les îles méditerranéennes.

*La métropole euroméditerranéenne de demain*, 7e conférence internationale Villes & ports, Marseille, du 6 au 9 novembre 2000, Palais du Pharo ; Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, Marseille, [s.n.], 2001.

*Le Languedoc, le Roussillon et la mer des origines à la fin du XXème siècle (1960-1990)*, Sète, 1992, René-Paul DESSE, *Annales de géographie*, tome 103, n° 577, 1994.

*Le Languedoc et la mer : (XVIe-XXIe siècle)* : Journée d'études du 15 mai 2009, organisée par l'Université Paul Valéry ; sous la direction de Patrick LOUVIER Montpellier : Presses Universitaires de la Méditerranée, Impr. 2012.

*Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations (XVI- XXIe siècles) : actes du colloque tenu à Montpellier les 19 et 20 mars 2004 en hommage à Louis Dermigny (1916-1974)*, organisé par le Centre d'histoire et d'histoire de l'art des époques moderne et contemporaine de l'Europe méditerranéenne et de ses périphéries ; publiés par Lionel DUMOND, Stéphane DURAND et Jérôme THOMAS, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007.

*Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge : actes du colloque de Lattes*, 12, 13, 14 novembre 2004, musée archéologique Henri Prades, organisé par la ville de Lattes et la Direction régionale des affaires culturelles Languedoc-Roussillon; sous la direction de Ghislaine FABRE, Daniel LE BLEVEC, Denis MENJOT, Montpellier, Association pour la connaissance du patrimoine en Languedoc Roussillon, cop. 2009.

*Villes-ports de la Méditerranée occidentale : appareil portuaire et morphologie urbaine : rapport final*, Colloque de Marseille, 27-28 septembre 1984 ; Conseil de l'Europe ; Ecole d'architecture de Marseille ; Ministère français de l'urbanisme et du logement.

*Waterfrontmed : améliorer la compétitivité des territoires par la réalisation des Parcs Portuaires*, Programma europeo di cooperazione transnazionale Interreg IIIB Medocc, progetto Waterfrond MED ; capofila Regione Lazio, Roma, Gangemi, impr. 2010.

## **IV Epistémologie**

**Ouvrages de synthèse :**

BEAUD, Stéphane ; WEBER, Florence, *Guide de l'enquête de terrain. Produire et analyser des données ethnographiques*, Paris, Éd. La Découverte, Guides Repères, 2003 (1ère éd. 1998).

BECKER, Howard Saul, *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris, Éd. La Découverte, Guide Repères, 2002.

BEDARIDA, François, dir., *L'histoire et le métier d'historien en France. 1945-1995*, Paris, Éd. Maison des sciences de l'homme, 1995.

BONNEMAISON, Joël, *La géographie culturelle*, Éditions du CTHS, Paris, 2000.

CEFAI, Daniel, dir., *L'enquête de terrain*, Paris, Éd. La Découverte, M.A.U.S.S., 2003.

CHEVALIER, Jean ; GHEERBRANT, Alain, *Dictionnaire des symboles : mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, Robert Laffont, Paris, 1969.

CLAVAL, Paul, *La géographie culturelle*, Édition Nathan, Paris, 1995.

GUIBERT, Joël ; JUMEL, Guy, *La socio-histoire*, Paris, Armand Colin, Cursus, 2002.

LE GOFF, Jacques ; CHARTIER, Roger ; REVEL, Jacques, dir., *La nouvelle histoire*, Paris, CEPL, 1978.

LE ROUX, Robert, *Histoire et sociologie en France*, Paris, Presses Universitaires de France, Le sociologue, 1998.

NORA, Pierre ; LE GOFF, Jacques, dir., *Faire de l'Histoire*, Paris, Gallimard, 1974.

PROST, Antoine, *Douze leçons sur l'Histoire*, Paris, Points Seuil, 1996.

VEYNE Paul, *Comment écrit-on l'histoire*, Paris, Éd. Seuil, Points, 1978 (1ère éd. 1971).

### **Articles et chapitres d'ouvrages :**

AGIER, Michel, « Ni trop près ni trop loin. De l'implication ethnographique à l'engagement intellectuel », *Gradhiva*, 21, 1997, p. 69-76.

BECKER, Jean-Jacques, « La mémoire, objet d'histoire ? », *Écrire l'histoire du temps présent. En hommage à François Bedarida. Actes de la journée d'études de l'Institut d'Histoire du Temps Présent, 14 mai 1992, Paris*, Éd. CNRS, Paris, 1993, p. 115-122.

BIZEUL, Daniel, « Que faire des expériences d'enquête ? Apports et fragilité de l'observation directe », *Revue française de science politique*, vol. 57, n°1, 2007, p. 69-89.

BLANC, Guillaume, « Une pratique sans questionnement. Le terrain en histoire », *Hypothèses*, janvier 2011, p. 15-25.

CASTONGUAY, Stéphane, « Sortir l'histoire des sciences et des techniques de leur contexte national : limites et défis du comparatisme », *Scientia Canadensis*, vol. 28, 2005, p.39-50.

CEFAI, Daniel ; AMIRAUX, Valérie, « Les risques du métier. Engagements problématiques en sciences sociales. Partie 1 », *Cultures et Conflits*, vol. 47, 3, 2002, p. 15-48.

COLLIGNON, Béatrice, « L'éthique et le terrain », *L'information géographique*, vol. 74, n°1, 2010, p. 63-83.

DAHLEM, Jacqueline, « Des historiens à la recherche d'un consensus », *Mots. Les langages du politique*, n° 53, 1997.

JOUTARD, Philippe ; GRANET-ABISSET, Anne-Marie, « Histoires de vie, histoire dans la vie. Philippe Joutard et l'histoire orale à la française » Entretiens des 4 octobre et 12 décembre 2012, *Sociétés & Représentations*, janvier 2013, n° 35, p. 183-207.

LENCLUD, Gérard, « Quand voir, c'est reconnaître », *Enquête*, 1, 1995, p. 113-129.

PULMAN, Bernard, « Pour une histoire de la notion de terrain », *Gradhiva*, 5, 1988, p. 21-30

RETAILLE, Denis, « Au terrain, un apprentissage », *L'information géographique*, vol.74, n°1, 2010, p. 84-96.

SARDAN, Jean-Pierre Olivier de, « La politique du terrain », *Enquête*, 1, 1995.

SELIMANOVSKI, Catherine, « La lecture des inégalités sociales dans l'espace de la ville contemporaine par les historiens français depuis 1970 », dans *Les espaces de l'historien*, WAQUET Jean-Claude, GOERG Odile et ROGERS Rebecca dir., Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, Sciences de l'histoire, 2000, p. 227-250.

TORNATORE, Jean-Louis, « La difficile politisation du patrimoine ethnologique », *Terrain*, n° 42, 2004, p. 149-160.

#### **Actes de colloques et rencontres :**

CHARLE, Christophe, dir., *Histoire sociale, histoire globale ? Actes du colloque des 27-28 janvier 1989*, Paris, Éd. Maison des sciences de l'homme, 1993.

RIOUX, Jean-Pierre, *Questions à l'histoire orale : table ronde du 20 juin 1986*, éd. Cahiers de l'Institut d'Histoire du Temps Présent, 4, 1987.

## SOURCES

### D) Sources écrites

#### **A. Archives du journal *Le Monde* du 1er janvier 1960 au 1er juin 2016**

*Sont écartés du corpus les articles traitant de faits divers, de politique ainsi que ceux, nombreux, faisant référence à l'OM. L'accent est mis sur les activités et la vie du port, l'urbanisme, les mouvements sociaux, la création et le vivre ensemble. Les articles, au nombre de 361, sont présentés par ville puis par ordre chronologique.*

##### **1. Sète**

« Les pêcheurs de Sète bloquent l'entrée du port avec leurs barques », samedi 14 juillet 1962

« Diverses mesures vont être prises pour remédier à la mévente des sardines », mardi 31 juillet 1962

« Conflit à Sète où les pêcheurs s'opposent à ce que les chalutiers des « pieds-noirs » appareillent avant l'heure traditionnelle », lundi 22 juin 1964

« Des marins pêcheurs arrêtent deux bateaux de recherches pétrolières », mercredi 13 avril 1966

« Trois siècles d'Histoire de Sète », mercredi 10 août 1966

« Dans trois ans, les canaux du Midi seront totalement équipés pour la plaisance », mardi 6 septembre 1966

« Huit villes entre leur légende et la réalité », mardi 16 mai 1967, Roger Becriaux

« La transformation du littoral : 160 km. de renouveau », mardi 16 mai 1967, Charles Vanhecke

« La ville de Sète va aménager une plage de 14 hectares », lundi 5 août 1968

« Jean Vilar au cimetière marin », mardi 1 juin 1971, Roger Becriaux

« Les joutes languedociennes », vendredi 6 août 1971, Gérard Albouy

« Autour de la Méditerranée de Sète à Tanger : Un ferry et quelque chose en plus », samedi 1 mars 1975, Pierre Trey

« Sète : une ville dans le sillage de son port », mercredi 5 mars 1975, François Grosrichard

« Précautions pour Thau », samedi 3 janvier 1976

« Pêche : pour la modernisation du port du Sète », samedi 8 janvier 1977, Roger Becriaux

« Une soirée à Sète », jeudi 26 juillet 1979, Pierre Georges

« Au conseil d'Etat La fermeture en mars 1975 du port de Sète aux navires pinardiers », vendredi 21 décembre 1979

« 18000 hectolitres de vin détruits », mercredi 12 août 1981, Roger Becriaux

« "Derrière les viticulteurs il y a tout le Sud" », mardi 18 août 1981, Jacques Grall

« Sète, capitale de la formation maritime », vendredi 2 octobre 1981

« Sète-Les Baléares par mer », mardi 31 août 1982 »

« Sète : Brassens en eût fait peut-être une chanson », mercredi 10 août 1983, Alain Rollat

« Sète porte du Moyen-Orient », lundi 7 juin 1982

« 4 000 hectolitres de vin italien frelaté ont été saisis à Sète », mercredi 26 mars 1986

« Tandis que le trafic du port se redresse Guerre du ciment à Sète », jeudi 20 octobre 1988, François Grosrichard

« Pêche : Les traces de salmonelle dans l'étang de Thau La polémique sur les huitres touche les méthodes d'analyse », samedi 16 décembre 1989, Jacques Monin

« Bateaux de pêche contre chalutiers espagnols dans le port de Sète », samedi 15 septembre 1990, Jacques Monin

« L'île singulière », vendredi 19 avril 1991, André Laurens

« Varda-Vilar », samedi 20 juillet 1991, Michel Cournot

« Languedoc-Roussillon : le sud magnétique », lundi 16 décembre 1991, André Laurens

« Accord entre dockers et patronat à Sète. », vendredi 30 octobre 1992

« Conflits : les pêcheurs de Sète bloquent le port. », vendredi 12 août 1994

« Sardinologie », lundi 3 février 1997, Georges Pierre

« Explorer les recoins de la ville », samedi 19 juillet 1997, Philippe Dagen

- « Deux ports méditerranéens tentent de relancer leurs activités », mercredi 26 janvier 2000, Jacques Monin
- « Week-end à Sète, ville italienne », jeudi 22 juin 2000, Michaela Bobasch
- « Week-end « sur les quais » à Sète », jeudi 31 mars 2005, Serge Bolloch
- « Les justiciers de la mer », mercredi 3 janvier 2007, Michell Samson
- « Les voitures destinées à l'Europe débarquent à Sète », samedi 6 janvier 2007
- « A Sète, tous les festivals mènent à la mer », mardi 19 juillet 2011, Véronique Mortaigne
- « Quai de la galère », jeudi 24 mai 2012, Florence Aubenas
- « Sète, dans les pas des artistes », jeudi 30 mai 2013, François Bostnavaron
- « Grands voiliers et vieux gréements font Escale à Sète », jeudi 10 avril 2014, Martine Picouët
- « Les poissons dans les filets de la surpêche », mardi 27 janvier 2015, Martine Valo
- « 48 heures à Sète », mercredi 17 février 2016, Yoanna Sultan-R'bibo

## **2. Port-Vendres**

- « Toutes les communications sont interrompues entre la France et l'Algérie », lundi 24 avril 1961
- « Port-Vendres : brève manifestation », mardi 29 mai 1962
- « L'accueil s'organise en métropole », mardi 29 mai 1962,
- « Les pêcheurs de Port-Vendres qui ont bénéficié de l'arrivée, en 1960, des chalutiers d'Agadir accueillent cordialement leurs camarades oranais », samedi 2 juin 1962, Maurice Denuzière
- « Cent cinquante familles de pêcheurs rapatriés vivent tant bien que mal sur leurs chalutiers à Port-Vendres », jeudi 19 juillet 1962, Maurice Denuzière
- « Des commissions régionales vont s'efforcer de régulariser la marche des poissons A Port-Vendres : trop de pêcheurs, trop de poissons », vendredi 20 juillet 1962, Maurice Denuzière
- « Manifestation contre la diminution des liaisons avec l'Algérie », mardi 24 septembre 1963
- « Menaces de conflit à propos de la pêche à la sardine », jeudi 7 janvier 1965

- « Des délégations de pêcheurs marseillais et catalans sont reçues à Paris », vendredi 15 janvier 1965
- « Les importations de fruits et légumes étant suspendues Les barrages de routes ont été levés dans les Pyrénées-Orientales », vendredi 14 juin 1968
- « Les dockers ont cessé le travail dans tous les ports », mardi 26 avril 1977
- « Les Baléares via Port-Vendres », mercredi 24 décembre 1980
- « Dynamite et béton à Port-Vendres », mercredi 21 décembre 1983, Michel Castaing
- « De la sardine à l'anchois », mercredi 20 septembre 1995, Jean-Claude Ribaut
- « Les restes du temple de Vénus gisent peut-être dans la rade de Port-Vendres », jeudi 16 octobre 1997, Emmanuel de Roux
- « Sur la frontière, les traces des réfugiés », mercredi 19 février 2003, Jean-Michel Frodon
- « Polémique autour du premier projet français de parc à thons », mardi 31 janvier 2006, Jean-Claude Marre

### 3. Marseille

#### a. 1960-1970

- « Les pêcheurs de Marseille et de la côte désarment leurs bateaux pour protester contre le "lampo" », mercredi 6 avril 1960
- « Marseille, port de la zone franc », mardi 25 octobre 1960
- « Marseille, carrefour de l'Europe et de l'Afrique », mardi 25 octobre 1960
- « Les primeurs d'Afrique s'accumulent sur les quais de Marseille où se produit le conflit des dockers », lundi 6 novembre 1961
- « Les dockers de Marseille ont repris le travail », mardi 14 novembre 1961
- « Les Bouches-du-Rhône : une prospérité en quête d'expansion Marseille : nouvelle annexe du port ? », mardi 6 mars 1962
- « Marseille face aux exigences de la vie moderne », mardi 6 mars 1962
- « A Marseille, où les services d'accueil ont été profondément réorganisés huit à neuf mille Français d'Algérie débarquent chaque jour des navires et des avions », vendredi 22 juin 1962, Maurice Denuzière
- « Un plan d'urgence est appliqué à Marseille pour l'accueil et l'hébergement des rapatriés », mardi 26 juin 1962, Maurice Denuzière
- « " On peut dire que l'accueil a été réussi grâce aux Marseillais mais le séjour de 120.000 d'entre eux à Marseille ne peut être que provisoire " nous déclare M. Gaston Defferre », lundi 30 juillet 1962 , Maurice Denuzière

- « M. Morin a étudié la création d'un nouveau port de pêche à Marseille », vendredi 8 mars 1963
- « Pour protester contre la mévente de la sardine pêchée au lamparo Soixante-dix chalutiers ferment le port de Marseille », mardi 11 juin 1963, Alain Lubrano
- « Le conflit de la sardine à Marseille, les pêcheurs au lamparo maintiennent leur " garde " devant le Vieux-Port », mercredi 12 juin 1963
- « Les marins marseillais manifestent mercredi pour protester contre le désarmement des navires français et l'affrètement des navires étrangers », mercredi 9 octobre 1963
- « Les marins marseillais C.G.T. réclament la nationalisation de la flotte marchande », mercredi 30 octobre 1963
- « Le syndicat des marins C.G.T. de Marseille et la Compagnie Fraissinet-Cyprien Fabre engagent une polémique sur la sécurité des équipages », mercredi 25 décembre 1963
- « Une vaste zone industrielle (4 500 ha) et un port pétrolier seront créés en bordure du golfe de Fos », samedi 15 février 1964
- « M. Olivier Guichard : la zone industrielle la plus vaste d'Europe sera construite dans le golfe de Fos », samedi 6 juin 1964, Alain Lubrano
- « Le port de Marseille amorce une reconversion », vendredi 27 novembre 1964
- « L'Assemblée nationale a adopté le projet créant six ports autonomes », lundi 12 avril 1965, André Ballet
- « Accord sur le conflit de la sardine en Méditerranée », mercredi 20 janvier 1965
- « Le conseil du port autonome de Marseille décide d'améliorer l'équipement du golfe de Fos », samedi 9 avril 1966
- « Des débardeurs à marseille et à Sète : grève de trois jours », lundi 11 avril 1966, Alain Lubrano
- « Le directeur du port de Marseille s'inquiète des conséquences des grèves des débardeurs », mercredi 11 mai 1966
- « Le port de Marseille est paralysé jusqu'à lundi », lundi 9 janvier 1967, Alain Lubrano
- « Les navires étrangers se détournent du port paralysé », vendredi 20 janvier 1967
- « La crise du port, le chômage et l'industrialisation sont au coeur du débat électoral », vendredi 3 février 1967, Jean Lacouture
- « Les débardeurs réduisent le nombre de leurs revendications », jeudi 9 février 1967 , Alain Lubrano
- « Deux mille cinq cents débardeurs ont été embauchés vendredi matin à Marseille Vingt-trois jours de conflit », samedi 11 février 1967, Jean-François Simon

- « Aix-Marseille, une métropole culturelle à deux têtes », mercredi 22 février 1967, Jean Lacouture
- « Près de Marseille : Le nouveau port de Fos entre en exploitation », mercredi 7 août 1968, Alain Lubrano
- « Les pêcheurs de Marseille reprennent le travail », lundi 19 février 1968
- « La chambre de commerce de Marseille s'inquiète des projets de suppression des paquebots des messageries maritimes. », mercredi 21 février 1968
- « Pour protester contre la mévente les sardinières de la Méditerranée barrent l'entrée des ports », mardi 13 février 1968
- « Le nouveau port de Fos entre en exploitation », mardi 6 août 1968, Alain Lubrano
- « L'étude des milieux naturels est un préalable indispensable à l'aménagement du territoire », mardi 25 mars 1969, Philippe le Corroller
- « Marseille au creux de la vague... », mardi 18 mars 1969, François Grosrichard

#### b. 1970-1980

- « Le centre de Marseille va devenir un quartier d'affaires Les vestiges grecs seront préservés », samedi 28 mars 1970, Etienne Mallet
- « Comment aménager le Languedoc- Roussillon ? », mercredi 9 septembre 1970, Henri Arnavielle
- « Marseille-Fos pourrait devenir le deuxième port européen », mardi 23 février 1971
- « Un des plus pénibles métiers », lundi 19 avril 1971
- « Le pétrole au secours du port », jeudi 21 septembre 1972
- « Le massif des Calanques doit devenir un "monument national" », samedi 11 novembre 1972, Gaston Rébuffat
- « 4500 emplois auraient été supprimés dans le port de Marseille depuis 1965 », vendredi 2 février 1973
- « Le conflit qui oppose la Solmer aux dockers de Marseille porte un coup à la réputation de Fos », mardi 11 décembre 1973, François Grosrichard
- « Le port de Marseille a bien résisté à la crise », vendredi 7 février 1975, Guy Porte
- « Le seul quartier de Marseille vraiment au bord de la mer », samedi 7 juin 1975, Jean Contrucci
- « À Marseille : le début d'une nouvelle politique pour la Méditerranée », samedi 9 août 1975, Guy Porte

- « Marseille enfin sur mer : Le Prado tournera le dos au mistral », samedi 8 novembre 1975,  
Jean Contrucci
- « À Marseille Les industriels s'interrogent », lundi 24 novembre 1975, Guy Porte
- « Quand Marseille dialogue avec Massilia », mardi 16 décembre 1975, Jean Contrucci
- « Les trois-mâts reviendront-ils mouiller au pied de la Canebière ? », samedi 12 juin 1976,  
Jean Contrucci
- « Ouverte : Marseille-le Prado Si l'eau était sale, les poissons le sauraient », mercredi 25 août  
1976, Alain Faujas
- « Marseille: un port dans l'austérité », samedi 2 octobre 1976
- « Les lamparos quittent le Vieux-Port pour la criée moderne de Saumaty », mercredi 27  
octobre 1976, Jean Contrucci
- « Une lettre ouverte du délégué général du comité des armateurs : Vols, déprédations, voies  
de fait dans le port de Marseille », jeudi 24 mars 1977, Guy Porte
- « Marseille "port de voleurs" ? Patrons et syndicats critiquent les attaques des armateurs »,  
lundi 28 mars 1977, Guy Porte
- « Le centre bourse à Marseille : une nouvelle façon de vivre », mercredi 5 octobre 1977, Guy  
Porte
- « " Ce n'est pas Marseille qui s'est endormie c'est la France " », mercredi 23 novembre 1977
- « Marseille, malade de sa réputation I. - Le tourment des vieilles images », samedi 18  
novembre 1978, Jean-Marc Théolleyre
- « Marseille, malade de sa réputation II. - Des espérances bien tempérées », lundi 20  
novembre 1978, Jean-Marc Théolleyre
- « Un entretien avec le directeur général du Port de Marseille 1978 aura été l'année terrible  
mais on peut maintenant être " raisonnablement optimiste " affirme M. Yves Boissereinq »,  
samedi 20 janvier 1979, Guy Porte
- « Après un an de conflit les dockers du port de Marseille s'appêtent à signer un accord avec  
leurs employeurs », vendredi 2 mars 1979
- « Les conséquences de la grève des dockers inquiètent les responsables du port de  
Marseille », vendredi 8 juin 1979, Jean Contrucci
- « Le canal du Rhône à Fos-sur-Mer est déclaré d'utilité publique », lundi 3 septembre 1979,  
Jean Contrucci

#### 1.c.1980-1990

- « " Nous restons coupés du reste de l'Europe " », vendredi 3 octobre 1980, Jean Contrucci

- « Idées neuves à Marseille : Un nouveau théâtre près du Vieux-Port Marcel Maréchal installe ses tréteaux dans la Criée », mercredi 21 janvier 1981, Jean Contrucci
- « Idées neuves à Marseille pour la décennie 1980 Fos se prépare au retour du charbon », mercredi 21 janvier 1981, Guy Porte
- « Marseille compte tirer profit des nouveaux courants de trafic empruntant le canal de Suez », lundi 2 février 1981, Guy Porte
- « Marseille ne dort jamais », mardi 26 mai 1981, Michel Cournot
- « L'important, c'est le savoir-faire », vendredi 5 février 1982, Guy Porte
- « Massalia arabica », jeudi 2 décembre 1982, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Un atelier du patrimoine et musée un musée d'histoire », lundi 4 avril 1983, Frédéric Edelmann
- « Le mariage, du fleuve et de la mer », mercredi 12 octobre 1983, Jean Contrucci
- « Marseille en toute franchise », vendredi 5 avril 1985, François Grosrichard
- « Le quart du trafic du port de Marseille en franchise », lundi 8 juillet 1985, Guy Porte
- « Marseille réhabilitée », samedi 19 octobre 1985, Guy Porte
- « Marseille : ville-énigme », vendredi 25 juillet 1986, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Marseille dans un étau », jeudi 25 décembre 1986, Jean Contrucci
- « Les autorités portuaires dénoncent les voies de fait commises à Marseille », samedi 3 janvier 1987, Guy Porte
- « Les autorités portuaires dénoncent les voies de fait commises à Marseille », samedi 3 janvier 1987, Guy Porte
- « A Marseille, une grève chasse l'autre », mardi 13 janvier 1987, Guy Porte
- « La grève s'installe dans le port de Marseille », mercredi 14 janvier 1987, Guy Porte
- « Les usines de la reconquête », vendredi 20 février 1987, François Grosrichard
- « Un port sous ciels brouillés », vendredi 20 février 1987, François Grosrichard
- « Marseille La ville soigne son coeur. », vendredi 20 février 1987, Guy Porte
- « Marseille : Image contre image », vendredi 20 février 1987, Philippe Boggio
- « Face à la mer, le dos à la terre », lundi 16 mars 1987, Jean Contrucci
- « Le Port autonome de Marseille diminue ses effectifs de 10 % », mardi 21 avril 1987, Guy Porte
- « Le port de Marseille cherche à regagner la confiance de ses clients », mercredi 16 septembre 1987
- « Révision des conventions collectives Les dockers de Marseille se mettent en grève », lundi 5 octobre 1987, Jean Contrucci

- « La grève des dockers occasionne de très importantes pertes au port de Marseille », mercredi 21 octobre 1987, Guy Porte
- « Reconquête », mercredi 11 novembre 1987, François Grosrichard
- « La Joliette fait toilette », mardi 23 février 1988
- « Dans le port, l'engorgement n'est plus ce qu'il était », vendredi 4 mars 1988, François Grosrichard
- « Un port dans le brouillard », mardi 27 septembre 1988, Jean-Louis André
- « Marseille : reconquête du centre », jeudi 19 janvier 1989, Gérard Courtois
- « Le débat sur l'urbanisme et l'avenir de la deuxième ville de France Marseille, ou le poids du déco », jeudi 26 janvier 1989, Emmanuel de Roux
- « Marseille le dos au port », mardi 14 mars 1989, François Grosrichard
- « Fos pompe la Joliette », mardi 14 mars 1989
- « M. Jean-Paul Escande chargé d'une mission de modernisation du port de Marseille. », lundi 31 juillet 1989
- « Marseille à lire On photographie ses beautés, connues ou cachées, on se penche sur son histoire, on en fait même l'objet d'un roman : la cité phocéenne provoque l'engouement des éditeurs. », vendredi 4 août 1989, Jean Contrucci

#### d. 1990-2000

- « Industrie Malgré de bons résultats (hors hydrocarbures) Le Port de Marseille perd sa deuxième place européenne », samedi 10 février 1990, Guy Porte
- « Le Marseille de l'autre », lundi 5 mars 1990, Daniel Scheidemann
- « Après le rapport de M. Jean-Paul Escande Le gouvernement invite les responsables du Port de Marseille à faire preuve d'agressivité commerciale », samedi 24 mars 1990, François Grosrichard
- « Le président du port de Marseille dénonce " la mainmise de l'Etat " », vendredi 30 mars 1990
- « Cessons de jouer avec Marseille », lundi 2 avril 1990, Marcel Marechal, Jean Viard, Gilbert Collard, Rene Allio, Jean Paul de Gaudemar
- « Marseille : descente vers la mer Derrière le Vieux Port, les façades ocres des maisons et les places ont un air d'Italie. », mercredi 4 avril 1990, Jean-Louis André
- « Grève des dockers de Marseille. », jeudi 24 mai 1990
- « Provence-Alpes Côte d'Azur Nouveau " moteur " pour le golfe de Fos », lundi 23 juillet 1990

- « Le port de Marseille souffre du ralentissement des échanges maritimes », vendredi 7 septembre 1990, Guy Porte
- « Le port autonome de Marseille a bien supporté la crise », mardi 29 janvier 1991, Guy Porte
- « En association avec la Générale des eaux Le groupe Sari achète un ensemble d'entrepôts en bordure du port de Marseille », mardi 5 février 1991
- « Que faire des ghettos de centre-ville ? Paris, Lyon et Marseille appliquent des stratégies différentes pour la " reconquête " de quartiers populaires comme la Goutte-d'Or, la place du Pont et Belsunce », lundi 4 mars 1991, Jean-Louis André
- « La Thélème », samedi 4 mai 1991, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Plusieurs centaines de passagers bloqués sur le port de Marseille. », jeudi 27 juin 1991
- « Les arrêts de travail à Marseille Les passagers bloqués ont pu quitter le port », vendredi 28 juin 1991, Guy Porte
- « La mise en liquidation du groupe de réparation navale M. Bérégovoy souhaite que " nul ne joue la carte du pire " dans le dossier Sud-Marine », jeudi 1 août 1991, Guy Porte
- « Le Grand Siècle de Marseille Une dizaine d'expositions célèbrent la cité phocéenne au XIX siècle : " Rêves et triomphes d'une ville " », vendredi 6 décembre 1991, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Marseille asphyxiée La grande cité méditerranéenne pâtit d'avoir trop longtemps ignoré ses voisins », lundi 10 février 1992, Daniel Schneidermann
- « Alors que le gouvernement maintient son projet Les dockers refusent la réforme de leur statut Tempête sur les quais », samedi 15 février 1992, François Grosrichard
- « La grève à Marseille Les dockers : " Jusqu'à la victoire... " », lundi 27 avril 1992, Guy Porte
- « En France Marseille, buisson d'énigmes », samedi 18 juillet 1992, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « La réforme portuaire Des dockers provoquent des incidents à Marseille et à Dunkerque », samedi 18 juillet 1992
- « L'application du nouveau statut Le désaccord entre les dockers et le patronat persiste à Marseille », vendredi 24 juillet 1992
- « Bien que le conflit se poursuive avec le patronat Les dockers reprennent le travail à Marseille », mardi 28 juillet 1992
- « Grève de 48 heures des dockers de Marseille-Fos », mercredi 5 août 1992
- « Billet " Guerre " des docks », vendredi 7 août 1992, François Grosrichard
- « La dernière chance des dockers », samedi 31 octobre 1992, François Grosrichard

- « Conclues à Dunkerque Les négociations entre le patronat et les dockers sont prolongées à Marseille », mardi 3 novembre 1992
- « Après leur rejet d'un accord avec les employeurs M. Josselin laisse entrevoir aux dockers marseillais la perspective d'un plan social "dégradé" », mercredi 11 novembre 1992, Guy Porte
- « Après l'échec des négociations avec la CGT Le patronat de Marseille va proposer des contrats individuels de travail à 600 dockers », jeudi 19 novembre 1992
- « Le conflit des dockers toujours dans l'impasse L'inquiétude s'accroît sur le port de Marseille », vendredi 11 décembre 1992, Guy Porte
- « Dialogue renoué entre employeurs et dockers CGT du port de Marseille-Fos », samedi 26 décembre 1992
- « Marseille difficile regroupement : La cité phocéenne rêvait d'une grande communauté de communes. Deux villes seulement ont fait alliance avec elle », lundi 4 janvier 1993, Guy Porte
- « Marseille : réunion d'une commission paritaire dockers- employeurs », samedi 9 janvier 1993
- « Soumis au secrétaire d'Etat à la mer L'accord conclu entre dockers et employeurs marseillais implique un plan social de 800 millions de francs », mardi 12 janvier 1993, Guy Porte
- « En raison de son coût élevé La réforme du statut des dockers à Marseille s'appliquera avec retard », samedi 20 février 1993
- « Perspectives commerce franco-maghrébin La décadence du souk de Marseille », lundi 29 mars 1993, Thibault Romain
- « Marseille aux prises avec la culture », vendredi 14 mai 1993, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Reprise du travail des dockers de Marseille-Fos après deux jours de grève », mardi 18 mai 1993
- « Le port phocéén une nouvelle fois paralysé par la grève Employeurs et dockers de Marseille s'acheminent vers une épreuve de force », lundi 16 août 1993, Guy Porte
- « Le conflit des dockers Le conseil d'administration du port de Marseille propose une trêve de six mois », vendredi 20 août 1993, Guy Porte
- « Marseille pavillon bas », samedi 21 août 1993, Alain Faujas
- « Incendie d'un méthanier dans le port de Marseille », mardi 24 août 1993
- « Repères dockers la CGT de Marseille s'entête », samedi 28 août 1993
- « Début du boycottage du port de Marseille », vendredi 3 septembre 1993

- « Marseille et son passé », lundi 6 septembre 1993, Jean Contrucci
- « Entre fierté et détresse », lundi 27 septembre 1993, Martine Valo
- « Vie des entreprises L'effondrement de la réparation navale à Marseille "Une mauvaise gestion" serait à l'origine du naufrage de Sud-Marine », samedi 8 janvier 1994, Jean Contrucci
- « Musique Marseille : Raggamuffin foot et aïoli », jeudi 27 janvier 1994, Dominique le Guilledoux
- « En ville/Marseille La Canebière », samedi 12 février 1994, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Après le premier tour des élections cantonales Le syndrome marseillais Bernard Tapie peut-il devenir la figure de proue d'une ville qui se sent abandonnée par Paris ? », mercredi 23 mars 1994, Dominique le Guilledoux
- « Un entretien avec Paul Chemetov "Le productivisme ne peut être le moteur de la ville" », mardi 24 mai 1994, Frédéric Edelmann, Emmanuel de Roux, Paul Chemetov
- « Social La réforme portuaire Le conflit entre les dockers et les entreprises de manutention à Marseille est dans l'impasse », lundi 8 août 1994, Jean Contrucci
- « Repères dockers Nouvelle agitation dans le port de Fos-Marseille », vendredi 26 août 1994
- « Le sort des ouvriers intermittents Négociations de la " dernière chance" entre employeurs et dockers marseillais », mercredi 31 août 1994, Guy Porte
- « Repères dockers Reprise des négociations à Marseille », samedi 10 septembre 1994
- « Social Après plusieurs mois de conflit Les dockers de Marseille- Fos signent un compromis avec leurs employeurs », lundi 5 décembre 1994, Guy Porte
- « Marseille ou l'ambition artistique retrouvée », mercredi 11 janvier 1995, Jacques Buob
- « Marseille retrouve une ambition culturelle », mercredi 11 janvier 1995
- « Le Port autonome de Marseille a enregistré ses meilleurs résultats depuis cinq ans », lundi 6 février 1995, Guy Porte
- « A Marseille, les quartiers sud paieront plus », vendredi 17 février 1995, Guy Porte
- « Attention Marseille », samedi 18 mars 1995, Michel Pezet, Jean Viard
- « Les retards et désillusions du "grand projet urbain" des quartiers nord de Marseille », vendredi 14 avril 1995, Philippe Bernard
- « Le Sud-Est, banlieue de l'Hexagone », vendredi 23 juin 1995, Jean Viard
- « La Fiesta des Suds à Marseille », samedi 7 octobre 1995
- « La mobilisation est très inégale dans les ports et la marine », lundi 18 décembre 1995, François Grosrichard

- « Le projet Euroméditerranée va remodeler le centre de Marseille », vendredi 22 décembre 1995, Guy Porte
- « La Fiesta des Suds de Marseille transcende les frontières et les générations », mercredi 23 octobre 1996, Michel Samson
- « Lyon et Marseille jettent les bases du "Grand Sud-Est" », jeudi 7 novembre 1996, Bruno Causse, Michel Samson
- « Marseille "ensarre" les pauvres », lundi 25 novembre 1996, Michel Samson
- « IAM : je rappe, donc je suis », jeudi 6 mars 1997, Stéphane Davet
- « Les bananes africaines redonnent de l'énergie au port de Marseille », mercredi 12 mars 1997, Michel Samson
- « Jean-Claude Izzo s'ancre à Marseille », vendredi 18 avril 1997, Raphaëlle Rérolle
- « Paul Ricard, pastis imperator », lundi 26 mai 1997, Michel Braudeau
- « Le Festival de Marseille pense aux amateurs », jeudi 24 juillet 1997, Catherine Bedarida
- « Les Marseillais unanimes pour défendre leurs calanques », jeudi 24 juillet 1997, Luc Leroux
- « Marseille : les syndicats CGT des dockers et des salariés du Port autonome de Marseille appellent à la grève », jeudi 21 août 1997
- « Marseille part à la reconquête de son centre-ville », mercredi 3 septembre 1997, Michel Samson
- « Marseille veut devenir la métropole européenne de la Méditerranée », mardi 21 octobre 1997, Michel Samson
- « Euromed' en chiffres », mardi 21 octobre 1997
- « Marseille brûle de la passion football », jeudi 4 décembre 1997, Michel Samson
- « Marseille, son football et ses "chourmos" », vendredi 5 décembre 1997, Véronique Mortaigne
- « Marseille, héroïne de polars », samedi 6 décembre 1997, Michel Samson
- « Un rapport d'audit critique le projet urbain Euroméditerranée à Marseille », mercredi 21 janvier 1998, Alain Faujas
- « Marseille se découvre une vocation d'escale de croisières en Méditerranée », samedi 2 mai 1998, Michel Samson
- « Marseille veut s'affirmer comme une capitale culturelle », jeudi 14 mai 1998, Michel Samson
- « Marseille : continuité gestionnaire et ruptures politiques », vendredi 5 juin 1998, Michel Samson

- « L'art de pousser la chansonnette sur la Canebière, de l'opéra au raï », vendredi 12 juin 1998, Véronique Mortaigne
- « L'Etat pilote l'aménagement de la région marseillaise », samedi 4 juillet 1998, François Grosrichard
- « Marseille développe ses réseaux associatifs de résistance », vendredi 31 juillet 1998, Véronique Mortaigne
- « La tchatche des rappeurs marseillais », lundi 10 août 1998, Stéphane Davet
- « Une ville cachée derrière les galéjades », jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson
- « Vivre Marseille », jeudi 15 octobre 1998, Michel Samson
- « Avocat d'une ville "fascinante" », jeudi 15 octobre 1998
- « La naissance du cosmopolitisme marseillais », samedi 7 novembre 1998, Michel Samson
- « Le port de Marseille fragilisé par la chute du trafic d'hydrocarbures », samedi 16 janvier 1999, Michel Samson
- « Week-end festif à Marseille », jeudi 10 juin 1999, Jean-Pierre Péroncel-Hugoz
- « Marseille, laboratoire de la cohabitation entre communautés », mardi 22 juin 1999, Michel Samson
- « Marseille, puzzle fantaisiste d'images et de sons », mardi 21 septembre 1999, Rosita Boisseau
- « A Marseille, Euroméditerranée invente la ville neuve sur la cité ancienne », vendredi 15 octobre 1999, Michel Samson
- « A Marseille, le beau trois-mâts prend l'eau », samedi 30 octobre 1999, Michel Samson
- « Le Musée des arts et traditions populaires change de nom et s'installe à Marseille », jeudi 16 décembre 1999, Emmanuel de Roux

#### e. 2000-2016

- « Les dockers CGT ne veulent pas du "Global-Mariner" à Marseille », lundi 24 janvier 2000, Michel Samson
- « La ville aimée des architectes », jeudi 30 mars 2000, Pierre Cherruau
- « L'identité urbaine se recrée dans des rassemblements festifs », samedi 24 juin 2000, Michel Samson
- « Le port de Marseille de nouveau "pris en otage" », vendredi 1 septembre 2000, Michel Samson
- « Le renouveau du Port autonome de Marseille », mardi 5 décembre 2000, Michel Samson

- « De la Gascogne à la Provence, l'Occitanie donne de la voix », jeudi 12 octobre 2000, Véronique Mortaigne
- « L'Espagne pousse sa corne et ses ferias vers le Vieux-Port de Marseille », mardi 2 janvier 2001, Michel Samson
- « Marseille en pleine forme », mardi 9 janvier 2001, Michel Samson
- « Si Marseille, la vraie, m'était enfin contée », mercredi 17 janvier 2001, Thomas Sotinel
- « En une noire géographie, des personnages campés par leurs quartiers », mercredi 17 janvier 2001, Michel Samson
- « Marseille retrouve de l'énergie au rythme des chantiers », vendredi 9 février 2001, Michel Samson
- « Le port de Marseille redoute la fermeture de sa dernière société de réparation navale », jeudi 3 mai 2001, Marc Roche, Michel Samson
- « Un nouveau départ pour le grand Sud-Est », mercredi 6 juin 2001, Sophie Landrin, Michel Samson
- « TGV Méditerranée : terminus dans un quartier encore en chantier », samedi 9 juin 2001, Michel Samson
- « A Marseille, les anciens de l'immigration, oubliés de la rénovation urbaine », vendredi 22 juin 2001, Luc Leroux
- « La cuisine marseillaise avec Izzo pour guide », mercredi 4 juillet 2001, Jean-Claude Ribaut
- « Le Conseil d'Etat doit arbitrer la guerre des ferries entre la Corse et le continent », mercredi 17 octobre 2001, François Grosrichard
- « Le port de Marseille de nouveau pris dans des remous sociaux », jeudi 22 novembre 2001, Michel Samson
- « La grève dans le port de Marseille menace les raffineries de Fos », lundi 26 novembre 2001, Michel Samson
- « Vers une reprise du travail au port de Marseille », mardi 27 novembre 2001, Michel Samson
- « Marseille, capitale des arts de la rue », vendredi 7 décembre 2001, Véronique Mortaigne
- « Le J4 à Marseille, un embarcadère pour les arts de la piste », lundi 1 avril 2002, Rosita Boisseau
- « La mystérieuse volatilisation d'Edmond Goubert, figure historique du port autonome », samedi 12 octobre 2002
- « Les grands ports cherchent à se développer en créant des plates-formes de redistribution dans les terres », mercredi 23 octobre 2002, Dominique Buffier
- « Comment Euroméditerranée a été mené à bon port », vendredi 15 novembre 2002

« Marseille accélère la reconquête de sa façade maritime », vendredi 15 novembre 2002, Emmanuel de Roux, Michel Samson

« Marseille : les raisons de la forte mobilisation sociale », jeudi 5 juin 2003, Michel Samson

« La Coupe de l'America et un musée se disputent le port de Marseille », vendredi 20 juin 2003, Emmanuel de Roux, Michel Samson

« Piéton de Marseille », jeudi 16 octobre 2003, Michel Samson

« La Fiesta des Suds, des singularités solidaires », jeudi 16 octobre 2003, Véronique Mortaigne

« 1 - Marseille a retrouvé un coeur », lundi 17 novembre 2003, Michel Samson

« Marseille redore son blason », lundi 17 novembre 2003, Isabelle Rey-Lefebvre

« Sa candidature a d'ores et déjà permis à Marseille d'améliorer son image », mardi 25 novembre 2003, Michel Samson

« Rudy Ricciotti, l'architecture décomplexée », samedi 21 février 2004, Michèle Champenois

« La région de Marseille s'inquiète pour l'avenir de ses grands sites de production agroalimentaire », mercredi 2 juin 2004, Michel Samson

« L'extension du port de Marseille va bousculer les équilibres locaux », samedi 12 juin 2004, Michel Samson

« Le syndicat nationaliste de la SNCM perturbe le trafic Corse- continent », mardi 14 septembre 2004, Antoine Albertini

« A Marseille, la rue de la République résiste aux financiers », mercredi 20 octobre 2004, Michel Samson

« Week-end « poissons » à Marseille », jeudi 23 décembre 2004, Michel Samson

« Le Port autonome de Marseille veut investir 540 millions d'euros pour rester "mondial" », mardi 11 janvier 2005, Michel Samson

« Les salariés votent la fin des « bakchichs » au port de Marseille », mardi 25 janvier 2005, Michel Samson

« Le port de Marseille traverse une passe décisive », vendredi 18 mars 2005, Michel Samson

« SNCM : vers une "recapitalisation limitée" avant la privatisation », samedi 24 septembre 2005, Jacques Follorou

« SNCM : les syndicats dénoncent le "cadeau" fait au repreneur », mercredi 28 septembre 2005, Michel Samson

« La grève a paralysé le port de Marseille », jeudi 29 septembre 2005

« Les syndicats rejettent le plan de reprise de la SNCM élaboré par le gouvernement », vendredi 7 octobre 2005, Michel Samson

- « Radicale, la "CGT 13" mobilise toujours fortement », mercredi 12 octobre 2005, Michel Samson, Rémi Barroux
- « Marseille, capitale des conflits sociaux ? », lundi 31 octobre 2005, Michel Samson
- « Marseille : une nouvelle gare maritime et un nouvel accord social », samedi 10 juin 2006, Michel Samson
- « Les thoniers de Marseille nient la surpêche dénoncée par Greenpeace », jeudi 24 août 2006, Gaëlle Dupont
- « Jacques Saadé : "Le défi de CMA CGM est de devenir un opérateur global" », mardi 3 octobre 2006, Dominique Buffier, Michel Samson
- « Engagement fragile pour l'extension du port de Marseille », lundi 9 octobre 2006, Michel Samson
- « Urbanisme Le nouveau coeur de Marseille », jeudi 1 mars 2007, Emmanuel de Roux, Michel Samson
- « La rue de la République a conservé ses habitants », jeudi 1 mars 2007, Emmanuel de Roux, Michel Samson
- « De l'eau dans le gaz à Marseille », vendredi 23 mars 2007, Dominique Buffier
- « Un accord de fin de conflit est soumis aux agents du Port de Marseille », mercredi 28 mars 2007, Dominique Buffier
- « Port de Marseille : la reconduction de la grève menace l'approvisionnement pétrolier », jeudi 29 mars 2007, Luc Leroux
- « La longue lutte des irréductibles du Port autonome de Marseille », samedi 31 mars 2007, Catherine Simon
- « Jacques Saadé : « Marseille, sur les routes du commerce mondial, est devenue une déviation », mardi 3 avril 2007, Dominique Buffier
- « Port de Marseille : les inquiétudes de Jacques Saadé », mardi 3 avril 2007
- « Port autonome de Marseille Les raisons du déclin », samedi 7 avril 2007, Michel Samson, Dominique Buffier
- « Un rapport de la cour des comptes "Prestations trop élevées, trafic en baisse" » samedi 7 avril 2007
- « Euroméditerranée s'agrandit à Marseille », lundi 30 avril 2007, Emmanuel de Roux
- « Politiques et patronat prônent une "réforme" du Port de Marseille », jeudi 7 juin 2007, Michel Samson
- « Marseille infiltrée par le chic et le pointu », mardi 10 juillet 2007, Véronique Mortaigne
- « Marseille, où la culture foisonne », jeudi 24 janvier 2008, Benoît Hopquin

- « Sur la côte bleue de Marseille », samedi 17 mai 2008, Michel Samson
- « Sur les docks, Marseille fait la Fiesta en attendant 2013 », jeudi 23 octobre 2008, Patrick Labesse
- « Marseille veut s'imposer en capitale de la croisière », jeudi 19 mars 2009, Luc Leroux
- « Le port de Marseille veut sauver sa réparation navale », mardi 24 mars 2009, Luc Leroux
- « Une nouvelle chance pour Marseille », mercredi 23 septembre 2009, Luc Leroux
- « Le promoteur atypique et l'homme de la Fiesta des Suds », mercredi 23 septembre 2009, Luc Leroux
- « Une vie culturelle en manque d'équipements et de visibilité », mercredi 23 septembre 2009, Luc Leroux
- « Trois réalisateurs regardent la ville », mercredi 7 octobre 2009, Thomas Sotinel
- « Denis Gheerbrant à l'écoute du peuple de Marseille », mercredi 7 octobre 2009, Jacques Mandelbaum
- « Sur le port de Marseille, « réalistes » et « durs » de la CGT sont à couteaux tirés », lundi 18 octobre 2010, Jean-Michel Normand
- « Les ports français peuvent-ils encore se réformer ? », jeudi 10 février 2011, Jean-Michel Normand
- « La ville de Marseille et son port se cherchent un avenir commun », jeudi 10 février 2011, Luc Leroux
- « Les Calanques, parc national "à la marseillaise" », vendredi 20 avril 2012, Rémi Barroux
- « Marseille, capitale européenne 2013 de la culture, opère sa mue verte », lundi 14 janvier 2013, Luc Leroux
- « Le pataquès du Grand Marseille », mercredi 10 avril 2013, Luc Leroux
- « Grâce à "L'Année Capitale", Marseille a retrouvé sa fierté », mardi 24 décembre 2013, Laurent Carpentier
- « 4. Marseille - Jeux de miroirs sur la Canebière », vendredi 14 février 2014, Ariane Chemin
- « 4. Marseille - Rudy Ricciotti : "Marseille a besoin de tendresse" », vendredi 14 février 2014
- « La cité phocéenne reste une république bananière », jeudi 27 février 2014, Emmanuel Loi
- « A Marseille, MuCEM qui rit, MAC qui pleure », mardi 17 juin 2014, Florence Evin, Emmanuelle Lequeux
- « Marseille chérit doublement la mer », vendredi 25 juillet 2014, Martine Valo
- « La SNCM s'achemine vers le dépôt de bilan », samedi 27 septembre 2014, Cédric Pietralunga
- « "Plus belle la vie" plus Marseille que jamais », lundi 29 septembre 2014, Gilles Rof

« Massilia Sound System, 30 ans de commando fada », mardi 21 octobre 2014, Stéphanie Binet  
« SNCM, des vies à l'eau », vendredi 31 octobre 2014, Gilles Rof  
« Quatre repreneurs "sérieux" pour la SNCM », vendredi 6 février 2015  
« SNCM : Bruxelles somme Paris de clore le dossier », vendredi 8 mai 2015, Cédric Pietralunga  
« A Marseille, la rénovation urbaine en panne », mardi 7 juillet 2015, Gilles Rof

## **B. Sites internet ressources**

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

[www.ign.fr](http://www.ign.fr)

<http://www.sete.port.fr>

<http://www.sete.fr>

<http://www.tourisme-sete.com>

<http://www.port-vendres.com>

<http://www.marseille.fr>

<http://www.marseille-port.fr>

<http://www.marseille-tourisme.com>

<http://www.laregion.fr>

<http://www.regionlrmp.fr>

<http://www.regionpaca.fr>

<http://www.perpignan.cci.fr>

<http://www.ccimp.com>

<http://www.languedoc-roussillon.cci.fr>

<http://www.conservatoire-du-littoral.fr>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mer-et-littoral,2045-.html>

<http://www.maritima-ferries.eu>

<http://www.aivp.org>

<http://www.port.fr>

<http://www.formation-maritime.fr>

<http://www.analysebrassens.com>

<http://www.lafriche.org>

<http://www.leg-agency.com>

<http://www.cinemed.tm.fr>

## **C. Textes de lois, codes et rapports**

Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes

Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, version consolidée au 27 janvier 2010

Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, dite « loi Defferre », version consolidée au 14 décembre 2010

Décret n° 2008-1033 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Marseille

Circulaire du 6 novembre 2015 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Code du travail maritime

Code de l'Urbanisme

Code des transports

Code de l'environnement

Code général des collectivités territoriales

Rapport de Monsieur Olivier Dussopt, député, sur le projet de loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République, adopté par la commission des Lois de l'Assemblée nationale, 5 février 2015.

« Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action », rapport de la Cour des comptes, juillet 2006

« La sécurité des navires et de leurs équipages : des résultats inégaux, un contrôle inadapté », rapport de la Cour des comptes, novembre 2012

## II) Fictions

### **A. Littérature**

#### - Romans de **Jean-Claude Izzo**

*Total Khéops*, Gallimard, Paris, 1995

*Chourmo*, Gallimard, Paris, 1995

*Les marins perdus*, Flammarion, Paris, 1997

*Solea*, Gallimard, Paris, 1998

### **B. Musique**

#### - Chansons de **Massilia sound system**

« Ma ville est malade », album *Aïollywood*, 1997

« Qu'elle est bleue », album *Chourmo*, 1993

« Marseillais », album *Commando fada*, 1995

« Au marché du soleil », album *Òai e Libertat*, 2007

« Rendez-vous à Marseille », album *Òai e Libertat*, 2007

« A Marseille », album *Massilia*, 2014

#### - Chanson de **Georges Brassens**

« Supplique pour être enterré à la plage de Sète », album *Supplique pour être enterré à la plage de Sète*, 1966

## **C. Cinéma**

### Sète :

*La pointe courte*, Agnès Varda, 1955

*Les plages d'Agnès*, Agnès Varda, 2008

*La graine et le mulet*, Abdellatif Kechiche, 2007

### Marseille :

*Dernier été*, Robert Guédiguian, 1980

*Rouge midi*, Robert Guédiguian, 1985

*Marius et Jeanette*, Robert Guédiguian, 1997

*A l'attaque !*, Robert Guédiguian, 2000

*La ville est tranquille*, Robert Guédiguian, 2000

*Marie-Jo et ses deux amours*, Robert Guédiguian, 2002

*Mon père est ingénieur*, Robert Guédiguian, 2004

*Les neiges du Kilimandjaro*, Robert Guédiguian, 2011

*Au fil d'Ariane*, Robert Guédiguian, 2014

### Port-Vendres :

*Les mains vides*, Marc Reccha, 2003

## **D. Séries télévisées**

Marseille : *Plus belle la vie*, France Télévision, depuis 2004

Sète : *Candice Renoir*, France Télévision, depuis 2013

### **III) Sources orales**

#### **A. Entretiens enregistrés**

- Myriam Barbera, coiffeuse retraitée, députée PCF de la 3ème circonscription de l'Hérault de 1978 à 1981, sétoise
- Jean-Roch Broccard, officier de la marine marchande, commandant du Paglia Orba pour la MCM (anciennement SNCM), marseillais
- Robert Daïder, contrôleur des dockers retraité à Port-Vendres, conseiller municipal UMP, collectionneur de photographies anciennes du port et des bateaux, port-vendrais
- Danièle Dumontel, guide-conférencière, responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme, sétoise
- François Liberti, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité, maire PCF de Sète de 1996 à 2001, député de 1997 à 2007, conseiller départemental et élu dans l'opposition municipale, sétois
- Georges Vinci, électro-mécanicien pensionné de la marine marchande, secrétaire général adjoint de la CGT marins de 1998 à 2013 et président du conseil d'administration de la bourse du travail de Sète, sétois

#### **B. Rencontres non enregistrées**

- Jean-Emmanuel Mallein, officier de la marine marchande, superintendant à la MCM (anciennement SNCM), marseillais
- Dominique Samanni, attachée de conservation du patrimoine, ethnologue, auteure d'un ouvrage sur les métiers du port à Marseille, marseillaise

- Nicolas Bruno, patron pêcheur à Fos-sur-mer

- L'équipage du Paglia Orba

### **C. Entretiens téléphoniques**

- Bernadac Bernard, président de l'association « Port-Vendres des Paquebots »

- Thierry Angle, éditeur d'art contemporain et chef de projets culturels, dirigeant d'Anagraphis, travaille avec Di Rosa et Combas

### **D. Entretiens empruntés**

- Entretien de Robert Guédiguian pour la Cinémathèque française

- Ouvrage recueil de témoignages *Paulilles. La mémoire ouvrière*, l'AMIC (Association médiatrice d'intérêt collectif, à Banyuls), Les Presses littéraires, 2014.

- *Marseille capitale de la rupture*, documentaire de 20'13, Keny Arkana, 2013

## **IV) Terrain**

**Nombreuses visites à Marseille, Sète, Port-Vendres et dans leurs régions**

**Visites de musées et expositions autour du sujet :**

- Musée national de la Marine, site de Paris

*exposition temporaire « De l'amphore au conteneur, du bateau à la table »*

- Musée national de l'Histoire de l'immigration, Paris

- Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris

- Musée Maritime de Barcelone

- Le MACBA, Barcelone

*exposition « Espèces d'espaces » autour du livre de Georges Perec*

- Musée d'Histoire de Catalogne, Barcelone
- Musée naval de Madrid
- Musée de Portimão, Portugal
- Mucem, Marseille

*exposition temporaire « Made in Algeria, généalogie d'un territoire »*

- Musée d'Histoire et d'Archéologie de Marseille
- Musée Regards de Provence, Marseille
- Musée d'Archéologie Méditerranéenne, Marseille
- Musée de la Marine et de l'Economie, CCI, Marseille
- Musée Paul Valéry, Sète
- Musée de la mer, Sète
- Musée International des Arts Modestes, Sète
- Maison de site à Paulilles, Port-Vendres

**Temps forts :**

- Escale à Sète, manifestation pour les 350 ans du port, 22 au 28 mars 2016
- Participation au Forum de la Méditerranée au Mucem, colloque du 17 au 19 mars 2016
- Visite du ferry *Paglia Orba* à Marseille, 16 mars 2016

## ANNEXES

## Données statistiques de l'INSEE : Chiffres clefs par ville

<b>Population</b>	<b>Port-Vendres (66148)</b>
Population en 2013	4214
Densité de la population (nombre d'habitants au km <sup>2</sup> ) en 2013	285,3
Superficie (en km <sup>2</sup> )	14,8
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	-0,6
dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	-1
dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,4
Nombre de ménages en 2013	2172

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Naissances domiciliées en 2014	21
Décès domiciliés en 2014	85

Source : Insee, état civil

<b>Logement</b>	<b>Port-Vendres (66148)</b>
Nombre total de logements en 2013	3543
Part des résidences principales en 2013, en %	61,3
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2013, en %	31,6
Part des logements vacants en 2013, en %	7,1
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2013, en %	43,1

Sources : Insee, RP2013 exploitation principale

<b>Revenus</b>	<b>Port-Vendres (66148)</b>
Nombre de ménages fiscaux en 2012	2044
Part des ménages fiscaux imposés en 2012, en %	52,3
Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2012, en euros	16492,7
Taux de pauvreté en 2012, en %	20,9

Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal.

<b>Emploi – Chômage</b>	<b>Port-Vendres (66148)</b>
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2013	1358
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2013, en %	81,3
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	-2
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2013	69,6
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2013	23,1

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

<b>Établissements</b>	<b>Port-Vendres (66148)</b>
Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2013	471
Part de l'agriculture, en %	11
Part de l'industrie, en %	4,5
Part de la construction, en %	8,1
Part du commerce, transports et services divers, en %	60,9
dont commerce et réparation automobile, en %	14,9
Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	15,5
Part des établissements de 1 à 9 salariés, en %	22,3
Part des établissements de 10 salariés ou plus, en %	3,8

Champ : ensemble des activités

Source : Insee, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif).

<b>Population</b>	<b>Sète (34301)</b>
Population en 2013	44270
Densité de la population (nombre d'habitants au km <sup>2</sup> ) en 2013	1828,6
Superficie (en km <sup>2</sup> )	24,2
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,7
dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	-0,1
dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,8
Nombre de ménages en 2013	22472

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Naissances domiciliées en 2014	488
Décès domiciliés en 2014	505

Source : Insee, état civil

<b>Logement</b>	<b>Sète (34301)</b>
Nombre total de logements en 2013	31086
Part des résidences principales en 2013, en %	72,3
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2013, en %	20,8
Part des logements vacants en 2013, en %	6,9
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2013, en %	47,8

Sources : Insee, RP2013 exploitation principale

<b>Revenus</b>	<b>Sète (34301)</b>
Nombre de ménages fiscaux en 2012	21757
Part des ménages fiscaux imposés en 2012, en %	52,2
Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2012, en euros	16502
Taux de pauvreté en 2012, en %	24,7

Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Cmsa, Fichier localisé social et fiscal.

<b>Emploi – Chômage</b>	<b>Sète (34301)</b>
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2013	15833
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2013, en %	83
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,3
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2013	64,7
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2013	22,8

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

<b>Établissements</b>	<b>Sète (34301)</b>
Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2013	5015
Part de l'agriculture, en %	1,7
Part de l'industrie, en %	4,5
Part de la construction, en %	9,4
Part du commerce, transports et services divers, en %	68,5
dont commerce et réparation automobile, en %	19,7
Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	15,8
Part des établissements de 1 à 9 salariés, en %	23,7
Part des établissements de 10 salariés ou plus, en %	4

Champ : ensemble des activités

Source : Insee, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif).

<b>Population</b>	<b>Marseille (13055)</b>
Population en 2013	855393
Densité de la population (nombre d'habitants au km <sup>2</sup> ) en 2013	3555
Superficie (en km <sup>2</sup> )	240,6
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,1
dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,6
dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	-0,5
Nombre de ménages en 2013	385374

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Naissances domiciliées en 2014	12637
Décès domiciliés en 2014	7082

Source : Insee, état civil

<b>Logement</b>	<b>Marseille (13055)</b>
Nombre total de logements en 2013	427882
Part des résidences principales en 2013, en %	90,1
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2013, en %	2,4
Part des logements vacants en 2013, en %	7,5
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2013, en %	44

Sources : Insee, RP2013 exploitation principale

<b>Revenus</b>	<b>Marseille (13055)</b>
Nombre de ménages fiscaux en 2012	354284
Part des ménages fiscaux imposés en 2012, en %	57,9
Médiane du revenu disponible par unité de consommation en 2012, en euros	17548
Taux de pauvreté en 2012, en %	25,1

Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Cmsa, Fichier localisé social et fiscal.

<b>Emploi – Chômage</b>	<b>Marseille (13055)</b>
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2013	342075
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2013, en %	87,7
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	0,2
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2013	67,3
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2013	18,5

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

<b>Établissements</b>	<b>Marseille (13055)</b>
Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2013	84229
Part de l'agriculture, en %	0,2
Part de l'industrie, en %	3,8
Part de la construction, en %	9,6
Part du commerce, transports et services divers, en %	68,9
dont commerce et réparation automobile, en %	17,7
Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	17,5
Part des établissements de 1 à 9 salariés, en %	23,2
Part des établissements de 10 salariés ou plus, en %	5,2

Champ : ensemble des activités

Source : Insee, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif).

# Cartographie

Sources : IGN



## Côte méditerranéenne française



## Port-Vendres



Sète



Marseille

## Annexe chansons

### Massilia Sound system

« Qu'elle est bleue », album *Chourmo*, 1993

Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est belle, mais qu'elle est bleue  
Moi ça me rend joyeux  
Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est bleue comme tes yeux  
Moi ça me rend heureux

Elle est pleine de poissons, elle est pleine de poissons  
Des petits, des gros, des fins, des longs et même des tout  
ronds  
Certains vivent près du bord et d'autres vivent dans le  
fond  
Certains sont sédentaires et d'autres changent d'horizon  
Ils n'ont pas grand chose à faire, ils ne se font pas de  
moròn  
Ils ont leurs identités, moulon de styles et de façons  
Les petits mangent les vers et les gros les dévoreront  
C'est la chaîne alimentaire, il faut que nous la  
respections.

Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est belle, mais qu'elle est bleue  
Moi ça me rend joyeux  
Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est bleue comme tes yeux  
Moi ça me rend heureux

Elle est pleine de marins, elle est pleine de marins  
Tous les gens au Fort St Jean leur font un signe de la  
main  
Ils s'en vont pour l'Afrique  
Ils s'en vont pour l'Asie

Ils viennent des Amériques  
Ils viennent de l'Océanie  
Ils emportent un bout de Marseille et ils ramènent  
Un bout d'ailleurs  
Des souvenirs à la pelle et leurs récits durent des heures.

Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est belle, mais qu'elle est bleue  
Moi ça me rend joyeux  
Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est bleue comme tes yeux  
Moi ça me rend heureux

Elle est pleine de jolies filles, elle est pleine de jolies  
filles  
Aussitôt qu'arrive l'été, aussitôt que le soleil brille  
Bikinis-Monokinis dénudent le corps des demoiselles  
Sous le soleil de Marseille, elles apparaissent encore plus  
belles.  
Les garçons tapageurs sont tous de méchants brancheurs  
Rub-a-Dub, ghettos blasters, lunettes noires de rigueur  
Ils font des matches de volley et puis des concours de  
plongée  
En bombe ! en bombe ! du plus haut des rochers  
Ils se font cajôleurs, ils se font enjôleurs  
Et pour apaiser leurs émois, se jettent à l'eau tous les  
quarts d'heure.

Mais qu'elle est bleue, mais qu'elle est belle  
Mais qu'elle est belle, mais qu'elle est bleue  
Moi ça me rend joyeux

« Marseillais », album *Commando fada*, 1995

« Pour le rap, le ciné, le basket, les meilleurs c'est les Ricains.

Pour le ballon, pour la danse, les plus forts c'est les Brésiliens.

Pour les arts martiaux, l'électroménager, les mias c'est les Japonais.

Pour la mandoline et la sappe, les Italiens sont les premiers.

Ces questions de réputation, relatives à l'identité, Nous amènent à nous demander pour quoi les Marseillais sont faits.

En rap, on est bon, pareil au ballon,

On sait se filer, on sait s'habiller

Mais de parler aux filles c'est ça notre spécialité!

Celui qui me plaît, il est Marseillais,

Son grand-père aussi était de Marseille,

Je suis née là-bas, je suis sa pareille,

Il n'y a vraiment que lui qui me plaît.

Allez Maria, dis-leur qu'on est fantastique,

Aussi chaud en amour que pour supporter notre équipe,

Une aubaine pour les mamans, un vrai régal pour les petites,

Dans la nuit, le matin, la journée toujours dynamique!

Elles aiment nos manières, elles adorent nos mimiques,

On leur parle en occitan, elles trouvent ça très érotique,

On les amène voir la mer, elles disent "Oh ! c'est romantique!"

On les amène voir jouer l'O.M., elles s'écrient "C'est magnifique!".

Dans les Sound Systems à Marseille, les DJ's sont toujours très chauds,

Ils font bouléguer les Chourmettes,

Ils font bouléguer les Chourmos.

De ces Marseillais, je suis fier

Car ce ne sont pas des rigolos,

Ils se mettent le feu la nuit entière

Et ne lâchent jamais le micro!

Nous agissons, nous pensons,

Nous parlons en Marseillais!

Nous sommes fiers de notre ville,

Nous sommes fiers de nos quartiers!

Oui c'est la différence qui nous permet de dialoguer

Et c'est pour ça que sur la planète

Partout on aime notre cité! »

« Ma ville est malade », album *Aïollywood*, 1997

Ma ville tremble, ma ville est malade

De Bonneveine jusqu'aux Aygalades.

La grande ville, où je suis né,

Appelée Marseille par les Français

Porte de l'Afrique dès l'antiquité

Elle fut construite par des immigrés

Depuis bien longtemps elle vit en paix

Dans le respect de toutes les communautés

Mais depuis dix ans, dans la tête des gens,

De drôles d'idées commencent à germer.

Il y a des Arméniens, il y a des Algériens,

Il y a des Tunisiens, il y a des Italiens,

Il y a des Marocains, il y a des Comoriens

Ici se trouve rassemblé presque tout le genre humain

La cité a été bâtie grâce à ces millions de mains

Tout le monde vit sa vie et beaucoup s'y trouvent bien

La culture de ce pays qu'on appelle l'Occitanie

A toujours su intégrer les gens de tous les pays

Vous n'êtes pas obligés de croire tout ce que je dis

Mais je reprends mon argument, je développe, je poursuis.

Les gens venus de partout qu'on appelle immigrants

Nous en avons pour voisins, certains sont nos grands-  
parents  
Ils font leur bout de chemin et un jour ont des enfants  
D'adorables chérubins avec leurs jolies mamans  
Mais vous savez, les enfants ça va toujours grandissant  
Et voilà qu'un beau matin le bambin fête ses trois ans  
Il va nous parler enfin, toute la famille attend  
Il ménage son effet, en fait il prend tout son temps  
Il ouvre la bouche et dit, "maman j'ai faim" avec l'accent  
Et pourtant...

Tous les samedis au Stade Vélodrome  
Tous les supporters s'écrient comme un seul homme  
" Allez l'O.M.! On est tous avec toi  
Allez l'O.M.! Les Marseillais seront toujours là ! "  
Pour qu'une équipe fonctionne, il faut qu'elle soit soudée  
Et ça je crois bien que personne ne peut le contester  
Le jeu ouvert c'est bien mieux que de s'enfermer  
Si c'est pas clair degun ne peut s'y retrouver.  
Monsieur le Maire c'est à vous que je viens parler

C'est d'un repère dont ont besoin les Marseillais  
Respirez l'air je crois bien qu'il est pollué  
Dos à la mer nous ne pouvons plus reculer  
Alors lançons un grand débat parlons d'identité  
Montrons à tous ces pébrons que nous savons ce que  
c'est  
La Provence a des valeurs, j'ai dit l'hospitalité  
Oublions le doute et la peur c'est de l'avant qu'il faut  
aller.  
Et pourtant...

1re, 2e, 3e, 4e, 5e génération  
Nous avons tous grandi autour du même Lacydon  
1re, 2e, 3e, 4e, 5e génération  
Nous allons tous au stade chanter les mêmes chansons  
1re, 2e, 3e, 4e, 5e génération  
Marseille a des problèmes, ensemble on a les solutions  
1re, 2e, 3e, 4e, 5e génération  
Si l'on aime notre ville, ensemble disons non au Front.

### « Au marché du soleil », album *Òai e Libertat*, 2007

Il y a de l'or en barre, du bronze et de l'argent,  
L'écho d'une guitare, des fontaines d'Orient,  
On y va promener, sous la vieille sono,  
Elle joue parfois Bob Marley, il fait toujours beau.

Tu verrais la joncaille, les perles et les diamants,  
Des sourires en pagaille, un peu tous les accents.  
Ça sent le poulet frit sous la vieille sono,  
Elle joue parfois du Chaabi, il fait toujours beau.

Viens avec moi au Marché du Soleil,  
Près de la mosquée de Marseille  
Dans ses ruelles, on se dépêche pour acheter  
Viens avec moi au Marché du Soleil  
On y déniche des merveilles,  
Mais les plus belles, pour les avoir faut se dépêcher ;

On vient de tous côtés de la Méditerranée  
Tout le monde est occupé, tout le monde est employé  
Tout le monde est affairé, ceux qui viennent buisnesser  
Et qui vont retraverser, recomptent les paquets

Les bateaux remplis de toutes ces denrées  
Bientôt les cales seront pleines à craquer  
Quand la côte phocéenne se sera éloignée  
Les boutiques du marché seront déjà fermées.

Du vrai cagnard d'Afrique, il y en a à foison  
De l'arc-en-ciel magique, du rouge du Japon  
Viens prendre le kawa sous la vieille sono,  
Elle joue parfois Massilia, il fait toujours beau.

On y vient pour voyager, on y vient pour palabrer  
On y vient pour se rencontrer, pour occuper sa journée  
On y vient pour respirer, on y vient pour échanger  
On y vient sans se presser, on prend le temps pour  
savourer  
Aujourd'hui les Marseillais de toutes communautés,  
Ont besoin d'espaces pour se rencontrer.  
Si on voulait vraiment embellir notre cité  
Il faudrait un Marché du Soleil dans chaque quartier.

Ò vòli veire,

Veire lusir l'estèla,  
Ausir lo vent  
Calinhar ambé la vèla.  
Ò vòli córrer, m'encargar de meravilhas,  
M'entornar fièr sus lo camin de Marselha.  
Ò vòli anar

Cavaucant sus leis èrsas.  
Sentir lo vent  
Quand lo monde s'enversa.  
O vòli córrer, tenir la mar per familha,  
M'entornar fièr vèrs lei filhas de Marselha

« Rendez-vous à Marseille », album *Òai e Libertat*, 2007

Un peu partout tout le monde dit  
Que la plus belle ville du monde est sans doute Paris  
Ça ne me vexé pas, au contraire je ris  
J'instaure le débat et je vais être précis :  
Y'a pas d'enfer, y'a pas de paradis  
Moi j'aime ma cité et c'est pourquoi j'y vis.  
Dans la compétition au titre par catégorie  
Si Paris est la plus belle, Marseille est la plus jolie.

La Canebière et le Vieux Port et Notre Dame de la  
Garde,  
Les Réformés, le Cours Julien, la Plaine et la gare St  
Charles,  
La rue Loubon, Palais Longchamp, Cinq Avenues,  
boulevard Chave,  
Rue de Lyon, la place d'Aix, le cours Lieutaud et  
Castellane.

C'est un rendez-vous à Marseille,  
Là sur le quai.  
Voyage au pays des merveilles,  
Ensoleillé.  
C'est un rendez-vous, dépêchez-vous,  
Avec la cité qui vous rendra fou.

Blu e blanc  
Son lei colors.  
Lo cieles grand  
O que calor.  
L'a d'enfants  
La nuech e lo jorn  
E brunas son  
Lei beleis amors.  
Es ma ciutat, ma dòna, ma capitala.  
Es ma nacion, ma doça, ma generala.

Es mon illa, mon batèu, mon recapti,  
O mon bèu jardin dei delicis,  
Dei delicis.

(Traduction)

Bleu et blanc  
Sont les couleurs.  
Le ciel est grand  
Oh quelle chaleur.  
Il y a des enfants  
La nuit et le jour  
Et brunes sont  
Les belles amours.  
C'est ma ville, ma dame, ma capitale.  
C'est ma nation, ma douce, ma générale.  
C'est mon île, mon bateau, mon refuge,  
Oh mon beau jardin des délices.

Spéciale dédicace  
À tous les amuseurs  
À ceux qui font danser les marseillais,  
À tous les raggamuffins  
Les rockers, les rappeurs  
Et à tous ceux que j'allais oublier  
J'écris une épitaphe  
Encore deux ou trois taffes  
J'enterre la tristesse et le stress  
Je profite du riddim  
J'assure l'intérim  
J'évacue la pression, je me redresse.

Fais bouger tes pieds, tes genoux, tes hanches et puis tes  
épaules  
Plus on rit, plus il y a de fous ; plus on est fou, plus on  
rigole

Il faut chanter avec passion, organiser des farandoles  
Écoute, fais bien attention et apprends vite les paroles.

Fai avans,  
Vai li mon pichon,  
Siam bolegant  
Dins lo canton.  
Roge sang  
Son lei potons,  
Totjorn de flamas  
Son lei cançons.  
Es ma ciutat, ma dònà, ma capitala.  
Es ma nacion, ma doça, ma generala.  
Es mon illa, mon batèu, mon recapti,  
O mon bèu jardin dei delicis,

Dei delicis.

(Traduction)

Avance,  
Vas-y mon petit,  
On est remuant  
Dans le coin.  
Rouge sang  
Sont les baisers,  
Toujours terribles  
Sont les chansons.  
Avec la cité qui vous rendra fou.  
C'est un rendez-vous à Marseille  
  
Là sur le quai.

## Kenny Arkana

« Capitale de la rupture »,

M.A.R.S.E.I.2L.E. est à la une !  
J'reconnais plus ma ville,  
Je ne reconnais plus ma rue.  
Où est mon centre ville ?  
Celui d'avant à disparu!  
QN QS effet!,  
À tous ces enfants de la Lune.  
À nos rues indomptées,  
Génération du grabuge!  
Ma ville entière a sombré soumis sombre  
Pour en faire une belle ville de la côte d'Azur!  
Marseille si t'es en chantier,  
Dernier coup de massue!

En faveur de leur modèle  
Des dossiers sous leurs cocktails  
Grotesque!  
A l'heure ou mes frères saluent.  
Pendant qu'ils construisent leurs hôtels,  
Plus belle,  
Est ma ville que dans vos têtes.  
Marseille refaite à notre insu.  
Petit délit

Mange des longues peines  
Au Baumettes ou à Luynes  
Pour pas grand chose,  
Dorénavant on te fera tué  
Qu'est ce qu'est d'venue la Joliette ?  
Après expulsions par centaines ?  
Certainement pas c'qu'on aurait voulu...  
Ou est passée la ville du Bled ?  
Paraît que ce temps est révolu.  
Capitale de la culture Européenne  
Si c'était une blague c'est sûr qu'on ne l'aurait pas cru.  
Marseille est redessinée par Euromed  
Venu chambouler toute la culture de la ville  
L'écart se creuse  
Ressent  
La frac' ture  
Qui s'ouvre!  
Mars' 'eille !  
  
Capitale de la rupture \*Marseille\*  
Capitale de la rupture \*Marseille\* "J'aime pas le son  
d'avant"\*  
Capitale de la rupture \*Marseille\*

Capitale de la rupture \*Marseille\*

Trop peu sont posés

Aux côlons

De la belle cité

De Phocée.

Tout, leurs plans ne sont qu'à l'opposé;

De la tradition

De l'esprit

De la ville millénaire,

Qui a toujours rassemblé les communautés.

Terre d'accueil

Ouvert à l'autre

Rebelle aux rois;

Terre d'asile des apôtres.

Commence à la porte de l'Orient,

Elue capitale de la culture d'Europe !

M.A.R.S.E.I.2L.E. est à la une,

J'reconnais plus ma ville

Paraît qu'elle est d'venue bien huppe.

Choc que des cultures

2013

Pris de vitesse

Flics et cameras à chaque coin de rue.

Expulsés pour du business

Compte , ceux qui restent :

Esprit démolis

Comme ces murs qu'on a toujours tenus.

Alors j'dédicasse les p'tites teignes

Antisystèmes

Qu'on souhaite en cage ou pire

Qu'est ce que les miens vont devenir ?

Nos rues se remplissent de tristesse...

Un genre d'Apârt'Heid se dessine.

La zone c'était pas que l'ivresse...

La Camaraderie, la vraie, la joie

Y'avait pas d'carabines !

Kalcha-n'y't.seh

Ici la jeunesse est en péril

Rien n'est fait pour elle

Et ça c'est vrai depuis des piges

Entassés dans des blocs

La seule ici c'est dans le shit

Plus d'place dans les réseaux donc ça tire dans le vif!

Refont nos quartiers

Et nous virent

Pendant que la misère s'accroît.

Tranquille se pavanent les touristes

Pendant que mes frères sont au placard.

Partout les caméra nous fixent

Pour mieux aseptiser chaque place

Et l'identité de la ville !

Capitale de la rupture \*Marseille\*

Capitale de la rupture \*Marseille "J'aime pas le son  
d'avant"\*

Capitale de la rupture \*Marseille\*

Capitale de la rupture \*Marseille\*

## George Brassens

« Supplique pour être enterré à la plage de Sète », album *Supplique pour être enterré à la  
plage de Sète*, 1966

La Camarde qui ne m'a jamais pardonné,

D'avoir semé des fleurs dans les trous de son nez,

Me poursuit d'un zèle imbécile.

Alors cerné de près par les enterrements,

J'ai cru bon de remettre à jour mon testament,

De me payer un codicille.

Trempe dans l'encre bleue du Golfe du Lion,

Trempe, trempe ta plume, à mon vieux tabellion,

Et de ta plus belle écriture,

Note ce qu'il faudra qu'il advint de mon corps,

Lorsque mon âme et lui ne seront plus d'accord,

Que sur un seul point, la rupture.

Quand mon âme aura pris son vol à l'horizon,  
Vers celle de Gavroche et de Mimi Pinson,  
Celles des titis, des grisettes.  
Que vers le sol natal mon corps soit ramené,  
Dans un sleeping du Paris-Méditerranée,  
Terminus en gare de Sète.

Mon caveau de famille, hélas! n'est pas tout neuf,  
Vulgairement parlant, il est plein comme un œuf,  
Et d'ici que quelqu'un n'en sorte,  
Il risque de se faire tard et je ne peux,  
Dire à ces braves gens, poussez-vous donc un peu,  
Place aux jeunes en quelque sorte.

Juste au bord de la mer à deux pas des flots bleus,  
Creusez si c'est possible un petit trou moelleux,  
Une bonne petite niche.  
Auprès de mes amis d'enfance, les dauphins,  
Le long de cette grève où le sable est si fin,  
Sur la plage de la corniche.

C'est une plage où même à ses moments furieux,  
Neptune ne se prend jamais trop au sérieux,  
Où quand un bateau fait naufrage,  
Le capitaine crie "Je suis le maître à bord!  
Sauve qui peut, le vin et le pastis d'abord,  
Chacun sa bonbonne et courage".

Oh, et c'est là que jadis à quinze ans révolus,  
A l'âge où s'amuser tout seul ne suffit plus,  
Je connu la prime amourette.  
Auprès d'une sirène, une femme-poisson,  
J'ai reçu de l'amour la première leçon,  
Avalait la première arête.

Déférence gardée envers Paul Valéry,  
Moi l'humble troubadour sur lui je renchéris,  
Le bon maître me le pardonne.  
Et qu'au moins si ses vers valent mieux que les miens,

Mon cimetière soit plus marin que le sien,  
N'en déplaise aux autochtones.

Cette tombe en sandwich entre le ciel et l'eau,  
Ne donnera pas une ombre triste au tableau,  
Mais un charme indéfinissable.  
Les baigneuses s'en serviront de paravent,  
Pour changer de tenue et les petits enfants,  
Diront, chouette, un château de sable!

Est-ce trop demander, sur mon petit lopin,  
Planter, je vous en prie une espèce de pin,  
Pin parasol de préférence.  
Qui saura prémunir contre l'insolation,  
Les bons amis venus faire sur ma concession,  
D'affectueuses révérences.

Tantôt venant d'Espagne, tantôt d'Italie,  
Tous chargés de parfums, de musiques jolies,  
Le Mistral, la Tramontane,  
Sur mon dernier sommeil verseront les échos,  
De villanelle, un jour, un jour de fandango,  
De tarentelle, de sardane.

Et quand prenant ma butte en guise d'oreiller,  
Une ondine viendra gentiment sommeiller,  
Avec moins que rien de costume,  
J'en demande pardon par avance à Jésus,  
Si l'ombre de sa croix s'y couche un peu dessus,  
Pour un petit bonheur posthume.

Pauvres rois pharaons, pauvre Napoléon,  
Pauvres grands disparus gisant au Panthéon,  
Pauvres cendres de conséquence,  
Vous envierez un peu l'éternel estivant,  
Qui fait du pédalo sur la vague en rêvant,  
Qui passe sa mort en vacances.

Qui passe sa mort en vacances.

## **Entretien avec François Liberti**

Le jeudi 3 mars 2016 à 11h30, Sète, antenne de Conseil Général de l'Hérault

François Liberti est settois, marin-pêcheur et ostréiculteur retraité. Il a été maire PCF de Sète de 1996 à 2001, au conseil municipal depuis 1971, dans la majorité puis dans l'opposition, et député de la 7ème circonscription de l'Hérault de 1997 à 2007. Il est actuellement conseiller départemental du canton de Sète et élu dans l'opposition municipale.

Anne Pernet : Vous êtes né à Sète, vous avez toujours habité à Sète...

François Liberti : Ouais

AP : Pourquoi ?

FL : Ben d'abord parce que je suis né dans cette ville, juste après la libération en 47, et donc c'est une ville où j'avais toute ma famille, mon berceau familial, en même temps, euh, beaucoup d'attirance pour ce que pouvait représenter une ville-port, euh...

AP : D'accord, pourquoi ?

FL : Ben parce que j'ai toujours été passionné par la mer, les bateaux, j'en ai fait mon métier d'ailleurs, et également marqué par le brassage culturel que pouvait représenter cette ville qui a été créée par le port, puisqu'avant la création du port il n'y avait rien ici, c'était bon, un terrain insalubre etc, donc c'est d'abord le port qui a ensuite fabriqué la ville en quelque sorte, et donc euh issue d'immigrations euh, euh voilà de toute la Méditerranée, et ce brassage humain et culturel, m'a toujours, passionné. Donc voilà, c'est les raisons pour lesquelles, après être né dans cette ville, j'y suis resté euh, par euh, par, pas seulement par fidélité, mais par passion. Par amour de cette ville par rapport à son âme, à ce qu'elle pouvait représenter etc.

AP : Et c'est particulier Sète par rapport à un autre port, en Méditerranée par exemple ?

FL : C'est... On, on trouve le, la même, similitude avec Marseille...

AP : D'accord

FL : Marseille, bien évidemment, plus énorme, plus gros, euh, et plus ancien, puisque Sète est une ville jeune, hein euh, la ville de Sète, a été euh, a été créée, à partir du port en 1866, si je ne me trompe pas, Marseille est beaucoup plus ancienne, elle remonte à l'installation des premiers comptoirs phéniciens, et ensuite grecs, euh, gallo-romains, donc il y a une histoire plus importante, mais c'est un peu la même similitude, c'est-à-dire un lieu, choisi sur le territoire, euh, littoral, euh, favorable en terme de sécurité pour recevoir des navires,

puisque le but étant de faciliter l'échange des marchandises, et des Hommes, sur le bassin méditerranéen, et Sète, c'est un peu ça ! C'est un peu ça avec plusieurs tentatives qui ont été, sous Louis XIV, qui ont été tentées pour trouver le meilleur, le meilleur lieu pour créer le port, et puis finalement après trente ans de tergiversations c'est ce lieu là qui a été choisi, et puis de là est née la ville. Voilà donc euh, c'est c'est, y'a deux caractéristiques là qui, qui se ressemblent sur le littoral méditerranéen, qu'on trouve pas ailleurs hein, ailleurs c'est soit des ports qui ont été fondés pour des raisons touristiques, des raisons d'aménagement du territoire, etc, là y'a cette particularité historique, de créer donc, des lieux, pour faciliter les échanges entre les peuples, les échanges commerciaux, à l'échelle de la Méditerranée.

AP : Et ça se ressent après, dans la vie quotidienne ?

FL : Oh oui ! Ca se ressent, beaucoup ! Euh... Le le le le, la ville de Sète, euh, je veux dire, elle a été profondément marquée par le port dans la ville mais mais mais mais le port euh du port, y'a pas que les hommes d'ailleurs, y'a les femmes du port, on était, euh, on marqué les racines de cette ville. Et d'ailleurs même, sur le plan culturel, des gens comme euh, Paul Valéry, Brassens, euh... Eluard, et puis dans la, dans les générations plus récentes, Combas, Di Rosa etc, sont tous des gens dont la culture est profondément enracinée dans, dans ce qu'est cette ville, voilà.

AP : Hum

FL : Et ça c'est, c'est...

AP : Ils prennent appui sur ça...

FL : Très fort...

AP : ... pour leur création artistique ?

FL : Bien sûr, et c'est une ville, qui a encore une âme ! Qui aujourd'hui quand même depuis une vingtaine d'années est assez bousculée par la pression touristique, par euh, l'urbanisme spéculatif etc, mais euh, ça reste encore une ville où, avec la pêche, la conchyliculture, euh, la marins, les métiers du port, bon qui, qui a une caractéristique très particulière, et puis, surtout, qui a été fondée, sur euh, l'immigration. Les, les premières personnes qui sont, venues s'installer à Sète dans des cabanons, hein, puisque y'avait pas de vie hein (rires) y'avait rien, c'était la construction du port, ça a été les tailleurs de pierres, de, des Cévennes, euh, et du massif central...

AP : Et ils étaient où, les cabanons ?

FL : Ah ben, vous aviez Saint-Clair, sur Saint-Clair, c'est pas le Saint-Clair d'aujourd'hui, hein euh voilà, et puis, euh, en bord des premiers ouvrages du port. Ils se sont installés là, pour certains ils sont repartis, pour d'autres sont commencé, commencé à s'ancrer, dans, dans la

ville ; et les travaux du port, c'est assez simple : d'abord c'est la constitution du môle Saint-Louis, la première digue de protection...

AP : Hum

FL : ...et ensuite le chenal maritime qui, de la mer, à l'étang, a creusé donc, euh, et la ville s'est construite autour, au fur et à mesure s'est construite autour, donc y'a eu, y'a eu, ces tailleurs de pierres, ensuite, les, des des des, des ressortissants suisses, qui ont été, les premiers grands affréteurs du négoce maritime, qui ont été installés à Montpellier, Montpellier qui déjà avait une histoire, euh, plus ancienne, et qui font partie de ceux qui ont poussé Louis XIV à l'époque, pour ouvrir une nouvelle voie de une nouvelle voie maritime. Et, ils sont venus s'installer ici, alors on retrouve encore les racines de, ben Berjuviller par exemple, des vieilles familles suisses qui se sont installées ici, et qui euh, ont fait de Sète, le port de la Suisse. Sète a été le port suisse pendant, pendant des années, on avait ici, euh, un consul, et une flotte d'ailleurs, maritime, qui battait pavillon suisse, et qui est restée à Sète jusque des les années 80 hein euh, ça a été très vieux. La Suisse n'ayant pas de port n'ayant pas de mer, n'ayant pas de côte donc ben, ils nous avaient choisis pour euh, commerce en Moyen-Orient et en Méditerranée. Après on a eu les pêcheurs catalans, qui sont venus s'installer, des catalans espagnols hein qui sont venus s'installer de Gérone, de Barcelone de de tous ces coins et qui, de Cadaquès, et qui sont venus s'installer ici pour pratiquer la pêche à la sardine, ou au lamparo, d'ailleurs, c'était leur pratique, et euh, quelques-uns sont restés, ici, ils ont fondé leurs familles etc, et puis alors après on a eu toute une vague de pêcheurs issus de l'Italie du sud, de de la commune de Gaète et de la commune de Cheddar, également du golfe de Naples, Sorrente, etc, euh, une forte immigration, euh, c'est-à-dire plusieurs milliers de gens qui venaient, tous les ans pour la saison de la sardine, du mois de mai jusqu'au mois d'octobre, et qui au fur et à mesure, se sont installés, et puis après ça a été les frères les cousins les sœurs etc. Moi même d'ailleurs je suis issu de cette vague d'immigration, euh, on avait quand j'étais maire de la ville en 98, on avait, j'avais rencontré mon homologue, euh, de de de la ville de Gaète, c'est la ville qui a fourni le plus d'italiens, ici, et, on avait fait des comparaisons par rapport aux états civils, entre les deux communes, et c'était donc en 98, et à ce moment là euh, on avait constaté que 80% de la population settoise, par, d'une manière directe, ou indirecte, par le biais des alliances, des mariages etc, elles avaient été issues du sud de l'Italie, ce qui est quand même, puissant, comme euh, comme culture, etc. Et essentiellement des marins et des pêcheurs, voilà, c'était, de l'immigration économique, il y en a quelques-uns qui sont venus, en France au moment de la montée du fascisme avec

Mussolini, mais pour l'essentiel ça a été quand même une immigration économique. Et alors on a une petite immigration c'est assez curieux, une petite immigration, qui vient aussi de la ville de Gaète, et qui eux sont des maraîchers. Et qui se sont installés à Frontignan.

AP : Oui

FL : Et qui ont donné naissance à Frontignan, euh, à cette grande tradition des maraîchers sur Frontignan, et qui sont issus de la ville de Gaète. Et quand je suis allé moi, je suis allé à Gaète en 97, euh 97, 98, à ce moment là, et, j'ai essayé par l'intermédiaire de la ville, de retrouver la maison familiale où était né mon grand-père. J'ai retrouvé d'ailleurs hein euh, la maison familiale, qui était issue de la famille de pêcheurs, et ce qui est marrant c'est que, comme à Naples, euh, Gaète, c'est une, c'est la via indépendance qui traverse toute la ville, et puis vous avez les petites rues, la carte postale, voilà, les, le linge aux fenêtres,

AP : D'accord

FL : et euh, dans une de ces rues, j'ai retrouvé la maison de mon grand-père, et dans cette rue, il n'y avait que des maisons de pêcheurs et des marins. C'était organisé comme ça. Et au fronton des, des maisons, c'était des maisons basses, taillées dans la pierre, et au fronton y'avait, soit un poisson, un oursin, une étoile de mer,

AP : Hum hum

FL : Pour identifier, au métier. Et, quelques rues plus loin, y'avait le même schéma avec les maraîchers. Avec, une tomate, un fruit, un poireau, un légume... C'était assez... j'avais jamais vu ça nulle part, moi. Et assez étonnant. Et voilà, et comment euh, les pêcheurs et les marins de Gaète sont venus ici, et quelques-uns là qui constitué ce noyau chez les maraîchers, eux, ils se sont installés à Frontignan. Ce qui fait que Frontignan est jumelé d'ailleurs avec Gaète, et ils se sont jumelés avec Gaète, au même moment où moi j'ai été élu à la mairie, et euh, le maire de Gaète est venu donc, à Sète, on se connaissait, on s'est rencontré, bon, on pouvait pas faire deux jumelages,

AP : (rires)

FL : c'était pas terrible, mais nous, on a monté une coopération avec eux, en double du jumelage, sur le compte des racines de l'immigration de cette ville. Donc, forte immigration italienne, qui a continué jusque dans les années 70. Voyez là, on remonte euh, avant 1900, jusque dans les années 70. Toujours pour des motifs euh, la saison de pêche, etc, etc. Et au fil des décennies, il y avait toujours un volant de ces pêcheurs qui restaient, qui s'installaient ici, qui fondaient leurs familles ici, etc. C'est pour ça qu'on a une forte communauté d'origine italienne dans cette ville. Euh, moi quand j'ai commencé à faire la

pêche, j'ai commencé à naviguer à l'âge de 15 ans, donc j'étais au collège, euh, c'est en 66, 65, non 65 c'était. Et y'avait encore à ce moment là 7/800 italiens qui venaient toutes les saisons pour faire...

AP : D'accord

FL : Et au moment où s'est tarie un peu cette immigration italienne, dans les années 70/80, elle a été remplacée par une immigration, de pêcheurs espagnols. Qui ont fait le même mouvement, eux aussi venaient pour pêcher au lamparo, mais euh, plus lié au début de la pêche au thon, etc. Et ils venaient de la région, de l'Andalousie, Almeria, enfin toute cette côte là. Et euh, à partir des années 62, 63, 64, on a eu euh, une petite immigration euh, euh, de pieds-noirs, suite à l'indépendance de l'Algérie, euh, qui sont venus avec leurs propres bateaux de pêche euh, alors voilà après la communauté pieds-noirs y'en a eu partout, dans le pays, mais, ici se sont fixés beaucoup ceux qui avaient des métiers liés à la mer euh, en Algérie. Euh, et c'était euh, y'en avait beaucoup d'Oran, euh, quelques-uns d'Alger euh, quelques-uns de Mostaganem et de La Calle, notamment pour ce qui concerne les pêcheurs. Et puis euh, dans les années 90, c'est des marins marocains, et d'Afrique noire,

AP : Mais toujours des marins... ?

FL : Toujours des marins ben oui, c'est une ville-port, donc euh voilà, et qui sont venus compléter les équipages notamment pour la pêche au thon, voilà, donc on a, on a une ville qui est largement fondée sur le flux des Hommes de cette Méditerranée, y'a beaucoup à travailler cette dimension là hein, qui explique, euh, à la fois, ce, ce, la, la, la ville de 40 000 habitants qui a un temps creusé culturel, euh, moi je l'explique par ça. C'est ça, c'est la rencontre des hommes et des femmes, ayant à la fois un tronc commun, la Méditerranée, et qui ont apporté chacun leurs spécificités.

AP : C'est la Méditerranée, le tronc commun ?

FL : Absolument, absolument, hein, ici c'est très net, d'abord l'activité de commerce du port, bon, on a reçu des marchandises du monde entier, bien évidemment hein, y'avait des lignes sur l'Amérique centrale, le Moyen-Orient, le Caucase etc, mais la grosse activité de cabotage maritime elle s'est faite sur les pays de la Méditerranée. Moyen-Orient, Liban, Egypte, Chypre, et puis beaucoup bien évidemment le Maroc, l'Algérie euh, ce qui est encore le cas aujourd'hui hein.

AP : Et avec l'indépendance de l'Algérie, ça a changé beaucoup de choses ?

FL : Oh oui, beaucoup, l'indépendance de l'Algérie, Sète était un des, avec Marseille, un des gros ports commerciaux, de l'Algérie quand c'était des départements français, notamment

sur le vin. C'est sur le vin, le trafic de liège, y'avait beaucoup de chêne-lièges en Algérie, et donc euh, la récolte du liège, y'avait des, tous les quais de Sète étaient envahis par des bottes de lièges euh... Y'avait du bois, de l'huile aussi euh, et ça, à l'importation mais y'avait aussi à l'exportation on exportait beaucoup d'animaux, de bétail vivants,

AP : D'accord

FL : pour l'Algérie, donc ça a été un très très gros commerce. Avec le Maroc ça a été plus centré euh, depuis maintenant 40 ans, on a, un a une ligne régulière avec euh Tanger, Fès, Nador, mais sur le trafic...

AP : passagers

FL : voilà, et c'est une ligne qui est très fréquentée par les ressortissants marocains et les descendants de toute l'Europe entière qui viennent, qui partent euh,

AP : qui prennent le bateau à Sète.

FL : voilà, ils prennent le bateau à Sète.

AP : D'accord, et par exemple avec la droite municipale la grande opposition sur la vision de la ville c'est ?

FL : Oh la grande opposition c'est d'abord l'urbanisme hein qui est la grande question. Voyez, ce dont je viens de vous parler, c'est un peu ce qui représente l'âme de cette ville, sa vie, sa culture etc et ça, ça veut dire quelque part, une euh, une protection euh, une euh, et pas seulement avec une vision archaïque des choses, pas seulement pour préserver comme on dit l'ancien temps, mais aussi parce que c'est présent aujourd'hui, c'est très fort quoi, mais ça ça implique du respect environnemental, dans la notion d'accueil, dans la priorité donnée aux activités portuaires, parce que derrière c'est aussi de l'emploi, et puis l'activité de la pêche, qui nécessite un littoral et des espaces, parce qu'on n'a pas parlé de l'étang de Thau, et tout ce que ça représente derrière les lagunes, avec tout ce que ça représente de richesse de richesse et de fragilité en même temps, et ça veut dire derrière de la culture, des Hommes, du boulot, du travail etc et en même temps même avec la vision moderne qu'on peut avoir aujourd'hui, au niveau de l'accueil touristique, ça permet de pas venir se bronzer idiot ici mais ça veut dire aussi connaître les terroirs, d'autres cultures, d'autres gens, des gens qui travaillent etc, donc voilà, c'est un peu tout ça qui nous oppose avec la droite, dont l'objectif principal aujourd'hui est d'utiliser le moins de mètres carrés possibles pour le livrer à la spéculation immobilière. Donc euh voilà, au fond on est, pour faire court, on est en frontal par rapport à ça.

AP : D'accord

FL : Et depuis toujours. Voyez je vais vous donner une caractéristique. Quand De Gaulle, a lancé dans les années 60 l'aménagement du littoral ici, grand aménagement hein qui a fait le Port-Camargue, la Grande-Motte, Carnon, le Cap d'Agde, euh, la ville de Sète à l'époque qui avait un maire communiste, c'est Pierre Arraut, première municipalité communiste après la Libération, euh... On a refusé de, de participer à ce grand aménagement, en considérant qu'il fallait privilégier nous la spécificité que nous avons sur le littoral, dont je viens de vous parler mais qu'on avait pas à La Grande-Motte, qu'on n'avait pas au Cap, qu'on n'avait pas ailleurs, euh ok pour un aménagement touristique avec des grandes stations etc, mais pas ici, hein, ils voulaient absolument urbaniser toute la bande du lido entre Agde et Sète, ces vingt kilomètres de plages qu'on a hein, les promoteurs ils avaient les dents qui rayaient le parquet hein,

AP : Oui oui

FL : donc on n'a pas cédé, on a refusé cet aménagement là, à l'époque, qu'est-ce qu'on n'a pas entendu ! Une mairie, coco, qui empêche le développement touristique, qui empêche ceci, empêche cela, bon voilà, euh, et puis aujourd'hui tout le monde se félicite, tout le monde est content,

AP : D'avoir le lido (rires)

FL : tout le monde se bat pour protéger le lido etc, personne ne pense, que si n'avait pas eu le courage à ce moment là de s'y opposer, ben tout ça n'aurait pas existé, voilà.

AP : D'accord

FL : Mais euh, au delà de cette histoire les mêmes effets se reproduisent, y'a qu'à voir aujourd'hui, je sais pas si vous connaissez l'entrée ouest de la ville, ce qui se construit là ?

AP : Oui

FL : Bon, ben voilà, allez jeter un coup d'oeil et allez m'expliquer si ça c'est, bon voilà.

AP : Et sur le quai des Moulins, qu'est-ce que...

FL : Ben le quai des Moulins, on est, c'est plus contrasté parce que, le quai des Moulins fait partie de ce qu'on appelle le triangle de l'entrée Est de la ville, dont la vocation historique jusqu'à maintenant c'était inscrite dans l'action économique puisque c'était pour l'essentiel c'est soit de l'activité qui existe encore soit des friches industrielles. Alors euh, bien évidemment euh, on peut considérer que on va pas reproduire aujourd'hui à l'identique le tissu industriel qui existait ou qui a existé y'a quarante ans en arrière, certes, mais ce dont on est sûr c'est que le port, qui est à proximité, euh, si on croit que son développement, il aura toujours besoin de foncière terre. Pour faire, euh, de...

AP : D'un hangar

FL : d'un dépôt, mais aussi pour faire de l'éclatement ou de fingering comme on dit aujourd'hui c'est-à-dire de marchandises diverses qui arrivent qu'il faut ensuite éclater avec les divers, l'inter-modal au niveau des transports : la route, le rail, le fluvial etc, donc euh, un port, ne peut pas se développer s'il n'a pas des base-terres, c'est clair. Alors, la zone portuaire elle existe, il y a encore de la zone portuaire à utiliser, mais nous nous disons l'activité du port, engendre des activités secondaires, de services, de transports, euh, des activités de maintenances, voilà, donc le peu de foncier qui existe encore à proximité du port, il faut faire attention de pas le brader, parce qu'une fois qu'on l'a bradé à l'immobilier, c'est terminé, c'est fini, et on n'a plus d'espace. On n'a plus d'espace pour l'avenir. Et alors nous on se dit, qu'est-ce qu'on va léguer demain à nos enfants et à nos petit-enfants. Euh, si le foncier qui est disponible aujourd'hui, qui pourrait être en réserve même s'il n'y a pas une activité qui est sort de terre tout de suite, mais au moins protégé, pour le futur, si on fait pas ça, voilà, alors on est un peu partagé par le projet de la ville là-dessus, parce que, même si on peut concevoir qu'il y ait un développement d'activités culturelles, euh comme euh, là où il est prévu Agro canet etc, ou d'autres activités de services etc, euh, si on peut concevoir qu'effectivement une partie soit consacrée au logement etc, en même temps il faut que l'aménagement de l'espace, conserve une cohérence pour protéger des zones qu'on va dédier à l'activité. Premier point, et nous on se bat à fond là dessus.

AP : D'accord

FL : On a infléchi d'ailleurs, parce qu'entre les choix de départ et ceux d'aujourd'hui par rapport à cette zone, les lignes ont bougé.

AP : Qu'est-ce que c'était ?

FL : Ben c'était essentiellement consacré à de l'habitat, c'était, c'était ce que se fait à l'entrée ouest, voilà.

AP : Mais en gardant quand même la structure ?

FL : Alors, vous parlez de quelle structure ?

AP : Ben en gardant l'image, des toits..

FL : Ah des toits, oui oui oui oui, alors sur les toits, il faut quand même que vous sachiez que c'est moi, lorsque j'étais maire, qui ait acheté ça.

AP : D'accord, ça appartient à la ville ?

FL : Une partie, une partie seulement, le reste appartient à Gaffinel, un promoteur immobilier de la ville, et l'autre partie appartient à la ville. Moi quand j'ai, j'ai été maire en 96, en 97 le, le l'activité viticole qui existait dans ce lieu, a cessé, y'a eu un dépôt de bilan de, c'était la cave de canet qui entreposait des cuves pour vivifier à cet endroit, donc ils ont stoppé

leur activité sur le site, pour le déplacer ailleurs, et donc on a été acquéreur, on a acheté, parce qu'on a dit, de toute manière, c'est un volume, qui servira, on aura des besoins associatifs, culturels, euh, donc voilà, on a acheté, et on a installé, on a installé quelques associations dedans hein, l'aviron, le tir à l'arc, on a créé un boulodrome couvert, à l'intérieur, et puis on a dit on verra le futur. On verra le futur, et euh, donc aujourd'hui, le maire de Sète dit : on va déplacer les activités culturelles, le MIAM, le MIAM que nous avons créé nous aussi d'ailleurs hein

AP : Hum hum

FL : Le MIAM, le conservatoire, euh, qu'est-ce qu'il veut déplacer encore, je sais plus, enfin deux ou trois pôles culturels dans la ville pour les recentrer là, pourquoi pas ? Nous ça nous dérange pas ça, euh, on verra au bout du bout ce qui en sera d'ailleurs hein, sur les coûts, ce que ça va représenter etc, euh, mais euh, ce qui nous soucie surtout dans cette zone, c'est sur l'ensemble y'a à peut-être deux-cents hectares, euh, c'est qu'on préserve des capacités,

AP: d'activités

FL : d'activités économiques,

AP : d'accord, parce que y'a les eaux blanches aussi pas loin

FL : les eaux blanches sont, c'est plein. La zone des eaux blanches est pleine

AP : oui oui

FL : heureusement d'ailleurs qu'on a fait, y'a les eaux blanches et la zone aquatechnique, c'est deux zones d'activités qu'on a réalisées à l'époque et qui ont permis de fixer là, euh, des entreprises. Parce qu'une ville, alors y'a le soleil, le beau temps y'a la culture, il faut des logements pour euh, y rester, mais il faut aussi du boulot hein, sinon, sinon on n'en fait quoi ? On en fait une ville-dortoir ? Là aussi c'est un élément qui nous oppose avec le maire. Quand il a été élu, il a eu deux phrases : la première c'est « j'ai pas été élu pour faire des HLM », voilà, il a été obligé, la réalité l'a l'a, l'a conduit à réviser,

AP : y'a la loi quand même...

FL : sa position. Et la deuxième chose c'est « il faut multiplier les capacités d'investissements au niveau de la promotion sur la ville, parce que ça va enrichir la ville », voilà, c'était un, un discours, qui était relativement simple, mais simpliste, parce que la réalité c'est pas ça. C'est qu'aujourd'hui on a livré la ville aux promoteurs et que la situation est préoccupante parce que 1 on est la quatrième ville de France pour le niveau de la fiscalité, 2 on est la ville où le prix du mètre carré aménagé est le plus cher dans la région : plus cher qu'à

Montpellier, plus cher qu'à Narbonne, plus cher que Béziers que Carcassonne, que Perpignan etc.

AP : D'accord

FL : Voilà, troisième aspect c'est que cette conception a fait augmenter les bases fiscales qui sont pas décidées par la ville mais par l'Etat et qui le fait en fonction de l'enrichissement et de l'évolution de la ville. Plus l'immobilier s'est développé plus les bases fiscales ont augmenté. Ce qui fait qu'aujourd'hui un jeune couple qui veut s'installer dans cette ville, qui a pas de gros moyens, qui a un salaire moyen, parfois bon souvent quand on commence à construire sa vie, on n'est pas toujours bien outillé du point de vue de la solidité financière ou professionnelle, ben il se barre. Parce qu'il peut pas s'installer dans cette ville. 57% du personnel de l'hôpital intercommunal -ça représente quand même 1400 personnes hein qui travaillent hein, tout corps confondu. 57% travaillent à Sète, dans l'hôpital, mais vivent ailleurs.

AP : Ils vivent où ?

FL : Ben dans les villages à côté, ils se tapent 15 20 kilomètres de voiture parce qu'ils veulent accéder à une petite maison, ils veulent acheter en copropriété et ils peuvent pas. Ils peuvent pas, c'est trop cher. Et c'est la même situation avec la mairie de Sète, on a 1200 employés communaux y'en a plus de moitié qui n'habitent pas la ville. Alors par contre on a un afflux permanent de retraités, relativement aisés, et puis apr le biais des sociétés anonymes immobilières, on a du placement sur la pierre.

AP : Du placement et de la location de vacances ?

FL : De la location de vacances et d'ailleurs voyez, dans cette période là, à partir du mois de décembre jusqu'au mois de mars, vous faites un tour de toutes ces constructions et vous verrez

AP : C'est vide

FL : c'est vide, y'a personne.

AP : D'accord

FL : Alors voilà, c'est une conception de l'aménagement, c'est pas la notre. On la partage pas, alors voilà, ça fait partie de l'affrontement

AP : politique

FL : politique, tout simplement.

AP : Et le transfert du port à la région, qu'est-ce que ça a changé ?

FL : Le transfert du port à la région, moi à ce moment-là j'étais député, quand la décision a été prise, et j'étais pas favorable, pour une raison, eu, de caractère national. La France à ce

moment là, mis à part les quatre ou cinq grand port autonomes comme Marseille ou Le Havre, Bordeaux, euh, Lorient, etc. avait 60 ports d'intérêt national, comme Sète. Le fait qu'ils aient cette classification de port d'intérêt national était un élément de lien nécessaire France/Europe, en termes d'infrastructures, en terme d'aménagement, etc. On a perdu ça. Mais c'est l'Etat lui-même d'ailleurs qui est, en fonction des gouvernements successifs de l'époque, qui a décidé à la fois de se séparer de cette compétence et de ne plus mettre un sous sur les ports. Et ils l'ont préparé d'ailleurs, ils l'ont préparé. C'est-à-dire quelques années avant la décision, on a, ici, on n'avait plus d'investissements. Alors qu'on a connu une période d'investissements forts. Le port de Sète il s'est développé vers l'est, avec la création de la darse Colbert, la création de la darse est, l'ouverture du canal Sète Rhône qui est rentré dans le port,, la création de la digue ZIFMAR, tout ça s'est fait dans le cadre des contrats de plan Etat/région, sous la responsabilité de l'Etat. C'est-à-dire qu'il ont assumé financièrement, avec des crédits européens, le développement du port. Et puis à un moment donné, cinq six ans, sept ans avant la décision de transfert, on était donc dans les années 2007, donc autour des années 2000, ils ont stoppé, on n'a plus mis un sous, sur le port. Tout ça pour nourrir l'idée que...

AP : C'est Jospin ?

FL : Comment ?

AP : Je réfléchissais, c'est sous Jospin ?

FL : Ah ouais ouais c'était encore le gouvernement socialiste et puis après immédiatement après on a eu le gouvernement Raffarin, le ministre d'ailleurs qui était chargé des transports c'était Bussereau que je connaissais bien et qui, ils ont assumé un retrait financier de l'aide aux ports, pour préparer un transfert sur les régions. Voilà, et pour deux raisons, d'une part parce que idéologiquement c'était un bon moyen de faire que l'ensemble des gens des communautés portuaires se disent bon l'Etat ne nous paye plus, demain avec les régions, ce sera mieux quoi, bon en clair on a préparé idéologiquement les choses. Comme quoi... Et le deuxième aspect il était purement financier, parce que le transfert s'est effectué sur la clef de répartition suivante : l'Etat a versé un montant de compensation aux régions, au moment du transfert calculé sur ce que l'Etat a investi les trois dernières années.

AP : D'accord

FL : Comme il n'a plus investi une clopinette les trois dernières années, donc effectivement l'indemnité de compensation pour la région, ça a été euh, zéro plus zéro : voilà. Les conditions se sont passées comme ça. Alors après, la région, bon, elle a été en charge donc,

de l'activité du port, sur les fonds régionaux, euh, avec l'aide aussi de quelques fonds européens, ils ont développé l'investissement, on peut pas reprocher ça à la région, ils ont, en fait ils ont fait, ils ont rattrapé, disons, en partie, ce que l'Etat ne faisait plus, les dernières années. Au niveau de l'entretien, des quais, des darses, ensuite des créations de quais supplémentaires etc, ils ont investis, de ce point de vue. Mais c'est plus je dirais un rattrapage par rapport à ce que l'Etat ne faisait plus. Alors après ce qui reste un problème c'est que quand même, la dynamique est commerciale. Parce qu'un port, c'est bien qu'il ait des quais, c'est bien qu'il ait des terres-pleins, c'est bien qu'il ait des grues, mais faut que les grues, elles tournent, hein. Et pour que les grues tournent il faut qu'il y ait des bateaux il faut qu'il y ait une activité etc.

AP : Et ça tourne pas ?

FL : Là euh, on est sur un étiage encore bas quoi. Alors moi ça me... ça m'insupporte quand je vois toutes ces campagnes de communication, les dernières d'ailleurs de la région... Le directeur du port là, euh, oui, Chevallier, que je connais bien d'ailleurs. L'autre jour on s'est croisé, j'ai dit, j'ai dit d'accord, les gens qui connaissent pas, vous leur faites avaler des vessies pour des lanternes. J'ai dit mais quand même : trois millions sept cent mille tonnes de frets. Trois millions sept cent mille tonnes de frets. C'est pas rien, certes. Vous avez gagné trois cent mille tonnes sur l'année précédente. Mais ici à Sète l'étiage le plus haut ça a été douze millions de tonnes.

AP : D'accord

FL : On est resté encore y'a six sept ans entre quatre et six millions de tonnes. Euh, on est tombé jusqu'à moins de trois millions. Alors aujourd'hui, on gagne un peu. D'accord, on ne peut que s'en féliciter hein euh, on va pas pleurer si on gagne du trafic. Mais ceci étant dit on est loin loin loin du compte, très loin du compte. On a besoin qu'il y ait une dynamique beaucoup plus forte que ça. Ca c'est si vous voulez, pour le port, de commerce.

AP : Oui

FL : Après il y a, le port de pêche. Puisqu'on est encore le premier port de pêche de la Méditerranée mais avec une activité de la pêche qui est en souffrance, beaucoup en souffrance. Liée à la fois aux conditions de la gestion des stocks, mais liée beaucoup aux règlements communautaires, qui sont appliqués d'une manière non intelligente parce que chaque façade maritime a ses spécificités a ses métiers, euh... Et le refus de prendre en compte la spécificité méditerranéenne par l'Europe depuis trente ans est absolument incroyable parce que ça n'aide pas à assurer une bonne protection de la ressource, ça n'aide pas à adapter euh le maintien ou le développement de pratiques de pêche qui favorise à la

fois l'activité et en même temps qui protège les stocks, donc on est un peu dans cette difficulté quoi.

AP : Parce que les directives sont faites plus pour l'Atlantique ?

FL : Elles sont faites plus manière générale bien évidemment d'une plus pour l'Atlantique qui sont des pôles de pêche beaucoup plus importants bien évidemment, mais elles sont faites surtout dans l'intérêt des agro-alimentaires, qui dominant la... Le le, premier armateur de France aujourd'hui, c'est Intermarché ! Qui le sait ? Personne. C'est Intermarché. C'est les flottes d'Intermarché et les parts de capitaux d'Intermarché qui sillonnent le monde entier et qui nous fait les barrettes là avec les poissons carrés.

AP : On le fait dans le tunnel du froid aussi le poisson carré ?

FL : Oh c'est pas impossible qu'ils en importent. Vous savez, je vais vous raconter une histoire. Quand j'étais parlementaire, un jour, j'étais encore dans mon activité de pêcheur hein, j'ai été interpellé par mes collègues de tout le sud de la France là, de la Corse jusqu'à Saint Cyprien, des collègues pêcheurs qui pratiquaient la pêche de l'anguille dans les étangs. Dans les étangs marins hein, donc le lien avec la mer, etc. C'est une pêche qui est quand même assez développée, qui est pratiquée en Méditerranée avec des méthodes ancestrales. Je sais pas si vous avez vu ces piquets qui sont plantés dans les étangs,

AP : Oui

FL : Bon ben c'est des filets de poste hein. Euh, c'est des pièges en quelques sortes. Et donc au moment de la mutation de l'anguille, on pêche les anguilles. L'anguille verte l'été, l'anguille fine l'hiver. Et donc l'Europe un jour, pond une directive, pour l'introduire dans le droit des Etats européens, donc le droit français, et cette directive, pour, au nom de la protection, préconisait, euh la suppression pure et simple de l'activité de la pêche à l'anguille comme on la pratiquait en Méditerranée. Et on était pratiquement les seuls visés car ce type de pêche ne se fait qu'en Méditerranée, on le fait pas en Atlantique, on le fait pas en Espagne, on le fait pas en Italie. Et en fait on était, on a dit comment, pour l'anguille européenne, les vilains petits canards c'est les pêcheurs languedociens, qu'est-ce que c'est cette histoire ? Et donc ils préconisaient, un arrêt, un moratoire, avec l'arrêt de l'activité de la pêche etc. Donc, les pêcheurs se sont émotionnés, et puis ils sont venus me rencontrer en me disant : est-ce que tu peux pas nous monter une délégation à l'Europe, pour rencontrer les commissaires européens qui ont pondu cette directive, de manière à ce qu'on puisse s'expliquer. Et on a fait ça, voilà, on est arrivé à monter cette délégation, donc je monte à Bruxelles avec une trentaine de pêcheurs, qui représentaient tous les ports hein, et on rencontre ces fameux commissaires, ils étaient trois, c'était que des nordiques hein.

Que des nordiques. Donc on s'est retrouvé dans des studios avec les machins aux oreilles, les traducteurs etc. C'était assez... Euh qui avaient jamais connu ça... c'était pas mal. Et on s'est expliqué : on leur a dit voilà comment en Méditerranée on pêche. Avec ce type de filets, on assure 50% de ré-échappement du stock de l'anguille. On ne pêche pas dans les fleuves côtiers, exprès, parce que les fleuves étant le lieu de transition de l'anguille, qui va euh de de des fleuves et de la source jusqu'à la mer des Sargasses pour se reproduire, et ainsi l'alevins, les petites anguilles, remontent le fleuve là où les parents... C'est un cycle très particulier l'anguille, hein. Donc voilà les pêcheurs ont dit : nous on pêche dans les étangs avec des métiers très traditionnels, on a un taux de ré-échappement contrôlé par l'Ifremer qui assure 50% de reproduction du stock, et on pêche pas dans les fleuves, pour assurer, etc. Et on interdit la pêche des alevins, de la petite anguille, elle est interdite en Méditerranée. Alors que la pêche est pratiquée fortement en Atlantique, ailleurs. Alors on dit aux commissaires européens : expliquez-nous, on veut comprendre, pourquoi, casser ça, va permettre au stock de l'anguille de se reproduire alors qu'il n'y a aucune préconisation sur l'arrêt de la pêche aux alevins, l'arrêt de la pêche en rivière, telle qu'elle se pratique en Atlantique et ailleurs. Expliquez-nous, nous on n'est pas des scientifiques mais on connaît le métier donc... ça a duré une journée hein. Ils nous ont tenus une journée, et d'arguments etc mais ils ont pas tenu longtemps hein, au bout d'un moment, ça a été tellement impossible de soutenir cette position qu'ils nous ont craché le morceau ! C'étaient des députés européens hein, ils nous ont craché le morceau ! Y'avait deux députés puis y'avait deux techniques quoi hein, ce qu'on appelle les technocrates de Bruxelles etc. Ils nous ont dit tranquillement : mais vous comprenez, le lobby de la civelle, il est beaucoup plus important que le votre ! Et comme on doit rendre une proposition pour faire voir que l'Europe s'occupe de la ressource de l'anguille, eh ben en clair on vous l'a choisie à vous quoi, on va vous couper la tête à vous et voilà. C'est ahurissant d'entendre ça. Ils nous ont expliqué que la civelle, qui est la petite anguille blanche, qui est un peu le caviar de l'Espagne : quand vous allez sur les ramblas à Barcelone, ou même sur la côte atlantique, vous demandez à manger un plat de civelle, c'est extraordinaire quoi. Alors, la vente en frais se fait pour l'Espagne, mais surtout le gros de la pêche de la civelle qui se pratique sur tout le littoral atlantique, va alimenter les établissements d'aquaculture de pré-grossissement, qui sont installés en Allemagne, qui sont installés en Suède, qui sont installés au Danemark, et qui inondent ensuite toute l'Europe de l'anguille fumée, qu'on trouve dans les supermarchés, etc.

AP : Parce qu'ils les font grossir ?

FL : Ah oui, alors ils ont pas le, comment dire, ils ont pas la peine de faire de l'élevage, puisqu'on leur amène la petite anguille,

AP : D'accord

FL : et cette petite anguille, ils la font grossir, ils l'enfument ensuite ils la coupent là ensuite ils en font des barquettes, et on la retrouve dans les supermarchés très très prisées en terme de consommation en Allemagne et dans les pays nordiques etc, l'anguille fumées, dans ces pays là, c'est la langouste quoi, voilà.

AP : D'accord

FL : Et le gars, il nous a expliqué tranquillement, que finalement, le lobby de la civelle c'était derrière l'agro-alimentaire, parce que toutes ces grandes fermes, c'est les trusts de l'agro-alimentaire et c'est eux qui pèsent, voilà. Eh ben seize ans après, quand ils sont redescendus de Bruxelles, euh, je peux vous dire que allez leur expliquer l'Europe, la protection de la ressource etc. Quand ils ont vu ce qui se passe. Voilà, c'est un exemple très concret, des grandes difficultés que rencontrent aujourd'hui la, la, la pêche, avec des réglementations qui sont appliquées qui sont en cohérence, en incohérence totale avec euh, ce qui devrait se faire au niveau de la protection de la ressource.

AP:D'accord

FL : Bon la pêche, et puis la plaisance, l'autre volet portuaire qui est la plaisance. Là bon... ça se développe puissance dix hein, voilà, mais c'est pas pas porteur d'emplois hein. Très peu porteur d'emplois.

AP : et le Parlement de la mer, ça sert à quelque chose ?

FL : eh ben écoutez le Parlement de la mer, d'abord c'est frais, ça vient de commencer. Euh... pour le moment dans ce que j'en vois, ça sert surtout à faire fructifier le lobby de la plaisance, pour l'essentiel. Allez discuter avec les pêcheurs, avec les marins, vous verrez ce qu'ils vous diront, de ce point de vue.

AP : D'accord. Comment ça se passe, y'a des réunions, des consultations ?

FL : Oui, y'a des réunions qui sont organisées où sont appelés à participer l'ensemble des représentants des activités maritimes, lagunaires, que ça soit la pêche, la conchyliculture, puis tout le secteur à la fois professionnel et associatif de la plaisance, et c'est eux qui dominant très largement le débat, l'orientation... Quand vous regardez la docu' qui sort au titre du Parlement de la mer c'est... c'est oui c'est...

AP : C'est plus un agenda...

FL : Voilà. Pour le moment moment en terme d'efficacité...

AP : Oui c'est pas...

FL : c'est nul quoi.

AP : Mais ça pourrait non ?

FL : ça pourrait, ça pourrait, mais. On se demande pourquoi parce que les liens de concertations et de cohabitation des gens qui vivent de la mer, ils existent. Les professionnels maritimes de la pêche, de la conchyliculture, euh, que ça soit de la petite pêche, de la grande pêche enfin tous les types etc. Ils ont des structures professionnelles élues, un comité national des pêches, un comité régional des pêches, un comité local des pêches, qui regroupent toutes ces professions, tous ces gens qui vivent de la mer. Alors après la plaisance elle était pas très organisée. Y'avait des structures professionnelles, y'avait des structures associatives, gérant des ports, gérant des activités, mais, dans les professionnels de la mer et pour ce qui concerne les activités portuaires liées à l'activité euh, l'activité du commerce etc, ils ont les conseils portuaires, avec tous leurs représentants, élus, des représentants élus par leurs pairs, alors le Parlement de la mer qui vient s'ajouter à tout ça, finalement ne sert qu'à la plaisance.

AP : D'accord. Une manière de les organiser.

FL : Alors c'est pas inintéressant dans le sens où euh... des plaisanciers et des pêcheurs se rencontrent. Euh... mais à quel niveau se rencontrent-ils ? Au niveau des responsables inter-régionaux, etc, donc euh.

AP : Parce qu'ils se rencontrent pas dans la vie ?

FL : Pas beaucoup. A l'échelle des ports ils se rencontrent.

AP : Oui

FL : Mais euh, la Méditerranée c'est pas... c'est voilà c'est aussi une des caractéristiques, c'est pas l'Atlantique. Dans l'Atlantique, la pêche et la plaisance sont assez soudées. Pour un tas de raisons historiques etc. Ce qu'on n'a pas ici. Ce qu'on n'a pas. Et euh ici, la plaisance, euh, elle est souvent vécue comme euh une activité qui vient parasiter euh les activités traditionnelles qui sont sur le secteur, voilà.

AP : En prenant du terrain ?

FL : En prenant du terrain en prenant de l'espace en prenant de l'eau. Parce que plus on ajoute d'activités ayant besoin de l'eau, plus on crée les conditions donc de conflits d'usages. C'est clair. Et comme la Méditerranée c'est une pêche essentiellement artisanale, essentiellement côtière, mis à part les grands thoniers et ils sont pas très nombreux, c'est la bande littorale des trois mille hein, en Méditerranée. Donc c'est une activité de proximité qui nécessite, un peu de tranquillité si on va avoir euh... comment dire, si on veut prétendre à protéger une ressource. Mais la tranquillité comment on l'acquiert quand vous avez des milliers de

bateaux, des milliers de gens qui pratiquent l'activité touristique, euh c'est la voile, c'est le jet ski, c'est l'activité nautique, c'est la plongée sous-marine, 'fin c'est... En Corse ils ont bien travaillé à ça. En Corse ils ont fait des cantonnements, moi je connais bien, j'ai bien connu les pêcheurs corses, je suis allé travailler un peu avec eux, ils ont, ils ont délimiter des zones euh, ils avaient les fonds pour le faire hein, nous ici on n'a que des fonds sableux, là-bas ils ont des fonds de roches. Ils ont délimité des zones, qu'ils ont appelées des cantonnements, interdiction totale de pénétration. Que ça soit pour la plaisance, pour la plongée, pour la pêche. Même la pêche professionnelle. Et ils ne pêchent et ils ne travaillent qu'autour de ces cantonnements.

AP : Comme ça le poisson peut se développer...

FL : Et comme ça les poissons peuvent se développer euh, voilà c'est un peu le principe de, des, des, comment on appelle ça...

AP : Un peu des viviers

FL : des sanctuaires, euh voilà. Et euh, voilà, c'est c'est intéressant. Alors ils ont une côte qui leur permet de faire ça, hein donc euh ils ont eu l'intelligence de s'adapter à leur littoral, mais ils ont apporté une réponse pour éviter que le choc soit trop violent, mais ici on le, ici on le, ici on est complètement, complètement envahis.

AP : D'accord

FL : et ça ça ne crée pas les conditions, je dirais d'une bonne entente sur le territoire.

AP : d'une bonne entente. Mais c'est violent parfois, y'a eu des conflits ?

FL : Oh violent non, y'a pas eu des violents, mais mais, c'est c'est tendu quoi hein voilà. C'est tendu.

AP : Ouais. Et dans la ville la Pointe courte c'est toujours le quartier des pêcheurs ou c'est un peu fini ?

FL : Oh, ça c'est, c'est pour la galerie ça. La pointe courte, il en reste trois et demi de pêcheurs. C'est tout. A l'origine c'est, à l'origine c'est un quartier qui s'est construit à la brouette, comme on dit ici. C'est-à-dire qu'il y avait, sans droit ni titre, euh, la brouette, on a mis les gravats au fur et à mesure on a gagné, on a gagné de l'espace sur l'étang, d'abord pour y construire des cabanes de pêcheurs. Et c'est vrai que c'était précisément ces fameux pêcheurs d'anguilles, pêcheurs de daurades etc, qui se sont installés en bord d'étang pour y installer leurs cabanes pouvoir travailler euh, à la fois le coquillage et le poisson. Et, et puis les cabanes de pêcheurs sont devenues des cabanes pour y habiter. Sans droit ni titre. Et moi j'ai fait partie de la municipalité qui a permis aux pointus de devenir propriétaires de terrains et d'habitations sans droit ni titre. Dans les années 70, moi j'étais adjoint au

maire de de la municipalité Martelli qui était une municipalité de gauche avec un maire coco. On a été en but à une décision de l'Etat qui a fait une reprise en main de tout son domaine public maritime sur toute la Méditerranée, et ils sont venus avec les techniciens le cadastre tout ils ont... conclusion sur les bords de l'étang, le quartier de la pointe courte illégal, construit sur le domaine public, la plagette construit sur le domaine public, le quart'..., la rue des Loriots qui va sur le quartier des pont-levis, vous voyez un peu ?

AP : Oui

FL : pareil, et le quartier des ponts levis en pointe, également. Ces quatre quartiers de la ville euh, l'Etat nous a adressé une injonction à la municipalité en nous disant : il faut démolir, il faut qu'ils partent ces gens. Mais, mais on les met où ? Ça représentait quatre cents ou cinq cents familles hein, et alors on a engagé une grosse bataille auprès de l'Etat, avec l'aide de la population, pour réclamer le droit, euh, le droit à acquérir, pour la ville, à acquérir le domaine public. Ce qui ne se faisait absolument pas à l'époque, vous vous rendez pas compte, il était inaliénable le domaine public. Et on est arrivé à obtenir une décision qui a été prise par le ministère de l'intérieur de l'époque, et qui a accepté que la ville devienne propriétaire, euh, au prix des domaines. Ça c'était fabuleux, parce que c'était construit quand même hein, et en même temps l'Etat était coincé parce qu'il pouvait pas mettre en avant la valeur de la constructivité qu'il réclamait lui en temps que domaine public maritime, qui, a eu une estimation. Donc on a acheté à bas prix, finalement ces terrains, et ensuite la ville les a revendus famille par famille à tous les occupants. Qui sont ainsi devenus propriétaires de leurs logements, voilà. Et c'est une sacré histoire ça, moi je connais pas l'équivalent ailleurs. Alors moi je leur dis souvent, surtout aux pointus je leur dis : n'oubliez jamais que c'est un mairie communiste qui vous a permis de devenir propriétaires.

AP : Ironie de l'histoire

FL : Ironie de l'histoire, en effet, c'est pas mal. Donc la Pointe courte, alors depuis, à la Pointe, qu'est ce qu'il doit rester peut-être euh, sur les cent cinquante maisons qu'il y a, il y a peut-être une dizaine de pêcheurs, pas plus. Après, y'a y'a, vous avez des retraités euh, des BOBO qui sont venus, s'installer euh... des parisiens...

AP : Y'a des BOBO à Sète ?

FL : Ah y'en a maintenant, on en a maintenant des BOBO à Sète

AP : ça arrive ?

FL : ça arrive ça arrive

AP : des parisiens même ?

FL : même des parisiens qui sont venus acheter parce qu'ils ont été subjugués parce qu'il est beau c'est un beau quartier hein, qui ont été frappé par le caractère typique de ce quartier etc, et en fait bon. Mais ça a été vrai pour les autres quartiers hein, bon, la plagette aussi est un quartier, qui a été comblé à la brouette aussi, euh, c'était des pêcheurs, des marins, beaucoup des ouvriers de la construction navale, parce qu'on avait beaucoup de petits chantiers qui faisaient la construction navale, voilà maintenant la population a changé parce que c'est vrai que les bords de l'étang c'est magnifique. Et c'est un terrain qui ont été acheté, d'ailleurs, ils ont fait une opération de spéculation les pointus, ils sont devenus propriétaires de terrains où ils n'avaient pas versé un sou, ils sont devenus propriétaires euh, dans les cinq années qui ont suivi y'en a la moitié qui ont vendu, mais ils ont vendu avec une plus value, c'est devenu des terrains à construire, donc ils ont pris une valeur considérable, y'en a qui ont fait de la spéculation là-dessus.

AP : sur le dos de la mairie

FL : eh oui oui.

AP : C'est quoi votre endroit préféré à Sète ?

FL : Ah... je sais pas c'est difficile ça de dire un endroit préféré. Euh... Y'a un endroit qui m'a toujours, c'est ce quartier, parce que c'est le quartier de mon enfance. Moi je suis né à l'avenue Carnot là à cent mètres plus loin. Qui est le quartier du port. Et euh... jusqu'à 15 ans, ça a façonné ma vie ce quartier, on se connaissait tous dans la rue, euh... quand on sortait de l'école on jetait le cartable dans le couloir, et on allait sur le port : on allait pêcher, on faisait la pêche, on s'amusait sur le port, ça a créé euh... vous savez je reste avec encore beaucoup de nostalgie de cette époque là.

AP : de l'enfance sur le port ?

FL : Ah ouais ouais

AP : C'était les jeux d'enfants sur le port ?

FL : Ben oui, c'était comme on pouvait le faire à l'âge de 10 ans 11 ans hein, on jouait aux indiens et aux voleurs là hein, voilà. Dans le quartier du port maintenant, le port n'était pas clôturé comme il est maintenant.

AP : Ils ne peuvent plus y aller maintenant

FL : Je veux dire on y allait,

AP : On tombait des fois ?

FL : C'était dangereux d'ailleurs hein aussi parce que bon, à 10 ans on pense pas à ça hein. Et on allait à la pêche aussi, moi j'utilisais la nacelle de mon grand-père, euh on embarquait les copains, on allait au brise-lames, voilà, on avait cette vie là, qui donnait un sentiment

d'indépendance et en même temps de maturité, très très très jeune, après y'a eu, y'a eu la vie. Euh... moi je me suis engagé politiquement à l'âge de 13 ans, et quand on le dit maintenant on se dit c'est pas possible, mais à ce moment-là on était très mature hein, euh, c'était en pleine guerre d'Algérie, et le port de Sète comme le port de Marseille était consigné, était dirigé, par les militaires hein, à ce moment-là. Donc toutes les entrées et sorties du port étaient contrôlées, tous les quartiers du port, dont là où j'habitais moi, y'avait les chevaux de frise, euh, quand on rentrait et qu'on sortait fallait présenter carte d'identité etc, on était, c'était vraiment très, avec en même temps, un quartier dur, parce que c'est là qu'on embarquait les armes pour l'Algérie, c'est là que les cercueils revenaient, donc on était fortement imprégnés de cette situation, et moi à l'âge de 13 ans j'étais scolarisé au collège Victor Hugo, comme tous les gosses du quartier là, et un jour on a décidé de créer un comité pour la paix, la paix en Algérie, voilà, et on a commencé au collège, dans l'école, voilà, on a commencé à faire signer les pétitions, à manifester, à l'âge de 13 ans c'est là que j'ai rencontré, que j'ai croisé des jeunes communistes qui, ont commencé avec, mon premier engagement ça a été ça,

AP : ça a été l'Algérie

FL : ça a été ça, euh, l'Algérie, pour la paix en Algérie, et en même temps très fortement imprégné par le, l'ambiance, que tout cela dégageait dans, dans le quartier.

AP : les cercueils revenaient...

FL : Ah ouais ouais, les cercueils ils étaient débarqués sur le quai, à cinquante mètres de là où j'habitais. Les cercueils, les armes... Quand les, les soldats qui contingent refusaient de partir en Algérie, surtout dans la dernière période, qu'ils refusaient de partir, euh, vous avez un tas de gens à Sète, des dockers, des femmes, qui se mettaient euh, qui s'alignaient sur les rails, à la gare de Sète là, pour empêcher, empêcher que les trains arrivent. Ils se mettaient deux trois kilomètres avant la gare. Nous on était encore trop jeunes, on nous permettait pas de faire ce genre d'actions, mais les adultes le faisaient hein, c'était, ça a été dur ici hein, très dur. Voilà.

AP : Et ensuite y'a des grands mouvements qui ont marqué la ville ?

FL : Oh oui, ici il y a des mouvements, toujours liés au port, y'a eu des grands mouvements sociaux, euh, pour le, la reconnaissance du droit du travail, surtout sur le port parce que, à la sortie de la guerre, les ports ont été euh, très largement sous emprise euh, mafieux hein, je crois qu'il faut dire les choses comme elles sont, c'était ça hein. Avant l'entrée en guerre, l'organisation, et c'était un port où y'avait vingt mille personnes qui travaillaient sur l'activité portuaire ici, entre les dockers, les marins, euh, ceux qui travaillaient dans les

maisons de vin etc, c'était très très, on a été le la ville et le port qui était numéro un à l'échelle internationale, dans le monde, pour la fabrication des tonneaux. Transporter le vin, l'huile, les olives etc. Donc y'avait une très grande, puis c'était des activités de main d'oeuvre quoi, y'avait une grosse grosse population. Et euh, dans, dans, dans cette ambiance là euh, le le le la question du droit du travail, a été une grosse question quoi hein. Et le patronat euh... c'est, quand on voit les films sur l'installation de la mafia dans les ports, dans les ports américains, ils ont importé le modèle, de ce qui se faisait ici en Méditerranée hein. Voilà ce qui se faisait à Marseille, ce qui se faisait ici. Et c'était entre les mains de de de des voyous quoi, voilà. Et pour se, s'extirper de ça, et faire en sorte que le droit du travail euh, soit conventionné avec que des règles de fonctionnement, y'avait des bagarres très très très fortes, très fortes. Syndicales, politiques aussi. Et dans ce port on avait une tradition anarcho-syndicaliste qui était puissante quoi. Avant même que naissent les organisations syndicales qu'on connaît aujourd'hui, la CGT, la CFDT enfin voilà, y'avait euh, un anarcho-syndicalisme qui était extrêmement soudé ici, euh...

AP : des catalans ?

FL : euh, non pas forcément des catalans, y'avait de tout, des italiens etc regardez celui qu'a tué Sadi Carnot, euh, comment il s'appelait déjà... Oh m'en rappelle plus j'ai bouffé son nom. Etait un immigré italien euh, issu de de de groupuscules anarchistes. C'était un sétois il était docker à Sète. Et puis il a pris le plomb et il est parti avec un flingue et il est allé tué Sadi... Caserio voilà, Caserio. Il est allé tuer Sadi Carnot, donc on avait une tradition forte de ce point de vue donc qui a quand même soudé le mouvement ouvrier. La création de la bourse du travail à Sète, a défait trois municipalités. Selon qu'elle était pour ou pas la construction de la bourse du travail et après selon qu'elle était pour ou pas la gestion de cette bourse par les organisations ouvrières. Et c'est une histoire d'ailleurs assez particulière dans le Languedoc, où y'a pas mal d'endroits où la création de la bourse du travail, qui ont été les lieux où s'est construit l'ossature syndicale, y'a une histoire très particulière dans dans ce département. Avec des ouvriers agricoles venant d'Espagne, notamment dans les, dans les pays viticoles, et nous ça a été plutôt marqué par les italiens, mais ça tient aux racines etc. Voilà.

AP : Je regarde si...

FL : J'ai dix minutes encore

AP : Ah oui, de céder l'activité à son fils, ça fait quoi ?

FL : Ah ! Ça ça fait plaisir, beaucoup de fierté... Surtout que c'est une longue histoire, parce que mon arrière grand-père était marin pêcheur, enfin il était plutôt marin, sans avoir

exercé l'activité de marin. C'était un immigré italien qui était arrivé de Gaète, qui était l'instruit, de la famille et de la communauté italienne puisqu'il arrivait avec le bagage de capitaine au long cours, il avait passé ses brevets de navigation de commandant en Italie, mais ils n'ont pas été validés en France quand il était arrivé ici parce qu'il était myope, parce que, en Italie, le fait d'être myope et commandant de long cours ça posait pas de problème (rires) mais en France, c'est pas passé. Donc il a pas pu exercer son activité, et il a acheté un café, il avait quelques moyens, il a acheté un café, le café des pénitents, juste à côté de l'église des pénitents, et il s'est installé écrivain public, et comme il était l'instruit de la communauté italienne, c'est lui qui s'occupait des papiers de naturalisation etc voilà. Mais il était de, de formation maritime. Ensuite y'a eu mon grand-père, qui était pêcheur à Gaète et qui est devenu pêcheur ici euh, qui est, qui a fait, qui est parti aux Etats-Unis faire fortune, pendant deux ans et il est revenu, il était plus fauché que quand il est parti, et qui s'est installé ici, il a fait la pêche, ensuite il a fondé la coopérative de la manage maritime, c'est les ouvriers qui, les marins qui amarrent les bateaux quand ils accostent, ensuite mon père, qui était marin aussi, marin-pêcheur, il a fait la marchande et la pêche, et moi-même, et puis mon fils derrière voilà c'est une, une longue lignée, et il était pas du tout, prédisposé à ça hein. Euh, il avait des capacités pour pousser ses études plus loin, il était un peu feignant, aussi, et il s'est trouvé à la fac, il se sentait pas bien, à la fac. Après sa deuxième année, là, il avait de la difficulté à s'intégrer et à voir son orientation, et ça coïncidait au moment où moi j'ai été élu, j'ai été élu à la région à ce moment-là et j'ai gagné les élections cantonales, qui m'ont, qui m'ont conduit à exercer le mandat que j'exerce encore aujourd'hui, et on avait la perspective de la mairie, en ligne de mire. Et donc à ce moment là, je faisais encore mon métier de pêcheur hein, je continuais à exercer, j'ai exercé jusqu'au bout mon activité, euh parce que j'ai toujours considéré que mon métier c'était marin-pêcheur et pas élu hein moi, élu pour moi c'est une activité d'intérêt général au service des autres, c'est une activité militante c'est pas... voilà. Mais là j'étais vraiment coincé parce que pour arriver à m'organiser j'arrivais plus à m'organiser. Je travaillais seul, j'étais en activité seul, sur un bateau où je faisais la pêche et la conchyliculture, là j'ai dit à mon fils écoute, je vais prendre quelqu'un avec moi parce que je vais pas pouvoir tenir le coup tout seul. Et donc il a accepté. Et il est venu comme ça à la pêche, un peu... Non préparé mais il s'est passionné aussi pour ce métier, euh, et c'est plus difficile de le faire maintenant que y'a trente ans en arrière pour les raisons que j'indiquais tout à l'heure, il est un peu amer par rapport à tout ça. Mais enfin, il regrette pas hein, il en a fait son boulot et il est devenu très vite un des responsables professionnels de

la pêche, puisqu'il a pris la présidence du comité régional des pêches, responsable syndical etc, donc voilà il s'est totalement investi là-dedans. Et moi ça m'a fait beaucoup plaisir, voilà. Très très content, même si je savais que c'était un métier difficile quoi. Voilà et moi je suis à la retraite professionnelle depuis... Moi j'ai quitté à 55 ans, j'avais pratiquement le taux plein comme j'avais commencé à naviguer jeune, donc je me manquait deux années pour avoir le plein, mais ça c'est, quand j'ai été élu député, à l'Assemblée nationale, ils m'ont obligé à quitter mon régime particulier de l'ENIM, pour celui de l'Assemblée nationale. Mais je suis parti pratiquement au plein. J'avais trente-quatre ans quasiment de navigation. Beau métier, difficile mais beau métier.

AP : On ressent quoi sur la mer ?

FL : Oh, c'est difficile à dire mais... beaucoup de plénitude, moi j'ai toujours été passionné par ce métier, toujours. Et j'ai fait toutes les pêches, hein j'ai, j'ai fait la pêche au chalut, la pêche au thon, la pêche à la sardine, où là j'étais embarqué j'étais embarqué comme matelot hein, j'ai commencé, j'ai commencé comme mousse mes deux premiers mois de navigation, j'avais 14 ans euh, j'étais au collège Victor Hugo, c'était l'année où je passais le BEPC, et euh, à ce moment-là pendant les vacances scolaires, on avait le droit de s'embarquer comme mousse. Et donc mes deux premiers mois de navigation comme mousse avec mon fascicule de marin, j'étais encore scolarisé. Mais donc on peut plus faire, ça c'est fini. Et... donc ce qui fait que, et après, je me suis mis à la plongée sous-marine, euh pour faire de la pêche de palourdes, euh et puis j'ai fait la petite pêche côtière, pendant que j'étais à l'armée j'ai fait construire un bateau, et je me suis mis à mon compte et quand on a gagné les parcs en 68, avec la bagarre de 68, j'ai eu droit à titre de pêcheur à exercer aussi l'activité de la conchyliculture. Quand je suis parti, j'avais fait à peu près tout le panel de ce qu'on peut faire dans ces métiers euh de la pêche et de la conchyliculture.

AP : D'accord, bon merci, j'ai tout je pense.. 1:09:36

## Entretien avec Myriam Barbera

Le mardi 29 mars à 11h, Sète, à son domicile

Myriam Barbera est coiffeuse retraitée et vit à Sète. Elle fut députée PCF de la troisième circonscription de l'Hérault de 1978 à 1981 et secrétaire de section de la section des dockers de la ville.

Extrait à 08:53 :

MB : Voilà comment j'ai commencé de nouveau, parce que je lui ai dit mais je saurai pas le faire ça ! Mais s'il m'a dit, tu lis le Midi Libre et tu découpes, mais quels articles je lui ai dit je vais découper ? Tu trouveras toute seule. Et effectivement, quand tu fais de la politique, tu trouves ce qu'il faut. Bon petit à petit, j'ai pris des responsabilités,

AP : c'était pour faire les revues de presse ?

MB : et aussi accueillir les copains qui venaient,

AP : Oui

MB : de faire les convocations, les tenir au courant quand ils te posaient des questions etc. Et petit à petit là j'ai pris des responsabilités, on a créé trois sections, à Sète, y'en avait qu'une. Et je suis devenue premier secrétaire d'une section, la section des dockers. Je te dis pas hein... Comment ça a été compliqué.

AP : Ouh ça m'intéresse ça !

MB : Ca a été compliqué. Mais enfin, ah ben oui parce que y'avait la dedans deux courants comme toujours. Le courant qui voulait pas qu'une femme commande des mecs. Et puis euh, y'avait un vieux copain qui était extrêmement respecté, parce que c'est, il s'appelait Daniel, il est mort. Mais c' était un docker que quand il disait aux mecs -c'est tout à fait une autre époque ça va te paraître...-

AP : Non non

MB : il disait, ça va pas on s'arrête, il descendait du bateau, tout le monde descendait du bateau. Maintenant tu peux toujours courir, mais c'était comme ça. C'était une époque où la bataille des dockers c'était, ça s'appelait la bataille pour le tour de rôle, parce que, les dockers, à ce moment là, ils travaillaient, y'avait des contrecoups, des contremaîtres. Ils montaient sur le, le sur des tonneaux, il disait comme ça toi toi toi tu travailles. T'as compris si tu levais le bec... Parfois ils avaient des trucs entre eux, ils tournaient la casquette de côté ne me demande pas aujourd'hui je veux pas travailler. Tu vois ?

AP : Oui d'accord

MB : Il y avait des choses, il y avait des choses comme ça. Et, euh, par exemple, mon beau-père de mon second mari, il avait, ben il était syndicaliste, il avait six enfants, et nombre de fois, ils avaient rien à bouffer. Parce que évidemment si tu levais le bec, tu travaillais jamais. Donc, une des, une des batailles, mais vraiment qui a duré très très très longtemps, et qui a mis longtemps avant d'être victorieuse, c'était le tour de rôle. Pas de préférence, pas de, les copineries, tu vois ? Pas de, pas de, ça c'était une bataille ! Et quand on l'a gagné, quand ils l'ont gagnée d'ailleurs, parce que c'est eux qui l'ont gagnée, c'était... Un... Mais, je me rappelle pas l'année, François te le dirait, mais...

AP : Oui, c'était un progrès.

MB : Un grand progrès. Parce que là vraiment c'était à la tête du client complètement.

AP : Et alors comment c'était d'être secrétaire de section femme, des dockers ?

MB : C'était... oh ben moi j'y faisais pas du tout attention, parce que moi, la politique m'intéressait et je fonçais comme j'ai toujours fait, et voilà, et ce qui a été merveilleux c'est que c'est une filles qui m'a remplacée quand je suis partie. Et, je l'ai pas fait exprès, c'était... C'était celle, tu sais bien comment c'est quand on est dans une équipe, que ce soit de basket, de politique ou d'autre chose, t'y a toujours des gens qui sortent, c'est comme ça. Spontex je veux dire, pas choisi par en-dessous ou quoi, c'était la fille qui correspondait. Et c'était Janine Calvedas, c'était la femme, parce qu'ils sont partis dans l'Aisne je crois pendant très longtemps, et c'est la femme de l'actuel secrétaire de section, je les ai connus comme étudiants voilà donc euh... Ben c'était un peu compliqué quand je te dis au début, euh, au début il a fallu que Daniel, qui faisait ça avec les bateaux, il a fait pareil avec moi. Il a dit au copain en question, qui lui aussi est décédé Marcel, péchère, que après on s'est entendu vachement bien quand on s'est mieux connu. Mais tu sais c'est une chose qui a duré longtemps même quand j'ai été élue. Ca a été compliqué, l'histoire d'être une femme. Ca a été très compliqué. Mais, ça a été une bataille, mais on bataille qu'on a gagné, quand même. Et bon là, le Daniel il a dit au copain en question « humhum, bon, la section a décidé, et cette petite si on l'a mis c'est qu'elle est capable, alors : t'applique », je veux dire lui, il faisait pas, comme ça, c'était comme ça {rires} alors l'autre mmmmmm et puis, Maurice Thorez est mort. Maurice Thorez est mort, on décide que ce garçon, qui s'appelait Marcel, je te dis pas son nom parce que je veux pas que tu le mettes, je veux pas embêter sa femme ni personne. Il est désigné par la fédération pour aller parler de Maurice Thorez dans une réunion de village, le soir même, on faisait des hommages, de partout, tu vois. Et le voilà emmerdé comme tout il vient il me dit « je peux pas y aller, j'ai pas le temps ».

Fin de l'extrait à 13:46

## Entretien avec Danièle Dumontel

Le mardi 29 mars à 17h, Sète, Office du Tourisme

Danièle Dumontel est guide-conférencière et responsable des visites guidées de Sète à l'Office du tourisme.

Anne Pernet : Déjà pour commencer est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu votre rôle ?

Danièle Dumontel : Alors moi je suis conseillère en séjours, donc je travaille à l'accueil, je réponds euh, j'accueille le public, je les informe, j'informe le public, et au standard, et je suis aussi guide conférencière donc je travaille sur la visites guidé, la conception des visites guidées, et euh je suis responsable en fait des visites guidées, et ensuite, je guide. Donc soit pour des visites euh, que nous avons créées nous-même, comme la visite du, sur le street-art, vous avez une fresque juste en face, euh la visite euh, je travaille sur la mise en place de la visite de la criée, on va prochainement euh, offrir le phare, le phare du môle, le phare Saint-Louis, donc on met ça on place aussi avec les responsables de Phares et balises, euh la visite euh, l'histoire de Sète, visite ancienne, qui dure à peu-près une heure et demie, euh, la Criée c'est une heure. Et puis je guide aussi pour euh les groupes, donc euh constitués qui passent deux heures, ou une journée sur Sète, donc voilà à peu près, ce que je fais à l'Office.

{interruption extérieure}

AP : Et donc par exemple Escale à Sète, qu'est-ce que...

DD : Alors Escales à Sète c'est une manifestation qui a lieu tous les deux ans qui est un rassemblement de vieux gréements, cette année y'avait en plus, on commémorait les 350 ans du port, donc euh ça c'est mise en place par l'association Escales à Sète, avec évidemment l'aide de la ville, le port, beaucoup de bénévoles, et l'Office du tourisme, qui s'occupe de la billetterie pour monter à bord de certains bateaux qui sont visitables. on s'occupe aussi de la promotion, donc c'est une grosse, grosse manifestation, euh, qui met à l'honneur en fait toutes les activités en fait, maritimes, de, de la ville...

AP : Et ça c'est important, de les mettre en avant ?

DD : C'est très important oui parce qu'on retrouve un peu l'identité de Sète. Donc la nouvelle on va dire, marque de, de, la ville, c'est Sète citée maritime de caractère. Donc on a soigné Sète premier port de pêche en Méditerranée française, euh, c'est un, euh, pas une station

balnéaire, c'est une ville balnéaire, mais mettre vraiment l'identité portuaire de Sète en avant, c'est important parce que Sète a été quand même pendant une période au XIXème premier port mondial de négoce des vins, premier port de tonnellerie, donc c'était très important, on, voilà, on a eu tendance un petit peu à l'oublier, et c'est un port qui existe quand même depuis le XVIIème, euh le canal, le dernier tronçon du canal du midi c'est le canal de Sète, c'est le canal royal, donc on a vraiment une vocation maritime voilà. Et on retrouve un peu...

AP : Et c'est pour ça qu'on a fait le nouveau musée de la mer ?

DD : Voilà le musée de la mer y'a aussi, justement à l'intérieur, c'est un petit musée, voilà c'est pas un grand musée avec des aquariums, mais c'est un musée qui met en valeur euh, justement entre autres le travail de André Aversa qui est un des derniers charpentiers de marine, voilà la création, la vie des chantiers navals sur Sète, y'en a plus qu'un euh, à la plquette, mais voilà c'est quand même important aussi de montrer aussi l'histoire de Sète, l'évolution.

AP : D'accord, et par exemple dans les visites guidées, les touristes, comment ça se passe, ils demandent, ils posent beaucoup de questions, je sais pas, sur le port ou ?

DD : Alors, suivant, évidemment, quand on fait l'histoire de Sète, on part vraiment, là on voit vraiment la création du port, de 1666 jusqu'à aujourd'hui mais, un port qui vient, qui vit encore aujourd'hui, donc on a le canal qui vient carrément juste centre-ville, donc on a les chalutiers, les thoniers, en bas, jusqu'à la jetée où on a les petits métiers, la criée, les trois ports, se touchent en fait, le port de plaisance est derrière, le port de commerce euh bon, un petit peu à l'écart mais, juste en face, donc vraiment voilà, les gens quand ils viennent ici, ils connaissent pas, ils savent pas différencier forcément les bateaux mais...

{interruption extérieure}

AP : Donc je demandais...

DD : Les touristes en fait quand ils viennent à Sète, y'a de stations balnéaires dans la région, mais nous, on est une ville balnéaire, un port, y'a quand même des plages de l'autre côté y'a douze kilomètres de plage entre Sète et Marsaillan, donc évidemment les plages depuis le XIXème siècle et le tout début du XXème, on les a mises en avant, avec Sète citée de de bord de mer, des plages, mais y'avait par exemple sur les premières images de euh de publicité, les grandes affiches rétro, y'avait une dame bon en tenue de bain de mer et y'en avait une autre avec, c'est une poissonnière, elle avait un tablier avec du poisson et on voyait le casino sur la plage et la ville, donc ça c'est quand même une image du port, des tonneaux dans un coin donc des barriques, donc voilà on est, l'histoire portuaire est

importante. Et les gens quand ils viennent ici ben ils regardent les bateaux, ils voient les bateaux, évidemment dans ce, ce môle magnifique, en plus quand on est sur une colline les gens montent un petit peu, y'a un panorama alors on voit la force des cargos, des ferries qui partent vers le Maroc, des voiliers qui rentrent, et puis le passé du port. Donc, c'est tout ce qui voilà, va intéresser les gens.

AP : Y'a des questions ?

DD : les questions sont sur les bateaux, la criée, est une visite qui, voilà les gens veulent voir le poisson, comment c'est vendu, c'est vendu aux professionnels,

AP : Elle se visite la criée ?

DD : Oui oui, on visite, on a une visite de la criée.

AP : D'accord, parce que là c'était un peu exceptionnel d'ouvrier hier, pendant tout Escales...

DD : Exactement, ils ouvraient voilà une partie, mais par contre dans le bâtiment, on y rentre que, avec une visite guidée, limitée à vingt-cinq personnes. Voilà on est voilà...

AP : Et c'est quels types de gens qui viennent ?

DD : Tous publics, beaucoup de familles, on a aussi, euh, des groupes, euh, d'étudiants euh, de scolaires, bon scolaires c'est plutôt à partir du collège, familles, troisième âge, voilà les gens veulent voir le poisson, voir le poisson débarquer, c'est, c'est un, un attrait important. Après la visite sur le street-art c'est différent, donc là, Sète c'est une ville d'art aussi, y'a beaucoup d'artistes qui sont installés, c'est quand même la ville euh, de Pierre Soulage, de Di Rosa, de Combas, euh si vous voulez où on crée beaucoup,

AP : Et comment on l'explique ça, tous ces ateliers d'artistes ?

DD : Eh bien, c'est la lumière, on pense que, y'a des études qui ont été faites en parallèle avec certains ports en Bretagne, y'a une hauteur donc là, la colline, y'a le point de vue, sur la mer, l'île, ça a été une île donc c'est propice à la méditation, et y'a une lumière assez exceptionnelle, beaucoup de couleurs, donc euh, voilà, on pense que c'est un petit peu...

AP : Donc c'est pour ça...

DD : Ouais, y'a une belle lumière comme à Collioure, donc voilà, la lumière fait que, y'a de l'attrait, et puis je, et puis c'est un port, donc un port euh, attire, un petit peu les gens, y'a un petit peu de mouvement,

AP : ça inspire ?

DD : ouais, oui oui, y'a des photographes des bateaux, des marines, des bateaux, la mer ça inspire ouais.

AP: et ça, y'a une volonté de la mairie et de l'Office du tourisme de le développer ?

DD : Disons qu'on développe au niveau de l'art, en tous cas y'a beaucoup d'artistes qui viennent s'installer des galeries qui s'ouvrent, mais on a quand même beaucoup de festivals, donc on a quand même le festival de photos Images singulières, qui a lieu au mois de... mai, mai-juin, donc ça ça met en avant plutôt la photo. On a quand même des musées, c'est une ville, on va dire qui a que 44 000 habitants, mais y'a quand même le musée Paul Valéry, le musée de, de peintures, bon l'espace Georges Brassens, ça aussi, ça attire pas mal de gens, y'a le musée international des arts modestes, y'a le centre régional d'art contemporain en face, et le musée de la mer, donc y'a deux musées on va dire d'art, donc le centre d'art contemporain et le musée Paul Valéry, et le MIAM, donc ça fait quand même trois musées, qui sont, différents, donc oui, y'a quand même une volonté, de la ville, de, de, on a, les ateliers, les journées portes ouvertes des ateliers d'artistes, deux fois par an, alors au printemps et à l'automne, donc là ce sont les artistes amateurs ou professionnels qui ouvrent leurs ateliers, parfois dans leurs maisons, donc ça c'est intéressant, ce sont les services culturels qui proposent ça, donc...

AP : ça marche bien avec les scolaires tout ça ?

DD : Donc ça c'est plutôt les individuels qui viennent, les scolaires, euh, travaillent euh, y'a des ateliers justement au MIAM, donc euh la petite épicerie du MIAM, donc ça c'est, ils ouvrent, euh, cette année ou l'année dernière on a mis en place aussi au musée Paul Valéry, des ,des ateliers, et puis euh, avec aussi euh, les Beaux-arts, l'école des Beaux-arts qui proposent aussi euh, des ateliers oui oui, donc c'est une ville qui bouge.

AP : D'accord

DD : Donc c'est ça, ça cumule à la fois le côté portuaire, donc on peut dire c'est manuel, mais en même temps y'a aussi le côté intellectuel derrière, donc, euh, ça bouge pas mal.

AP : La peinture c'est aussi un peu manuel, non ?

DD : Oui... ben oui la peinture voilà, mais on passe dans l'art, voilà.

AP : Oui voilà

DD : Donc c'est... c'est plus voilà, après j'allais dire ça fait quand même appel à l'intellect pour dire comment est-ce qu'on va apprécier la peinture, comment est-ce qu'on va comprendre. Voilà dans la pêche je voyais plus le côté euh, activité euh

AP : productive

DD : productive, manuelle, voilà dans la pêche, un peu plus, plutôt un univers masculin, mais c'est vrai que y'a y'a...

AP : Et le street-art, là c'est...

DD : ça s'est développé beaucoup, ça se développe beaucoup, ça fait à peu près dix ans que y'a le K-LIVE, qui est un festival de musiques urbaines, donc c'est, ça a ouvert les portes de la ville à des artistes, donc l'année dernière c'est la première fois qu'on avait un artiste de niveau international qui arrivait donc il vient de, de Prague. Et y'avait un jeune russe qui a peint aussi sur la fondation, et cette année on aura un artiste, qui vient de, New York, qui est d'origine ukrainienne, donc voilà, on ouvre un peu à des artistes du street-art.

AP : Parce que maintenant y'a des espaces officiels, par exemple là c'était ?

DD : Alors là, c'est un mur qui a été alors là c'est une démarche assez particulière, euh, on démarche, donc soit la mairie, on propose des murs, par exemple, cette année on va avoir un, un gymnase, voilà on va pouvoir un gymnase proposé par la mairie, donc le CCAS aussi, mais d'autres fois ce sont des particuliers, ils ont attendu pratiquement euh, sept ans, pour avoir l'autorisation de tous les propriétaires, pour pouvoir peindre ce mur. Donc y'a des murs qui sont choisis, des murs repérés, parfois c'est des gens qui proposent un mur, voilà un immeuble, et donc c'est tout un travail de, des organisateurs du K-LIVE de repérage des murs, de démarches, pour arriver à convaincre les,

AP : C'est une association à part ?

DD : Oui, oui, c'est le K-LIVE donc qui gère ça donc, des bénévoles, y'a des, évidemment des sponsors, qui aident à faire venir les artistes, mais c'est vraiment, quelque chose d'assez euh, qui s'installe dans la ville et qui s'y prête beaucoup. Bon c'est vrai qu'il y a ça dans d'autres villes, à Marseille, on sait qu'y a du street-art, Avignon, et je pense que Sète devient aussi, commence à rentrer dans la scène euh, du street-art français. Et ça voilà c'est intéressant aussi d'avoir, se promener dans le quartier haut, le vieux quartier de Sète et tout d'un coup de voir euh, une super fresque sur un grand mur, au niveau du lycée Paul Valéry, une fresque de Sète au niveau de l'école des Beaux-arts, voilà et puis c'est de l'art éphémère, ça aussi ça va durer euh...

AP : Pourquoi éphémère ?

DD : Ça va durer, si y'a des intempéries au fil des ans ça va s'effriter et puis on n'y touchera donc, c'est aussi peut-être redonner à l'art, cette notion effectivement éphémère,

AP : fragile ?

DD : fragile oui, à protéger, et dans les musées c'est protégé, mais, dans la rue, mais c'est de l'art quand même, voilà. Et à la portée de tous. MACO ça veut dire musée à ciel ouvert donc, le musée est mis en place pour, donc nous on a comme visite, pour proposer justement un accompagnement, pour que les gens comprennent, euh, la démarche, du K-

LIVE, on parle des artistes, de leurs parcours, et c'est une visite qui a de plus en plus de, de demandes en fait hein.

AP : D'accord

DD : Voilà, beaucoup de scolaires, mais pas seulement.

AP : Y'a des gens qui parlent de *La graine et le mulet* ou de *Candice Renoir* ?

DD : Oui oui, *Candice Renoir*, nous on vend le DVD, y'a des gens d'abord qui, *Candice Renoir* filme très bien Sète donc Sète est très bien mise en valeur, c'est une ville de cinéma, une ville où on vient filmer. Donc y'a eu, ça remonte loin, y'a eu *César et Rosalie* qui était tourné une partie au bar de la marine et sur la petite plage du mazaret, puis tout au long du temps on a eu, le port de commerce filmé dans *L'union sacrée*, y'a eu, évidemment, *La graine et le mulet*, mais y'a eu *Des vraies mensonges* avec Audrey Tautou et Nathalie Baye, qui a été complètement tourné à Sète aussi, donc y'a pas mal de films et maintenant la série *Candice Renoir* donc oui, ça se prête beaucoup, c'est un décor, donc y'a des gens, y'a même des anglais, alors je sais pas ça s'appelait *Coucous* en anglais *La graine et le mulet*, alors les gens me demandait, où est-ce qu'on avait filmé. C'est amusant parce que dans *La graine et le mulet* y'avait pas beaucoup d'endroits en fait filmés, les appartements, y'avait pas tellement, bon y'avait le bateau,

AP : oui, on voyait pas tellement la ville.

DD : oui oui, donc les gens demandaient oui oui. Et là *Candice Renoir* j'ai eu « oh mais c'est ici qu'est tourné *Candice Renoir* ? » Oui oui, c'est chez nous. Donc y'a de la demande de cinéastes, Kechiche en particulier, aime bien Sète, donc euh, voilà, ça s'y prête beaucoup oui, c'est une ville qui est appréciée, c'est une ville d'atmosphères au pluriel, donc euh, c'est une ville qui a une âme, qui, et ça attire, beaucoup les gens, on n'est pas dans une station balnéaire.

AP : C'est vrai

DD : Même si c'est pas hyper euh, ça n'a pas l'histoire de Montpellier ou de Pézenas mais euh, trois siècles, trois siècles donc d'histoire, c'est quand même, c'est quand même un cachet. Dès qu'on monte par les chemins de Saint-Clair en hauteur, on a des points de vue sur la mer ou sur l'étang, donc ça voilà...

AP : Et y'a vraiment une différence côté mer et côté étang ?

DD : oui

AP : je veux dire, même parmi les gens...

DD : oui, c'était comme ça, ben disons que côté étang c'est Nord, côté mer c'est Sud, donc c'est plus à l'abris du vent, plus ensoleillé, c'est plus joli surtout qu'il y a la mer, mais après maintenant non y'a pas de différence spéciale, sur euh...

AP : Et pour le tourisme là dans les années qui viennent, y'a des nouveaux, des perspectives ?

DD : Tout le quartier de Villeroy vers les plages qui a été développé, avec la résidence Terra gaïa qu'on a, depuis l'année dernière, donc tout ce quartier c'est un nouveau quartier, et puis euh, maintenant c'est le quartier en rentrant quartier Est, où on va plutôt euh, c'est un quai où il y avait des anciens entrepôts, des chais,

AP : le quai des Moulins

DD : le quai des Moulins, et là donc, on va avoir tout le pôle culturel, donc le MIAM qui sera déplacé dans les années qui viennent, et surtout l'école des Beaux-arts, donc là quand même c'est Rudy Ricciotti qui vient de remporter, le, le marché, donc on va avoir une école de, un conservatoire de musique, dans un bâtiment, que Rudy Ricciotti va nous, c'est pas le MuCEM mais,

AP : et il va garder le, le côté industriel ?

DD : Il va garder oui on va garder une partie, de, exact ouais le côté industriel, mais lui il a un projet, qui est certainement très intéressant et magnifique qui va intégrer justement, et la lumière, et euh, l'armature, y'a quand même euh, une toiture eiffel donc euh, non y'a un gros projet, donc y'aura les Beaux-arts, là le conservatoire, et puis y'aura les Beaux-arts normalement qui vont se déplacer, et puis le MIAM.

AP : C'est pas un peu excentré ?

DD : C'est un peu excentré mais en même temps ça devient le conservatoire de l'agglomération, donc l'agglomération ben vous avez aussi des élèves qui viennent de Frontignan, de La Peyrade, de Balaruc, donc c'est une manière peut-être aussi de rapprocher et de,

AP : Mais est-ce que tout rassembler comme ça ça peut attirer plus facilement les gens ou ?

DD : ça crée un nouveau quartier, ça va développer un nouveau quartier, de toutes façons, c'est une île, donc on peut pas construire où on veut, on est limité en place, entre l'eau les canaux, donc, la mer et l'étang donc, c'est intéressant, voilà de, d'ailleurs on a un peu de place. Oui je pense que, ça va mettre en place tout un réseau de bus, ça va, développer ce quartier euh, est, donc je pense que c'est pas mal.

AP : D'accord, et c'est vraiment un projet qui est porté par l'agglomération ?

DD : Oui

AP : et va y avoir aussi des logements ?

DD : y'aura normalement, quelques, je pense des logements dans, au départ c'est vraiment plutôt ces bâtiments là qui vont être développés, peut-être y'aura des bâtiments autour.

AP : Et au niveau des visites, y'a des visites sur le patrimoine industriel ?

DD : Non, y'a pas vraiment de visite sur le patrimoine industriel, pour nous le patrimoine industriel c'est vraiment la criée, c'est le côté pêche. Après on va avoir le phare, d'ici quelques mois donc on reste vraiment sur le côté plutôt mer, donc l'histoire de Sète ça s'est plutôt l'habitat ancien, le quartier haut, mais c'est vrai que sur le patrimoine industriel il a beaucoup disparu, on a l'établissement Saint Raphaël, Casalis, Noali, sur les quais, qui n'existe plus, donc ce patrimoine industriel lié au vin, il a disparu.

AP : Bien sûr. Et vous vous êtes de Sète ?

DD : et moi je suis née à Sète, oui, première génération, sétoise dans l'âme.

AP : et vous y restez.

DD : oui j'ai habité enfant à Toulouse, Perpignan, Narbonne, mais euh, je dis comme Paul Valéry « je suis né dans un de ces lieux où j'aurais rêvé de naître ». Si j'étais née à Venise je serais ravie, si j'étais née Paris intra-muros je serais ravie, mais ici, je suis encore plus ravie parce que c'est la Méditerranée donc c'est vraiment...

AP : Pourquoi c'est important la Méditerranée ?

DD : Je crois que, quand on est né au bord de la Méditerranée, y'a une lumière particulière qui baigne les, la ville, et ici, vraiment, particulier, ce qui fait qu'on a euh, Paul Valéry l'a bien décrit, qui était parti vivre à Paris, Brassens, qui a écrit « La supplique pour être enterré à la plage de Sète », c'est que, on a baigné dedans, les premières heures et les premiers jours de sa vie, on voit, ce ciel bleu, ces couleurs, et l'eau partout, donc je crois qu'on est euh, imprégné de, de cette lumière, de ces odeurs, aussi euh, y'a des pins, voilà, quelque chose, on est, je crois, toute sa vie, euh, on est dans le berceau de la civilisation aussi, Méditerranée, donc je pense qu'on est porté, par euh, cet esprit un peu méditerranéen, cet mer euh, voilà qui, de couleur magnifique, c'est pas l'océan, c'est voilà, une mer riche, et qu'on partage, et euh, on a quelque chose quand on est je crois méditerranéen, et nous en plus on a un côté insulaire, donc on revient tous. C'est euh, y'a la lumière, probablement, je pourrais pas expliquer mais... Donc c'est vrai que bon... être méditerranéens, c'est un peu nos racines, les racines méditerranéennes, on a du mal finalement à les oublier.

AP : c'est vrai. Et ça change quelque chose que le port de commerce soit là-bas ?

DD : le port de commerce il est vraiment pas loin il est juste derrière donc euh, on voit nous l'activité portuaire, vous montez un peu en hauteur, vous voyez, un cargo arriver,

décharger, vous avez, quand les bétailiers arrivent, ça sent, le bétail, donc tout ça, on le voit, donc ça a disparu le souffre a disparu du port aujourd'hui, mais on a des collines, de, y'a encore du charbon, donc on a des collines de couleurs comme ça, ça a beaucoup inspiré les peintres aussi. Donc pour nous, toute l'activité portuaire elle est concentrée au cœur de la ville, donc ça fait partie euh,

AP : même si elle est pas au centre ?

DD : non, elle est pas au centre, mais c'est vraiment euh, tout près du centre, donc, on le voit, dès qu'on prend de la hauteur on voit, des bateaux, rentrer repartir...

AP : et même d'avoir les barrières, par exemple sur le quai d'Alger ou sur la criée, y'a pas une distance ?

DD : non, non y'a pas, le port de commerce, on peut pas y rentrer, en dehors des visites guidées, qui sont organisées, mais sinon non, c'est une zone frontalière le port de commerce, donc on est une frontière

AP : c'est une frontière ?

DD : et oui oui, c'est une frontière donc maritime c'est pour ça qu'il y a des consignes de sécurité assez importante quand même, oui, c'est, on a, voilà, tout est proche en fait, le port de pêche en fait sur l'étang derrière la Pointe courte, donc, on a vraiment, euh, on vit au bord de l'eau.

AP : y'a combien de touristes par an, y'a les chiffres ?

DD : pas les derniers chiffres, mais euh, on sait que la population double pendant l'été. Là par exemple Escales à Sète, nous pour Escales à Sète, du mardi, à lundi hier, on a accueilli près de douze mille personnes, à l'office, uniquement, donc c'est énorme, énorme.

AP : ah parce qu'il y a un compteur ?

DD : oui on a un compteur, sachant que quand les gens sont croisés ils ne comptent pas double, donc on a eu plus de douze mille personnes à l'office. Donc, ça donne une idée de ce qu'il peut y avoir quand il y a une grosse manifestation pendant l'été, du 14 juillet au 15 août, on peut tourner autour de mille personnes, mille cinq cents, deux mille personnes.

AP : y'a beaucoup de résidences de vacances ?

DD : y'a, oui, des résidences secondaires mais bon, pas, pas tant que ça.

AP : pas tant, c'est plutôt des locations à la semaine ?

DD : oui

AP : et c'est où ?

DD : euh beaucoup vers les plages, un petit peu en centre-ville pas beaucoup, mais beaucoup sur le quartier plages.

AP : oui qui est moins vivant, en fait.

DD : enfin moins vivant l'hiver mais, plus ça va et plus ça devient des résidences principales, donc Villeroy devient des résidences principales, les maisons, des quilles, euh sont loués aux étudiants, des appartements de juin à septembre, de septembre à juin plutôt, donc euh, ça devient maintenant, un peu toute l'année. Et les gens qui ont aussi une maison, qui habitent en Savoie ou à Toulouse, viennent très souvent, ils viennent des week-ends, ils viennent, aux vacances, donc euh, finalement, ce ne sont pas des maisons qui sont inoccupées pendant, dix mois et puis pendant deux mois l'été, pas du tout. Les gens viennent maintenant, on a du tourisme, à Pâques, on a du tourisme un petit peu en février, on a du tourisme, les gens prennent les RTT. {interruption extérieure} Bon, je vais descendre.

## **LE PROJET TUTOIRE**



# LE TRANSFORMATEUR ELECTRIQUE

Réalisation du site internet *Electric Transformer Story*

[http://pireh-dev.univ-paris1.fr/TPTI/groupe1\\_tpti/](http://pireh-dev.univ-paris1.fr/TPTI/groupe1_tpti/)

Nevena TATOVIC

Kidane Mariam AYALEW

Anne PERNET

MASTER TECHNIQUES, PATRIMOINE ET TERRITOIRES DE L'INDUSTRIE

PROMOTION 8 - ANNEES 2014-2016

## Introduction

Le projet tutoré fait partie du cursus du master TPTI. Il se déploie sur les quatre semestres : à Paris, Padova, Evora, puis en mobilité de spécialité et dans nos universités de rattachement pour le quatrième semestre.

A partir d'un thème imposé, il s'agit de construire un site internet de valorisation historique et patrimoniale de l'objet. Le logiciel libre Omeka a permis cette réalisation pour notre promotion. Le site internet est rédigé en langue anglaise.

Nous groupe a travaillé sur le transformateur électrique. Il s'agit d'une machine de transformation du courant à haute tension en basse tension. Cet outil permet l'acheminement du courant électrique dans les villes, et notre utilisation quotidienne de l'électricité.

Nous avons envisagé l'objet technique dans une histoire plus globale d'histoire de l'électricité. Inventé en 1831, nous avons tenu à aborder la situation de l'énergie et de l'électricité quelques temps avant l'arrivée du transformateur, afin de mieux mesurer la révolution qu'il engendre. Si la borne chronologique du travail s'étend jusqu'à nos jours, nous nous focalisons néanmoins sur le moment de l'invention et de ses évolutions, à la fin du XIXème siècle et au début du XXème.

De plus, le sujet nous a amené à envisager plusieurs zones géographiques. Elles ont été choisies par rapport aux étapes de l'invention. Principalement, l'étude se situe en France, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et en Hongrie.

Le projet, nommé *Electric transformer story*, raconte l'histoire de l'objet, de son invention à sa banalisation. Aujourd'hui en effet, le transformateur électrique est partout, utile à notre quotidien, mais nous n'en avons pas toujours conscience. Voire même, il est parfois abandonné dans l'espace public et considéré inesthétique.

Le projet se divise en trois chapitres. Le premier *Transformation of power* se focalise sur l'histoire de l'énergie avant et juste après l'invention du transformateur électrique. Dans un deuxième temps, le chapitre *People behind the object* présente les inventeurs de l'objet et les différentes étapes de sa création. Enfin, *From the arrival on the scene to the reuse : electric transformer and the public*, adopte une approche d'histoire des mentalités à propos de l'objet étudié.

## I. Présentation du projet

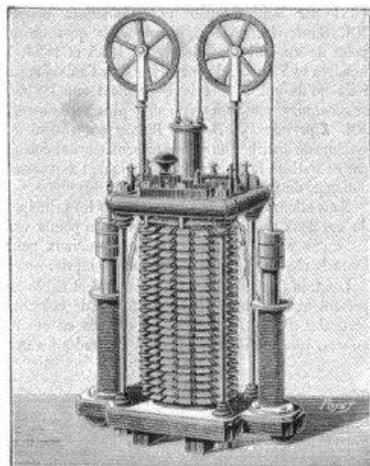


Fig. 1. — Transformateur dit générateur secondaire de MM. Gaulard et Gibbs.

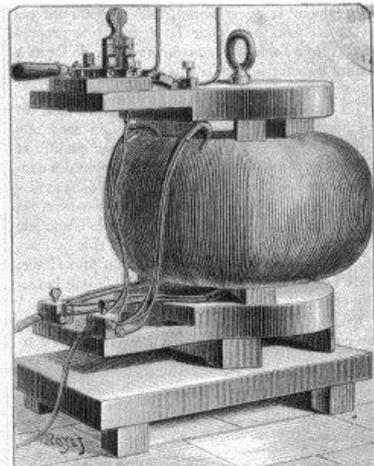


Fig. 2. — Transformateur de MM. Ziperowski, Déri et Bláthy.

Ce projet de recherche et de valorisation s'inscrit dans le cursus de formation de la huitième promotion du master Techniques, Patrimoine et Territoires de l'Industrie. Réparti sur deux années et quatre semestres, le travail, initialement prévu pour cinq étudiants, s'est organisé finalement autour de trois personnes : Nevena Tatovic, Kidane Mariam Ayalew et Anne Pernet.

Durant le premier semestre à Paris, nous avons pris l'habitude de nous retrouver tous les mercredis soir avec notre tuteur, David Culpepper, afin de travailler collectivement. Dans un premier temps, nous avons envisagé le sujet dans sa globalité, en essayant de travailler sur chaque point et de n'oublier aucun aspect de l'objet. Par la suite, nous avons réparti le travail en chapitres se focalisant sur une approche particulière, mais racontant la même histoire.

Le choix de porter Nevena à la tête du projet s'est fait naturellement. En plus d'une grande capacité de travail, elle sait faire preuve de patience et d'une écoute bienveillante, nécessaires à la conduite d'un projet rassemblant des personnalités fortes et différentes.

Le travail sur le logiciel libre Omeka a été guidé par nos cours d'informatique appliqués au projet tutoré donné par notre professeur Léo Dumont. L'outil est développé depuis 2008 par le Center for History and New Media (CHNM) de l'université George Mason en Virginie aux Etats-Unis. Ce laboratoire est connu pour créer des logiciels appliqués à la recherche en histoire, comme Zotero pour les bibliographies. Omeka permet de gérer des collections en ligne et de créer des expositions selon plusieurs modules. Le projet se

déroule sous la responsabilité du laboratoire PIREH (Pôle Informatique de Recherche et d'Enseignement en Histoire) de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Nous avons, dès le départ, souhaité opter pour une histoire visuelle de l'objet, à l'aide de photographies, de dessins industriels et d'une carte interactive nommée *Route of the electric transformer discovery*. Nous pensons en effet, qu'un site internet est un outil de diffusion du savoir qui diffère d'un livre ou d'un article scientifique, dans le sens où il doit être intuitif et interactif pour faciliter l'appropriation du savoir en suscitant la curiosité scientifique de l'internaute.

La répartition du travail s'est effectuée selon les motivations des uns et des autres. Rapidement, Nevena s'est dirigée vers l'étude des scientifiques et des inventeurs du transformateur électrique. Cet objet est en effet un exemple de transmission des savoirs techniques intéressant. De pays en pays, lors de rencontres scientifiques, les professionnels échangent leurs découvertes et les enrichissent mutuellement. Kidane s'est appliqué à décrire les changements survenus dans la société grâce aux transformateurs. En décrivant l'apparition de la lumière dans les villes, la progressive familiarisation avec la révolution technique de l'électricité, il a montré que les transformateurs étaient un objet essentiel au monde contemporain, bien que méconnu. J'ai pour ma part étudié l'évolution des représentations collectives de l'objet depuis son apparition.

Régulièrement, nous nous sommes tenus informés de nos avancements respectifs, nous avons échangé des ouvrages, indiqué des sites internet ressources et discuté la problématisation de nos chapitres, afin qu'ils gardent toujours un fil conducteur.

Nous avons utilisé plusieurs méthodes de travail en groupe. A plusieurs reprises, nous nous sommes retrouvés pour travailler ensemble dans des salles dédiées ou chez les uns et les autres sur nos parties respectives. L'émulation et le cadre de travail, de même que les échanges possibles suite à des trouvailles ou des doutes, motivèrent cette manière de progresser dans le projet. Souvent, nous avons mené nos recherches de nos côtés, puis nous en avons fait le bilan lors de nos réunions sur Skype avec notre tuteur, lorsque nous étions à Padova, à Evora et pendant le quatrième semestre.

Un dossier partagé sur google drive a été créé pour suivre en tant réel l'avancement des autres. Nous avons mis en place un tableur comprenant par exemple les liens utiles pour le travail, des vidéos, des titres à mentionner dans la bibliographie, des idées de titres pour le site internet ou encore pour nos chapitres. Il était ainsi aisé de consulter régulièrement les cheminements de pensée des autres membres du groupe.

Le respect et l'égalité de traitement ont été des *leitmotiv* de notre équipe. L'apprentissage du travail dans un contexte multiculturel et multilingue est aussi un aspect important. En effet, au début du master, j'avais des difficultés à communiquer en anglais et Kidane en français. Nevena était la seule à pouvoir faire le lien. Aussi, nos réunions avec le tuteur s'effectuaient dans les deux langues. Après ces deux années, je communique très bien avec Kidane en anglais, d'autant plus qu'il s'est familiarisé avec le français, ce qui lui permet de mieux comprendre mes erreurs. Nevena a également progressé en français, et le plus souvent, je parle en français et elle me répond en anglais dans une conversation très fluide, comme nous en avons pris l'habitude lors de notre cohabitation à Padova. Le passage par l'une ou l'autre des langues est alors un recours lorsqu'un mot manque, ou plus encore, lorsqu'une idée s'exprime mieux dans l'autre langue. Je n'ai toutefois jamais répondu en anglais à notre tuteur, américain, et nos dernières réunions sur Skype auraient amusé celui qui m'aurait entendue répondre en français au milieu d'une conversation en anglais sans que cela ne pose de problème de compréhension à personne. Finalement, la langue de travail s'est avérée être l'anglais, et j'ai su apprécier que l'on tolère mon recours au français régulièrement. Cela est la preuve d'une grande tolérance et d'une ouverture d'esprit de mes camarades de promotion. Nous avons d'ailleurs tissé de belles amitiés au long de ces deux années de master.

## ELECTRIC TRANSFORMER STORY

[CHAPTERS](#) [COLLECTIONS](#) [EXPLORE](#) [THE PROJECT](#) [CONTACT US](#)

[Home](#) > Introduction

### INTRODUCTION

The *Electric Transformer Story* is a biography of the electric transformer invention, from the [scientific and technical legacy of the first industrial revolution](#), to the [faces and events](#) that shaped its trajectory.

Embark on a virtual [Route of the Electric Transformer Discovery](#) to learn more about the chronological and geographical background of the device invention that permeates the complex network of the history of electricity and science. To get to know about the role of patents, publications and exhibit encounters, browse the [visual history collections](#).

The missing link for low-cost transmission of electricity over long distances, the use of electric transformer has opened a new chapter in the development not only of science but industrial and technological advancement, and everyday life of ordinary people. The whole 20<sup>th</sup> century could be explored as an exciting era of its evolution, through numerous and diverse changes of the design, materials and application. The story of its discovery, however, was written over the last decades of the 19<sup>th</sup> century. Taking place in very different geographic, economic, political and cultural circumstances, it was shaped by many elements beyond the circulation of scientific and technical knowledge, from the role of places and exhibitions in reaching the general public, to intriguing life stories and innovative, visionary entrepreneurship.

Combining different types of sources to communicate and interact with the audience, the *electric transformer story* project has been brought with a hope not just to offer information, but to inspire the audience to bring new questions to the research in this field. Moreover, it is its aim to encourage people to actively participate in sharing the memory about the technology (and the people behind) that has largely shaped the world we inhabit today.

To start, get to know [ELECTRIC TRANSFORMER ID](#).

*Page d'accueil du site internet*

## II. Explication de la partie individuelle

Dès le départ, mon idée a été de me concentrer sur l'aspect patrimonial du transformateur électrique. Je me suis demandée quelle était sa place dans les musées, dans les ouvrages scientifiques et dans les représentations collectives.

### **Le transformateur électrique : un objet de patrimoine ?**

Le transformateur électrique n'est jamais un objet isolé dans les entreprises de conservation, mais présenté comme un élément du patrimoine matériel de l'électricité.

Or, ce champs du patrimoine technique connaît quelques opérations de mises en valeur. Ainsi, le Musée de l'électricité de Mulhouse, musée officiel de EDF, présente des collections permanentes et temporaires de grandes envergures. Le musée du CNAM recense dans ses collections 66 transformateurs électriques, appliqués à des domaines variés. L'association pour la mémoire de l'électricité, du gaz et de l'éclairage public à Paris, créée en 1992, est animée par des agents de EDF et Gaz de France afin de diffuser la connaissance dans ces domaines. Elle détient un musée à Paris, et comporte des transformateurs dans ses collections.

En 2010, le projet islandais de pylones électriques en forme de géants ou de cerfs, avait révélé une réflexion quant aux paysages de l'électricité. Un colloque a d'ailleurs eu lieu à ce sujet, organisé par le CILAC en 2010, et fait l'objet d'une publication en 2012. On notera également la réalisation d'un DVD par la Fondation maison des sciences de l'homme et la Fondation EDF en 2007, *Mémoires de l'électricité*.

La recherche bibliographie révèle que la question de l'électricité se pose d'abord en terme d'aménagement du territoire plutôt qu'en terme de patrimoine, et qu'il s'agit plus des pylones et réseaux extérieurs, visibles et problématiques en terme d'aménagement, que de l'objet transformateur, même s'il figure dans les collections pour témoigner de son statut d'invention.

Ensuite, mon travail a porté sur les expositions universelles de la fin du XIXème et du début du XXème. En effet, je me suis rendue compte qu'alors, le rapport du public à l'objet était

totallement différent. Novateur, magique, impressionnant, le transformateur fait partie du processus de transmission de la *Fée électricité*. Au fur et à mesure, il est apparu qu'en plus des expositions universelles, les expositions générales d'électricité avaient lieu à la même période.

Il a fallu alors définir quels événements ont été les plus marquants pour le transformateur électrique. En effet, bien que nous ayons souhaité élargir la recherche à l'électricité pour comprendre les incidences de cette évolution technique dans notre quotidien, il n'était pas question d'oublier que notre projet portait spécifiquement sur le transformateur électrique.

Pour cette partie personnelle, le travail de Damien Kuntz fut précieux. Responsable collections et documentation au musée EDF Electropolis à Mulhouse, il a travaillé sur la place de l'électricité dans les expositions universelles<sup>1</sup>. Contacté par mail, il nous a envoyé son dossier scientifique complet à ce sujet.

Les raisons de mon choix se trouvent dans l'approche d'histoire des mentalités et des représentations développée dans mon projet personnel de recherche. Cet aspect m'intéresse quel que soit le sujet et j'ai trouvé dans le transformateur électrique un cas intéressant d'étude, lorsque j'ai constaté le décalage entre la vision du public au moment de l'invention et aujourd'hui. Les entreprises de réappropriation de l'espace public et de la technique, notamment par l'art, m'intéressent également. La découverte de commandes de street-art sur des transformateurs électriques par des collectivités locales dans le cas de réinsertion de jeunes en difficultés m'a interpellée. Cela croise en effet plusieurs phénomènes de société qu'il est pertinent de lier à travers le prisme des représentations.

Les difficultés ont résidé essentiellement dans le souci de couvrir une période historique large sans perdre le sens de l'histoire. En effet, les anachronismes guettent ce type d'étude. Il a fallu aussi choisir quelles expositions analyser particulièrement par rapport à leur rôle dans l'histoire du transformateur électrique.

---

<sup>1</sup> KUNTZ, Damien, « Étonner pour séduire : l'électricité dans les grandes expositions du XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales historiques de l'électricité*, n°9, janvier 2011.

### **III. Résultats de la recherche**

Le troisième chapitre du site internet est construit selon le plan de travail suivant :

#### **Chapitre 3 : DE LA MISE EN SCÈNE À LA RÉUTILISATION : LE TRANSFORMATEUR ÉLECTRIQUE ET LE PUBLIC**

##### *Introduction*

A la fin du XIXème siècle, l'électricité est mise en scène dans de grandes expositions à travers le monde : expositions universelles, mais aussi expositions internationales ou nationales dédiées entièrement à l'électricité. Les transformateurs sont à l'honneur et leur innovation étonne et surprend le public. C'est également l'occasion pour les scientifiques de transmettre leurs connaissances et de s'enrichir mutuellement. Le nombre conséquent d'expositions à rayonnement international consacrées à l'électricité en vingt ans donne à voir un moment clef de l'histoire des techniques. Devenu un objet du quotidien indispensable à la transmission de l'électricité au fil du XXème siècle, les formes et les dimensions du transformateur électrique ont changé et certains sont même à l'abandon dans l'espace public. Aujourd'hui, ils constituent des sources d'inspiration pour quelques artistes, et d'autres travaillent directement à leur redonner vie, parfois à l'initiative des pouvoirs publics. Cela nous questionne sur le changement de statut de l'objet technique dans les représentations collectives.

##### **I Le transformateur dans les expositions du XIXème siècle**

Les expositions universelles permettent une transmission des savoirs et un progrès de la connaissance. Lors de son invention, le transformateur a été présenté comme un objet précieux et révolutionnaire. Il est présenté dans de grands espaces, sur des estrades, et de nombreux spectateurs viennent comprendre cette nouvelle machine, sans mesurer alors toutes les conséquences qu'elle aura sur leurs vies quotidiennes.

## Les grandes expositions pour l'histoire de l'électricité :

1881 - Paris : Exposition internationale d'Électricité

1882 - Munich : Exposition internationale d'Électricité

1889 - Paris : Exposition universelle, internationale et coloniale

1891 - Francfort : Exposition internationale d'Électricité

1893 - Chicago : World's Columbian Exposition

1900 - Paris : Exposition universelle

1904 - Saint Louis : Louisiana Purchase Exposition

1905 - Liège : Exposition universelle et Internationale

1910 - Bruxelles : Exposition universelle

1915 - San-Francisco : Panama-Pacific Exposition

### **A. L'entrée en scène du transformateur**

En ce qui concerne le transformateur électrique, deux expositions constituent des moments clefs de son entrée en scène.

#### 1. L'exposition internationale d'électricité de Turin en 1884

L'exposition internationale d'électricité de Turin est celle des premiers tests du transformateur face au public par le français Lucien Gaulard et l'anglais John Gibbs.

#### 2. L'exposition de Londres de 1885

En 1885, Londres est l'exposition où est présentée la méthode actuelle de distribution de l'électricité du transformateur par les mêmes scientifiques.

### **B. L'apogée de l'électricité**

#### 1. L'exposition universelle de Chicago en 1893

Du 1er mai au 30 octobre, on dénombre 27 millions de visiteurs. Elle est l'exposition la plus grande avec 275 hectares dans le Jackson Park. A Chicago en 1893, pour la première fois, il y a un véritable palais de l'électricité. L'*Electric building* mesure 105 mètres sur 210 pour 35 507 mètres carrés. Le palais de l'électricité crée un précédent puisque par la suite, la majorité des expositions en contiennent un également : à Anvers en 1894, Bruxelles en 1897, Paris en 1900, Buffalo en 1901 et Saint Louis en 1904 par exemples.

## 2. L'exposition universelle de Paris en 1900

Paris 1900 met à l'honneur la Fée électricité. Huit millions de visiteurs se rendent à l'exposition entre le 14 avril et le 12 novembre. Elle s'étend sur 223 hectares et compte 83 000 exposants. Elle incarne le gigantisme des expositions de cette période.

## II. Le Transformateur comme patrimoine contemporain

Aujourd'hui, le transformateur électrique est banalisé. Sa taille a diminué progressivement et son aspect s'est modernisé. Les premiers transformateurs ont leur place dans les musées des techniques. Ils permettent de raconter l'histoire de son invention et les changements qu'elle a engendrés. Le transformateur est parfois devenu une verrue urbaine car laissé à l'abandon.

### A. Les transformateurs dans les musées

En France, le musée EDF Electropolis à Mulhouse est le grand musée consacré à l'électricité.

Le musée du CNAM possède également des transformateurs dans ses collections.

Plusieurs musées dans le monde sont dédiés à l'électricité et présentent des transformateurs électriques, comme le musée de l'électricité de Lisbonne, le musée Electrobroc en Suisse.

Les grands musées des sciences et des techniques ont souvent une salle consacrée à l'électricité, comme dans le musée Leonard da Vinci à Milan.

### B. Des transformateurs détournés dans l'espace public

Délaissés, les transformateurs électriques inspirent parfois les artistes.

Ils sont l'occasion pour des collectivités d'organiser des programmes de réappropriation de l'espace urbain grâce au street-art.

## Bibliographie

BELTRAN, Alain, « Quelle approche « culturelle » de l'histoire de l'électricité ? », *Annales historiques de l'électricité*, n°2, janvier 2004.

BOUNEAU, Christophe ; VARASCHIN, Denis ; LABORIE, Léonard, [et al.] (dir.), *Les paysages de l'électricité : perspectives historiques et enjeux contemporains*, Bruxelles, PI. Lang, 2012.

CHENOT-CAMUS, Barbara, *L'aménagement, un élément de la valorisation du patrimoine d'EDF : enjeux et stratégies : exemple de l'aménagement du site EDF à Saint-Denis*, 1994.

COLIN, Clément, *Les équipements producteurs d'électricité dans les vallées de la Loire et du Rhône*, (thèse) dir. BARON-YELLES Nacima, Université Paris-Est, 2013.

KUNTZ, Damien, « Etonner pour séduire : l'électricité dans les grandes expositions du XIXème siècle », *Annales historiques de l'électricité*, n°9, janvier 2011.

PETRISSANS, Alain, *La transformation du courant alternatif (1880-1939). Histoire du transformateur et de son exploitation dans les réseaux de transport de l'énergie électrique*, (thèse) dir. CARON, François, Université Paris-Sorbonne, 1994.

VARASCHIN, Denis ; BOUVIER, Yves, dir., *Le Patrimoine industriel de l'électricité et de l'hydroélectricité*, Actes du colloque international de Divonne-les-Bains et de Genève, Laboratoire Langages, Littératures, Sociétés, Chambéry, 2009.

VARASCHIN, Denis, dir., *Mémoires de l'électricité*, DVD, Paris, Fondation Maison des Sciences de l'Homme, Fondation EDF, 2007.

VARASCHIN, Denis, « Nouvelles du patrimoine. Mémoires de l'électricité », *Entreprises et histoire*, mars 2006, n°4, p.111-122.

## Webographie :

[http://www.dhahranbritish.com/history/A9\\_HenryFord.htm](http://www.dhahranbritish.com/history/A9_HenryFord.htm)

<http://thelightingresource.eaton.com/features/2015>

[www.historyoflighting.net](http://www.historyoflighting.net)

<http://www.executedtoday.com/tag/direct-current/>

<https://www.ideaconnection.com/right-brain-workouts/00283-current-wars.html>

<ftp://ftp2.epman.org/epman/epman/>

<http://www.electrical4u.com/emf-equation-of-transformer-turns-voltage-transformation-ratio-of-transformer/>

<http://www.executedtoday.com/tag/direct-current/>

[http://www.learnabout-electronics.org/ac\\_theory/transformers02.php](http://www.learnabout-electronics.org/ac_theory/transformers02.php)

<http://www.gracesguide.co.uk/Gaulard-Gibbs>

<http://infoindustrielle.free.fr/Histoire/Fiches/Gaulard.htm>

<http://cnum.cnam.fr/CGI/sresrech.cgi?4KY28.32/98>

<http://cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?P84.30/497/100/650/0/0>

<http://www.edisontechcenter.org/Transformers.html>

<http://infoindustrielle.free.fr/Histoire/Fiches/Gaulard.htm>

<http://seaus.free.fr/spip.php?article500>

<http://www.chicagohs.org/history/expo.html>

[http://www.comune.torino.it/archiviostorico/mostre/expo\\_2003/teca2.html](http://www.comune.torino.it/archiviostorico/mostre/expo_2003/teca2.html)

<http://cugnot.cnam.fr:8000/SEARCH/BASIS/collec/internet/objet/SDW?W%3DDESIG+PH+WORDS+%27transformateur%27+ORDER+BY+DESIG/Ascend%26M%3D1%26R%3DY>

<http://electropolis.edf.com/musee-edf-electropolis-201298.html>

Association pour la **mémoire de l'électricité, du gaz et de l'éclairage public** :

<http://www.mege-paris.org>

Voir la vidéo : *Les collections électriques : Matériels de réseaux, Transformateurs à 1m44*

**Projet de pylones électriques « Terre des géants » :**

<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/iceland/7949531/Chain-of-human-pylons-planned-for-Iceland.html>

Projets de Street-art : <http://www.fcgov.com/news/?id=5982>

<http://patch.com/california/highlandpark-ca/photos-transformer-boxes-get-mural-makeover>

<http://culturebox.francetvinfo.fr/expositions/peinture/peintures-sur-transformateurs-electriques-le-street-art-a-la-campagne-220573>

## Conclusion

Le site internet *Electric Transformer Story* est conçu comme un voyage virtuel à travers l'histoire du transformateur électrique, depuis son invention jusqu'à l'héritage technique de la première révolution industrielle, en passant par les événements et acteurs qui marquent son parcours.

Naviguer sur ce site revient en fait à lire un livre, en parcourant ses chapitres virtuels et ses archives numériques, mais aussi en consultant un glossaire et une bibliographie, pour les visiteurs curieux qui souhaitent approfondir leurs connaissances. Basé sur trois expositions virtuelles et trois collections, le site internet offre en effet à ses usagers la possibilité d'explorer plusieurs strates d'informations, y compris des archives audio, des patrons industriels, des photographies historiques, des articles de presse et des films documentaires. L'approche particulière de la mise en récit – ou *storytelling* – est reconnue comme attrayante et suffisamment simple pour attirer un large public, mais aussi pour susciter l'intérêt des professionnels et des acteurs du monde académique impliqués dans l'histoire de l'électricité et de l'ingénierie électrique en général.

En combinant différents types de sources pour communiquer et interagir avec le public, l'objectif du projet est non seulement d'étudier l'histoire du transformateur électrique, mais également de participer activement à la diffusion de la mémoire de la technique qui a largement construit le monde que nous habitons aujourd'hui.

# LE PATRIMOINE PORTUAIRE ET SES REPRESENTATIONS DES ANNEES 1960 A NOS JOURS

## LES CAS DE MARSEILLE, SETE ET PORT-VENDRES

### *Résumé*

Ce mémoire de recherche prend pour objet d'étude le patrimoine portuaire et ses représentations des années 1960 à nos jours, au travers des cas de Marseille, Sète et de Port-Vendres. Il s'appuie sur une bibliographie pluridisciplinaire en sciences humaines et sociales et un corpus de sources composées des archives du journal *Le Monde* sur l'ensemble de la période, d'oeuvres de fiction, d'entretiens et de prospections de terrain. La question de l'appréhension du concept d'identité portuaire est le fil rouge de ce travail. Dans un premier chapitre, les relations entre la ville et le port sont étudiées de manière chronologique. Un nouvel âge du port est défini, celui des conteneurs, de la délocalisation des activités portuaires, des opérations de réhabilitations des centres-villes et de la muséalisation du port de plaisance. Ces changements sont le fait de profondes mutations économiques : tertiarisation de l'économie, mondialisation des échanges et division internationale du travail. Dans ce contexte, le deuxième chapitre présente les figures du port. Elles entretiennent le mythe d'une mauvaise réputation du port, ce qui renforce les sentiments d'appartenance au port, par le phénomène de construction en opposition des identités stigmatisées. Le patrimoine portuaire est l'expression de l'identité portuaire, analysée dans le troisième chapitre. Ce que le port offre en partage, est un territoire structuré par les activités productives liées au port et déterminé par l'horizon commun offert par la mer. Centres névralgiques des structures économiques et sociales, les ports sont touchés par les transformations du monde du travail. La désindustrialisation a laissé un traumatisme social et un sentiment de déclin. Les habitants des ports ont mis en œuvre des stratégies pour inventer un avenir commun. La patrimonialisation de la désindustrialisation est l'un des fondements d'un nouveau récit du port.

### *Abstract*

This master thesis studies harbour heritage and its representations from the 60's to our days through the case studies of Marseilles, Sète and Port-Vendres. This paper relies on a multidisciplinary bibliography in social and human sciences. It is also based on a corpus of sources composed of *Le Monde* newspaper archives through out the whole period, works of fiction, interviews and field work. In the first chapter, the relations between harbours and cities is classified and analysed in time. A new harbour age is defined, a time of containers, of delocalisation of port activities, rehabilitation of the city centers and musealization of marinas. These important changes are the result of the contemporary economic transformations: the expansion of the tertiary sector, the world globalization of trade and international division of labor. In this context, the second chapter presents the main figures and characters of the harbour cities. They maintain the bad reputation myth surrounding these cities. This behaviour strengthens the sense of belonging by building their collective identity against others. The harbour heritage expresses the harbour identity, and it is thoroughly analysed in the third chapter. What the harbour offers is a territory structured by labour activities and determined by a common horizon of the sea. Harbours are a neuragical aspect of our society. They are deeply impacted by the transformations happening in the labour world. De-industrialization has caused a social trauma and a sense of decline. Hence, harbour citizens established strategies in order to build together a future. The heritagization of de-industrialization is one of the foundations of a new narrative of the port cities.