



**HAL**  
open science

# L'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre. Modalités, résistances, arbitrages (1809-1957)

Xavier Daumalin, Olivier Raveux

► **To cite this version:**

Xavier Daumalin, Olivier Raveux. L'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre. Modalités, résistances, arbitrages (1809-1957). Mauve Carbonell; Xavier Daumalin; Yvan Kharaba; Olivier Lambert; Olivier Raveux. Industrie entre Méditerranée et Europe, XIXe-XXIe siècle, Presses Universitaires de Provence, pp.245-259, 2019, Le temps de l'histoire, 9791032002155. hal-02542078

**HAL Id: hal-02542078**

**<https://amu.hal.science/hal-02542078>**

Submitted on 21 Apr 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



# INDUSTRIE ENTRE MÉDITERRANÉE ET EUROPE

XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> SIÈCLE

SOUS LA DIRECTION DE  
**MAUVE CARBONELL** *et alii*

LE TEMPS DE L'HISTOIRE



collection  
LE TEMPS DE L'HISTOIRE

# **Industrie entre Méditerranée et Europe XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle**

SOUS LA DIRECTION DE

**MAUVE CARBONELL, XAVIER DAUMALIN, IVAN KHARABA,  
OLIVIER LAMBERT ET OLIVIER RAVEUX**

2019

PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

© PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

29, avenue Robert-Schuman – F – 13621 Aix-en-Provence CEDEX 1

Tél. 33 (0)4 13 55 31 91

pup@univ-amu.fr – Catalogue complet sur <http://presses-universitaires.univ-amu.fr/>

Facebook.com

DIFFUSION LIBRAIRIES : AFPU DIFFUSION – DISTRIBUTION SODIS

# L'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre

## Modalités, résistances, arbitrages (1809-1957)

Xavier Daumalin et Olivier Raveux  
Aix Marseille Univ, CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence, France

Depuis une vingtaine d'années, l'histoire industrielle a profondément évolué. En adéquation avec la sensibilité du temps, mais en retard sur d'autres disciplines comme la sociologie ou le droit, les historiens se sont à leur tour ouverts aux questions environnementales, contribuant ainsi à enrichir nos connaissances sur un objet d'étude principalement étudié jusque-là à travers ses seules performances technico-économiques ou ses rapports sociaux. D'abord attentif aux foyers industriels urbains de l'Europe nord-occidentale, le mouvement s'est ensuite élargi aux industries implantées dans des zones peu urbanisées et à d'autres aires géographiques comme le bassin méditerranéen<sup>1</sup>. Le texte que nous présentons sur le territoire de Fos/étang de Berre s'inscrit dans cette dynamique. Notre choix se justifie en raison de l'importance du fait industriel sur ces rivages, marqués depuis plus de deux siècles par la présence usinière et ses impacts socio-économiques et environnementaux. Toutes sortes d'industries s'y sont implantées, provoquant des inquiétudes et des conflits à propos des conditions de vie des riverains ou des usages d'un territoire longtemps voué aux pratiques agropastorales, à l'exploitation du sel et à la pêche. À la faveur de quelles circonstances ces différentes activités industrielles se sont-elles développées ? Quelles ont été les conséquences de leurs implantations sur les populations et l'environnement ? Comment ont-elles été perçues par les riverains et de quelle manière ces derniers ont-ils exprimé leurs ressentis et leurs revendications ? C'est que nous proposons d'analyser en concentrant nos réflexions sur une période qui débute avec les premières implantations industrielles et s'achève par le triomphe de l'économie pétrolière. Cette recherche sur une longue période devrait permettre de discerner un certain nombre d'invariants et d'évolutions dans les problèmes

---

1 Laura Centemeri, Xavier Daumalin, dir., *Pollutions industrielles et espaces méditerranéens (xviii<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Karthala/ MMSH, 2015.

posés, leur perception et leur gestion par les acteurs concernés, qu'ils soient locaux ou nationaux, qu'ils agissent dans un cadre privé ou public.

## Premières implantations

La dimension proprement industrielle des rives de Fos/étang de Berre apparaît au début du XIX<sup>e</sup> siècle, dans le sillage de la croissance économique qui marque alors l'ensemble du littoral provençal. En quelques décennies, la chimie de la soude et la métallurgie des non-ferreux s'installent pour marquer durablement le territoire.

### Sous le signe de l'industrie lourde

Tout commence avec l'industrie chimique et l'industrialisation du procédé Leblanc pour la production de soude<sup>2</sup>. Les circonstances sont bien connues<sup>3</sup>. Pénalisés par la raréfaction des importations de soude d'origine végétale indispensables à la fabrication du savon de Marseille – pénurie liée à la guerre franco-espagnole de 1808<sup>4</sup>, puis à la politique économique protectionniste et industrialiste suivie par Napoléon 1<sup>er</sup> et les régimes suivants<sup>5</sup> –, plusieurs entrepreneurs se lancent dans l'industrialisation du procédé Leblanc, un procédé connu depuis 1791 et peu utilisé jusque-là compte tenu du bas prix de la soude d'origine végétale. Plus d'une vingtaine de soudières sont ainsi construites entre 1809 et 1811. La région marseillaise est alors leader mondial dans la production de soude Leblanc. Toutes ces initiatives ne débouchent pas sur autant de réussites industrielles. En 1819, 16 établissements continuent à produire de la soude dite chimique ou factice. Cela représente un effectif de près de 600 ouvriers, un parc d'une cinquantaine de chambres de plomb, près de 180 fours et une production de 16 700 tonnes de soude d'une valeur de l'ordre de 5 millions de francs. En 1844, 20 soudières sont en activité le long du littoral avec un effectif ouvrier d'environ 1 430 personnes tandis que la valeur de la production atteint désormais 14 millions de francs. Dans cet ensemble, le poids des soudières de Fos/étang-de-Berre ne cesse de progresser : 3 sociétés en 1819 (Fos, Istres et Vitrolles) ; 5 en 1844 – pour 7 usines –, avec les

---

2 Ce procédé permet de produire de la soude (aujourd'hui carbonate de sodium) en décomposant le sel marin avec de l'acide sulfurique. Cet acide est lui-même obtenu en faisant brûler un mélange de soufre et de salpêtre et en condensant les gaz émis au cours de la combustion dans des chambres de plomb.

3 John Graham Smith, *The Origins and Early Development of the Heavy Chemical Industry in France*, Oxford, Clarendon Press, 1979 ; Xavier Daumalin, *Du sel au pétrole. L'industrie chimique de Marseille-Berre au XIX<sup>e</sup> siècle*, Marseille, Éditions P. Tacussel, Marseille, 2003.

4 Ce conflit provoque une raréfaction des arrivages et une forte hausse du prix de la soude végétale.

5 Napoléon 1<sup>er</sup> protège cette nouvelle branche à travers les décrets du 13 octobre 1809 (détaxation du sel employé dans les soudières) et du 11 juillet 1810 (interdiction d'importer des soudes végétales d'origine étrangère).

nouveaux sites de Berre, Martigues et Lavéra/Le Ponteau. Ces usines représentent alors 39 % de la valeur de la production de soude du littoral provençal et 41 % des effectifs ouvriers, loin devant Septèmes (25 % de la valeur de la production, 24 % des effectifs) et les calanques marseillaises (15 % de la valeur de la production et 22 % des effectifs). Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les usines de Fos/étang de Berre sont le principal foyer de production de soude du littoral provençal et du Midi méditerranéen.

La métallurgie des non-ferreux – cuivre et plomb – est la seconde activité industrielle à s’implanter durablement dans ce territoire. L’essor des usines de cuivre est lié à la cherté grandissante du soufre brut sicilien, matière première employée dans le procédé Leblanc pour la production de l’acide sulfurique<sup>6</sup>. Pour échapper à cette hausse<sup>7</sup>, les industriels de la soude adoptent le système du grillage des pyrites de cuivre ou de fer dont les principes ont été fixés en 1835 par le Lyonnais Michel Perret<sup>8</sup>. L’innovation est introduite en Provence par l’entreprise Boyer, Guez & Cie, une soudière fondée en 1842 dans le chenal de Caronte reliant l’étang de Berre à la Méditerranée. En 1845, la société industrialise le grillage des pyrites cuivreuses importées d’Algérie. En 1851-1855, les usines du Ponteau/de Lavéra et de Rassuen adoptent à leur tour le grillage des pyrites importées d’Ardèche, du Gard ou de Montecatini en Italie. La métallurgie des non-ferreux est aussi représentée par l’industrie du plomb, principal pilier du dynamisme de la métallurgie marseillaise au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. La branche fonde sa prospérité en attirant vers le port de Marseille les plombs et les galènes argentifères espagnols, italiens, grecs et nord-africains pour en extraire l’argent et livrer du plomb brut en France ou dans l’espace méditerranéen<sup>9</sup>. Le mouvement prend corps à partir de 1847 avec la création de plusieurs usines à Marseille et sur le littoral. La région marseillaise est alors au cœur de l’économie internationale du plomb et plusieurs de ses usines sont insérées dans des réseaux internationaux qui leur permettent de traiter des quantités importantes de matières premières importées. C’est le cas de l’usine de Port-de-Bouc, construite en 1849 à proximité de La Lègue. Détruite en 1854, elle laisse la place à une nouvelle unité de production pour le traitement du plomb, du cuivre et du zinc.

6 Le soufre sicilien entre alors pour environ 30 % dans le prix de revient de l’acide sulfurique.

7 Hausse provoquée par le monopole accordé par le roi de Naples à la société Taix, Aycard & Cie ; puis par la découverte, dans les années 1850, des propriétés du soufrage à sec dans la lutte contre l’oïdium des vignes.

8 Grillées dans des fours, les pyrites libèrent des vapeurs de soufre qui sont ensuite condensées dans des chambres de plomb pour obtenir de l’acide sulfurique. Les soudiers n’ont ainsi plus besoin du soufre extrait des mines de Sicile.

9 Olivier Raveux, *op. cit.* ; Gérard Chastagnaret, *op. cit.*, p. 11-38.

## Des installations industrielles contestées

Ces premières initiatives industrielles sont loin d'être consensuelles. Partout où elles s'implantent, les usines provoquent des craintes que l'on retrouve dans le vocabulaire employé pour les désigner. Les riverains parlent à leur sujet de « villages industriels », de « villages de métal », de « volcans modernes » ou encore, de façon plus explicite, de « volcans artificiels au milieu des champs » qui « vomissent la mort ». La peur débouche parfois sur des contestations. Des paysans et/ou propriétaires menacent, manifestent, pétitionnent ou déposent des plaintes devant les tribunaux civils pour obtenir des compensations financières au nom des dommages matériels subis, des altérations de jouissance ou d'une moins-value locative et vénale de leur propriété. L'exaspération et le sentiment d'abandon provoquent aussi des émeutes populaires, comme dans le village de Saint-Mître où les crises de surmortalités sont imputées à l'usine de soude voisine du Plan d'Aren. Entre 1828 et 1845, les villageois se révoltent à plusieurs reprises contre l'établissement industriel en dansant des farandoles sur l'air de la Carmagnole, en jetant des pierres contre les gendarmes venus arrêter les meneurs et en appelant au rétablissement de la République. Quel que soit le moyen de protestation employé, ces opposants développent une argumentation où l'on retrouve peu ou prou le même type de préoccupations. Les fumées sont tout d'abord soupçonnées d'affecter la santé des ouvriers travaillant dans ou à proximité des usines et celle des riverains. Dans plusieurs pétitions envoyées au préfet ou dans les articles publiés par le *Sémaphore de Marseille* et la *Gazette du Midi*, les villageois de Saint-Mître disent leur refus d'être condamnés « à la maladie, à la misère, à la mort » et dénoncent « cette immolation (...) sur l'autel de l'industrialisme ». Pétitions et mémoires insistent aussi avec force sur la détérioration des ressources : les champs, les oliviers, les amandiers et les arbres fruitiers sont brûlés ou ne donnent plus autant de fruits qu'autrefois ; les troupeaux ne se reproduisent plus et dépérissent ; les pêcheurs des environs s'inquiètent de l'impact des fumées sur la flore et la faune aquatiques, ainsi que sur les gréments de leurs bateaux. Au-delà de la raréfaction des ressources et de la baisse des revenus tirés de l'agriculture ou de la pêche, les opposants aux usines protestent aussi contre la diminution de la valeur locative et vénale de leur propriété. La pollution porte atteinte à la valeur de la rente foncière. Dans plusieurs de leurs mémoires, les propriétaires concluent leur plaidoyer en rappelant que « s'il faut encourager l'industrie, il faut aussi, en première ligne, protéger la propriété foncière » et que si « le corps social peut exister avec plus ou moins de manufactures, il est perdu quand la propriété et l'agriculture sont en danger ». D'autres opposants soulignent qu'avant l'installation de l'usine de soude du Plan d'Aren, sur les rives de l'étang d'Engrenier, « les pauvres habitants de Fos » pouvaient y trouver une ressource complémentaire, mais que depuis « les eaux du dit étang sont devenues tantôt jaunes et jaunâtres, bleues, puis vertes », « les anguilles, les muges ont péri, les coquillages et favouilles ont



disparu, et les pauvres gens de Fos et leurs enfants ont été privés de cette petite pêche<sup>10</sup> ». L'industrie détruit les anciens équilibres sociaux et aggrave la situation des plus démunis. Loin d'être anodines, ces réflexions interpellent les pouvoirs publics sur le type de politique économique à privilégier dans le cadre du relèvement de la France et sur la nature du pacte économique et social à venir<sup>11</sup>.

Ces mobilisations individuelles ou collectives sont gérées de différentes manières. Les industriels, qui n'ignorent rien des craintes et des conflits qu'ils peuvent provoquer, tentent de s'en prémunir en achetant les terrains limitrophes ou en versant des rentes annuelles aux propriétaires voisins en prévision des dégâts à venir. Les maires, puis l'administration préfectorale responsable de la régulation des pollutions industrielles depuis le décret du 15 octobre 1810, renvoient l'instruction des pétitions et des demandes d'autorisation de création de ces établissements industriels aux experts désignés par la Société royale de médecine, puis par le Conseil de salubrité fondé en 1825. Les tribunaux civils sollicités par les plaignants (conformément aux dispositions du décret de 1810) s'en remettent aussi aux experts désignés par leurs soins. Ces derniers, principalement issus des sciences médicales et de la notabilité locale, jouent ainsi un rôle déterminant dans la mesure des dégâts provoqués par les pollutions industrielles et dans la définition des normes à respecter pour que les entrepreneurs puissent continuer à produire. Mesures et normes sont au cœur du rapport de force imposé par l'essor de l'industrie et des débats visant à déterminer des seuils acceptables en matière de pollution. Certains experts se livrent à des enquêtes approfondies pendant plusieurs mois – sur le terrain ou en laboratoire – et reconnaissent parfois le bien fondé des plaintes, provoquant la condamnation des industriels au versement d'indemnités financières plus ou moins fortes suivant les circonstances. Mais la rigueur et la longueur de certaines enquêtes ne suffit pas toujours à combler l'incomplétude des savoirs – particulièrement lorsqu'il s'agit d'expertiser une nouvelle technologie – ou à prévenir les biais méthodologiques et cognitifs, qu'ils soient induits par des connivences sociales et/ou politiques avec les industriels ou l'administration, sans parler des cas avérés de corruption. La gestion des pollutions industrielles est alors dominée par une conception administrative, libérale, technicienne et industrialiste<sup>12</sup>.

10 Xavier Daumalin, « Le conflit environnemental entre instrumentalisation et arbitrage : les soudières marseillaises au début du XIX<sup>e</sup> siècle », in Thomas Le Roux, Michel Letté, dir., *Débordements industriels. Environnement, territoire et conflit XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2013, p. 57-75.

11 David Todd, *L'identité économique de la France. Libre échange et protectionnisme (1814-1851)*, Paris, Grasset, 2008.

12 Geneviève Massard-Guilbaud, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2010 ; Thomas Le Roux, *Le laboratoire des pollutions industrielles, Paris, 1770-1830*, Paris, Albin Michel, 2011 ; Jean-Baptiste Fressoz, *L'apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*, Paris, Le Seuil, 2012.

## Au cœur de la deuxième industrialisation

À partir des années 1890-1920, l'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre s'intensifie et se diversifie, principalement à Port-Saint-Louis-du-Rhône et Port-de-Bouc jusqu'en 1913, puis dans le chenal de Caronte, à Martigues, La Mède, Marignane, Berre, Saint-Chamas et Istres au cours de la Première Guerre mondiale et dans l'entre-deux-guerres<sup>13</sup>.

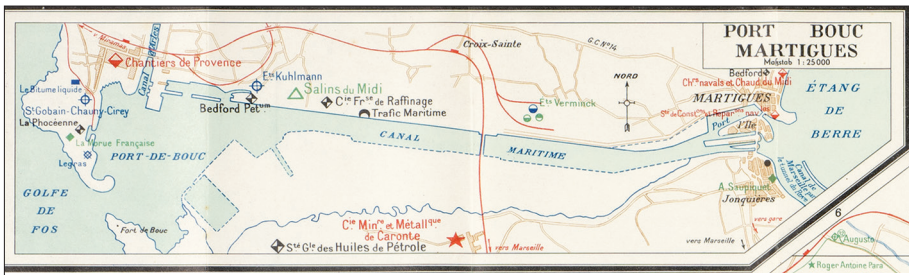
### Un territoire convoité

Cette croissance industrielle est le résultat de plusieurs dynamiques, à commencer par celle des entrepreneurs marseillais, à la recherche de terrains spacieux, libres, bon marché et bien desservis par les voies de navigation ou de chemin de fer pour échapper à l'encombrement des bassins du port de Marseille, dédoubler ou délocaliser de vieilles usines enchâssées dans l'espace urbain ou lancer de nouvelles productions. Plusieurs branches sont concernées : minoterie (Gautier frères à Port-Saint-Louis-du-Rhône), cimenterie (Romain Boyer à Fos), construction et réparation navale (Chantiers et ateliers de Provence à Port-de-Bouc ; Chantiers navals et chaudronneries du Midi à Martigues), épuration du pétrole (La Phocéenne à Port-de-Bouc), l'huilerie-savonnerie (Établissements Verminck à Martigues) et construction aéronautique (Port-de-Bouc, Martigues, Istres et Marignane). Les entrepreneurs sont appuyés par la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille qui, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, cherche à faire de l'étang de Berre le faubourg industriel de Marseille et obtient, par la loi du 24 octobre 1919, la construction et le contrôle d'un nouveau port dans le chenal de Caronte (appelé les annexes). Ces investissements locaux rencontrent ceux des industriels français dont les usines ont été détruites par les bombardements de la Première Guerre mondiale (Saint-Gobain ; Kuhlmann) et qui s'installent dans le chenal de Caronte pour approvisionner en explosifs la poudrerie de Saint-Chamas (fondée en 1690), avant de se reconverter dans la production des engrais chimiques (superphosphates). S'ajoutent enfin les investissements des compagnies pétrolières nationales et étrangères – André fils (Port-Saint-Louis-du-Rhône) ; Société générale des huiles de pétrole (Lavéra), filiale de l'Anglo-Persian Oil Company ; Bedford Petroleum (Caronte) – soucieuses d'établir des dépôts de carburants loin des zones urbanisées pour les besoins de la navigation maritime et aérienne (l'aéroport de Marignane est ouvert en 1922).

Ces dynamiques locales, nationales et internationales renforcent la présence de l'industrie sur le littoral de Fos/étang de Berre. Elles ont aussi de profondes répercussions sur l'urbanisme, la sociologie et l'environnement des lieux. Particulièrement dans le chenal de Caronte. Au début des années

13 Xavier Daumalin, *Le patronat marseillais et la deuxième industrialisation (1880-1930)*, Aix-en-Provence, PUP, 2014.

1890, Martigues et Port-de-Bouc vivent ainsi principalement de la pêche, de l'agriculture et totalisent une population d'environ 7 400 personnes, dont 4,5 % d'étrangers. Les seuls établissements industriels présents dans la zone sont une sècherie de morues, une fabrique de briquettes de charbons agglomérées et une usine métallurgique, le tout représentant un effectif ouvrier de l'ordre de 500 personnes. Les effectifs ouvriers sont ensuite en progression constante : 720 personnes en 1906, dont 60 % de Français, 38 % d'Italiens et 2 % d'Espagnols ; 1 790 personnes en 1926, dont 43 % de Français, 25 % d'Italiens, 15 % d'Espagnols, 7 % de Grecs, 6 % d'Arméniens et 2 % d'Algériens. Toujours en 1926, Port-de-Bouc et Martigues totalisent désormais 12 820 personnes, dont 37,5 % d'étrangers, 8 fois plus qu'en 1890. L'industrialisation du littoral s'est faite par un large appel à la main-d'œuvre ouvrière étrangère<sup>14</sup>.



Les industries du chenal de Caronte dans l'entre-deux-guerres (Musée d'histoire de Marseille)

### Pêcheurs contre industriels

Comme dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, cet essor industriel provoque des inquiétudes et des conflits. Avec, à la fois, une reprise de l'argumentation des décennies précédentes et un élargissement des réflexions à d'autres thématiques davantage en phase avec les sensibilités de l'époque. Dans une lettre envoyée au maire de Martigues, un des opposants à l'industrialisation indique – l'argument est assez neuf – que les communications rapides avec Marseille « ouvrent à la ville de Martigues un brillant avenir, non pas comme ville industrielle, mais comme station d'été et séjour d'agrément » pour la population marseillaise « qui viendra de plus en plus y chercher l'air pur et le côté pittoresque qui lui font entièrement défaut à Marseille<sup>15</sup> ». Le tourisme, les loisirs et l'air pur, plutôt que l'industrie... L'auteur de cette lettre perçoit

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 223.

<sup>15</sup> Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ADBdR), 5 M 565, Lettre de Bazin au maire de Martigues, 28 juillet 1898.

parfaitement que ce territoire est à la croisée des chemins et que la croissance industrielle attendue – incompatible avec les autres voies économiques possibles – peut sceller le destin de la ville. L'annexion du chenal de Caronte par la Chambre de commerce de Marseille, la construction de quais, l'approfondissement de la passe de plusieurs mètres, la création d'un canal et de terre-pleins par le comblement des anses de la Gaffette et de Labillon, sans oublier les nouvelles perspectives industrielles qui se dessinent de part et d'autre de ce littoral, ne sont pas davantage du goût des pêcheurs qui redoutent de voir disparaître leur activité. En 1921, François Roland, premier prud'homme de la communauté des pêcheurs de Martigues, interpelle vivement le président de la Chambre de commerce de Marseille sur l'avenir de la profession :

Tous les industriels, la Chambre de commerce de Marseille comprise, semblent oublier qu'il y a, à Martigues, des milliers de pêcheurs qui vivent uniquement, depuis de nombreuses années, des produits tirés de cet incomparable réservoir de poissons qu'est l'étang de Berre et ne veulent, à aucun prix, qu'en quelques coups de crayons leurs droits imprescriptibles, si chèrement acquis, disparaissent brutalement. Voyons, M. le Président, vous avez ici une ravissante petite mer intérieure inépuisable source de poissons avec lesquels nous alimentons Marseille, les pays méditerranéens et même la capitale, et vous voudriez, alors que la France a plus que jamais besoin de produire et d'intensifier la pêche, alors qu'il faudrait créer, s'il n'existait pas déjà cet unique centre de pêche qu'est l'étang de Berre, vous voudriez, dis-je, nous porter un coup mortel et supprimer le plus important quartier maritime du 5<sup>e</sup> arrondissement ? Non, non, cela ne se peut pas [...]. Vouloir porter atteinte à notre vie, c'est réaliser la formule « plus de marins, plus de nations ». [...] Puisque le soleil luit pour tout le monde, ne nous tuez pas [...]. Arrêtez-vous là et laissez-nous dans nos barques<sup>16</sup>.

Peu écoutés, les pêcheurs trouvent alors en Charles Maurras, natif de Martigues, un ardent défenseur. Directeur politique – avec Léon Daudet – de *L'Action française*, membre du Félibrige, Maurras reprend à son compte les réticences exprimées avant-guerre par Frédéric Mistral à l'encontre « des intérêts industriels<sup>17</sup> » et intervient à plusieurs reprises en faveur des pêcheurs martégaux – incarnation désignée de l'identité locale et nationale – menacés par les usines existantes et la croissance industrielle annoncée. Maurras renoue avec le débat de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sur l'identité économique du territoire. Avec une nuance : ce ne sont plus tellement les effets des pollutions industrielles qui sont cette fois pointés d'un doigt accusateur, mais plutôt la destruction des bordigues, la réduction des surfaces naturelles propices au

16 *L'Action française*, n°263, 20 septembre 1922.

17 Philippe Martel, *Les félibres et leurs temps. Renaissance d'oc et opinion (1850-1914)*, Bordeaux, PUB, 2010. Mistral a par ailleurs soutenu, en 1910, la manifestation de Port-Miou contre les destructions opérées par la multinationale Solvay (Xavier Daumalin, « Les beautés « naturelles » méditerranéennes à l'épreuve des multinationales industrielles. L'affaire de la calanque de Port-Miou », in Marie-Françoise Attard, Xavier Daumalin, Stéphane Mourlane, Isabelle Renaudet, dir., *Engagements. Culture politique, guerres, mémoires, mondes du travail (XVIII<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Aix-en-Provence, PUP, 2016, p. 299-312).

renouvellement ou au maintien de la richesse halieutique, la raréfaction de la ressource qui s'ensuit et la ruine d'une catégorie professionnelle ancestrale. Le rapport de force est toutefois trop inégal pour empêcher ou même freiner l'affirmation du fait industriel. Conscients de la situation, les pêcheurs de Martigues tentent alors d'arracher une compensation financière à la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille en sollicitant l'appui du Conseil général des Bouches-du-Rhône, du Parlement, du Sénat et du ministre des Travaux publics Yves Le Trocquer, dont dépend le sous-secrétariat d'État des Ports, de la Marine marchande et des Pêches. Mais dans ses prises de position du 1<sup>er</sup> avril 1920 et du 29 juillet 1921, Yves Le Trocquer, polytechnicien et ingénieur des Ponts et Chaussées, indique que du strict point de vue juridique il n'est « pas possible d'admettre que les privilèges dont jouissent les pêcheurs de Martigues pour l'exercice de leur profession dans les eaux du domaine public maritime leurs confèrent un droit quelconque à l'allocation d'une indemnité lorsque l'exécution de travaux répondant à un intérêt général entraîne des modifications aux dépendances de ce domaine<sup>18</sup> ». Leur demande lui paraît d'autant moins fondée, qu'elle vise, à ses yeux, « à mettre obstacle à l'utilisation rationnelle de l'étang de Berre d'où dépend l'avenir économique de toute une région<sup>19</sup> ». On retrouve la même argumentation chez les ingénieurs locaux en charge du dossier (service maritime des Ponts et Chaussées, Inscription maritime, Établissements classés) et à la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille<sup>20</sup>. Une quarantaine d'années avant l'opération techniciste et industrialiste qui aboutira à la création du port de Fos-sur-Mer, à une échelle certes plus modeste mais dans une relation probablement tout aussi brutale compte tenu de ce qu'étaient les sociétés et l'environnement du chenal de Caronte vers 1920, les critiques et les réclamations des pêcheurs de Martigues sont marginalisées et disqualifiées au nom d'un projet d'aménagement industriel porté conjointement par les milieux d'affaires marseillais, le pouvoir central et le corps des ingénieurs, un projet présenté – pour mieux le justifier et renvoyer les opposants à leur archaïsme et à leur égoïsme – comme rationnel, modernisateur et avant tout guidé par l'intérêt général en termes de croissance et d'emplois<sup>21</sup>.

18 ADBdR, 1937 W 327, Note de l'ingénieur A. Bollard du 23 juillet 1930.

19 *Ibid.*

20 Délibérations des 25 avril 1922 et du 27 janvier 1925 adoptées sous les présidences d'Hubert Giraud – armateur et acteur majeur du projet d'aménagement industriel de Caronte –, puis de l'huilier-savonnier Émile Rastoin.

21 Céline Pessis, Sezin Topçu, Christophe Bonneuil, dir., *Une autre histoire des « Trente Glorieuses ». Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, Éditions La Découverte, 2013 ; Patrick Fournier, Geneviève Massard-Guilbaud, dir., *Aménagement et environnement. Perspectives historiques*, Rennes, PUR, 2016.

## L'affirmation de l'économie pétrolière

À partir des années 1930, et davantage encore au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'économie pétrolière prend le pas sur les autres activités industrielles de Fos/étang de Berre. Plus que jamais, l'usine triomphe sur le littoral et les problèmes de pollution s'aggravent. Désormais, il ne s'agit plus de gérer les conflits entre un tissu industriel prioritaire pour le pays et les derniers héritages socio-économiques locaux des siècles précédents. Il s'agit d'y mettre un terme.

### À la croisée des enjeux nationaux et internationaux

L'essor de l'économie pétrolière est d'abord lié aux nouvelles dispositions adoptées par les députés les 16 et 30 mars 1928 pour promouvoir et protéger le raffinage national<sup>22</sup>. Profitant de ce cadre législatif, plusieurs sociétés s'engagent dans le raffinage du brut. Dès 1929, la Compagnie des produits chimiques et raffineries de Berre, filiale de Saint-Gobain, puis de Shell (1947), entreprend la construction d'une raffinerie qui entre en production en 1931. L'usine est reliée à la voie ferrée Marseille-Miramas et alimentée en brut par son port privé de la Pointe. En 1932, la Société générale des huiles de pétrole (SGHP) implante à son tour une raffinerie à Lavéra – non loin des dépôts d'essence et de l'apportement construits en 1922 – qui entre en service en 1933. Enfin, en 1934, la Compagnie française de raffinage, filiale de la Compagnie française des pétroles (détentriche de la part française de l'Irak Petroleum Co), construit à la Mède une raffinerie qui entre en activité en 1935. Trois ans plus tard, ces trois raffineries traitent déjà un peu plus de 1,5 million de tonnes de brut, soit 25 % des importations nationales. 900 000 tonnes proviennent du Moyen-Orient alors qu'au niveau national le brut américain représente encore plus de 55 % des approvisionnements. À la même date, les importations marseillaises de produits pétroliers dépassent pour la première fois – en volume – celles des oléagineux, de céréales et de sucres réunies<sup>23</sup>.

Les bouleversements de l'économie pétrolière nationale et internationale au cours de la Seconde Guerre mondiale, puis pendant la forte croissance des années 1950-1960 (augmentation continue de la consommation en hydrocarbures et déplacement du centre de gravité de la production pétrolière du golfe

---

22 La loi du 30 mars donne à l'État le pouvoir de contrôler les importations de pétrole brut et de ses dérivés en instituant des autorisations spéciales : les A10, sur dix ans, pour l'importation et le raffinage du pétrole brut ; les A3, sur trois ans, pour la distribution des produits finis. Les deux tiers au moins des tonnages importés pour le marché intérieur doivent en outre être effectués sous pavillon français. La loi du 16 mars 1928 assure la protection douanière du raffinage en France par l'institution d'une véritable « prime au raffinage » en faveur des produits issus du pétrole brut importé (André Noushi, *La France et le pétrole de 1924 à nos jours*, Paris, Picard, 2001).

23 Olivier Lambert, *Marseille entre tradition et modernité. Les espérances déçues (1919-1939)*, Marseille, CCIM-P, 1995.

du Mexique en direction des pays du Moyen-Orient), contribuent à renforcer le poids du raffinage du pétrole sur les rives de Fos/étang-de-Berre. Rien n'est pourtant acquis d'avance car la croissance du trafic maritime et l'augmentation de la taille des navires posent de sérieux problèmes logistiques et environnementaux. En effet, si le pétrolier type d'avant-guerre était un 12 000 tonnes de 8 mètres de tirant d'eau à pleine charge, celui de 1945 fait 16 500 tonnes pour 9,15 mètres et le pétrolier type attendu pour les années 1950 est un 47 000 tonnes de 11,75 mètres de tirant d'eau. Cela ne permet plus de franchir la passe de Port-de-Bouc, dont la profondeur avoisine les 9 mètres. Ces navires, y compris ceux de 16 500 tonnes, doivent donc être systématiquement allégés sur rade d'une partie importante de leur cargaison avant de pouvoir s'engager dans le chenal de Caronte. L'opération est longue, coûteuse et dangereuse. Consciente des limites du site, au regard des évolutions économiques et maritimes en cours, la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille projette depuis 1936 d'approfondir la passe de Port-de-Bouc et de créer à Lavéra un port spécialisé dans la réception du brut et la réexpédition des produits raffinés. Ajourné par la guerre, le projet est repris à la fin des hostilités et officiellement accepté par le décret du 4 octobre 1949. L'approfondissement de la passe (déroctage) et de la rade (dragages) est financé conjointement par la Chambre de commerce et par l'État, à raison de 50 % chacun. En revanche, la construction des bassins, des môles, des terre-pleins et de leur équipement est entièrement à la charge de la Chambre de commerce. Ces travaux sont financés par des emprunts qui seront remboursés avec le produit des taxes spéciales perçues sur l'utilisation des installations. La profondeur de la passe de Port-de-Bouc est ainsi progressivement portée de 9,6 à 12,4 mètres et Marseille obtient son port pétrolier. Le môle n° 1 est mis en service en février 1953 ; le môle n° 2 en février 1959. Le port pétrolier de Lavéra est ensuite relié par pipe-lines aux trois raffineries de l'étang de Berre. La progression des volumes raffinés est à l'image des investissements privés et publics réalisés : 2 millions de tonnes en 1939 ; 4 millions en 1949 ; plus de 11 millions en 1959, soit 37 % des quantités raffinées en France.

Depuis la fin des années 1940, la croissance du raffinage est aussi soutenue par l'installation d'usines spécialisées dans la production de produits dérivés du pétrole : à Rognac, avec la Société pour l'utilisation rationnelle du gaz (1947), filiale de Shell et de Saint-Gobain ; à Lavéra, avec la fondation de Naphtachimie (1949) par Pechiney, Kuhlmann et la SGHP (du groupe BP<sup>24</sup>) ; à Martigues, près de l'usine Kuhlmann, avec la California Spray Chemical Corporation (1957)<sup>25</sup> ; à Berre, avec Shell-Saint-Gobain (1953)<sup>26</sup>, Cabot France

---

24 Naphtachimie produit de l'éthylène, du propylène et de l'oxyde d'éthyle. Ces produits sont des matières de base dans l'industrie chimique organique : solvants, acétone, antigels etc.

25 La California Spray Chemical Co produit des fongicides agricoles contre les maladies cryptogamiques de l'arboriculture et de la viticulture.

26 Shell-Saint-Gobain, installée contre la raffinerie de Shell-Berre, fabrique des solvants et spécialement de l'acétone en utilisant le propylène obtenu dans les opérations de cracking de la raffinerie.

(1957)<sup>27</sup> et la Société des élastomères de synthèse (1959), filiale de Shell-Saint-Gobain, Michelin et Cabot-Texas<sup>28</sup>. C'est la naissance de la pétrochimie sur les rives du chenal de Caronte et de l'étang de Berre. Ces usines modernes, presque entièrement automatisées, emploient moins d'ouvriers que les industries traditionnelles du lieu (Chantiers et ateliers de Provence ; huilerie Calvé-Delft, anciens Établissements Verminck), mais sont considérées comme de véritables « machines à devises » en raison des économies réalisées sur les importations et grâce à la valeur de leurs exportations<sup>29</sup>.

### La victoire de l'industrie pétrolière

Ces industries génèrent aussi de nombreux risques qui sont autant de menaces sérieuses pour l'homme et l'environnement. L'entrée en production des trois raffineries de l'étang se traduit ainsi par une série d'irrégularités et d'incidents qui font incontestablement franchir un seuil quantitatif et toxique à la pollution : non-respect des prescriptions réglementaires du décret du 31 août 1926 concernant le transport et la manutention des hydrocarbures par les raffineries qui rejettent des eaux résiduaires insuffisamment épurées et par les patrons des chalands pétroliers qui se débarrassent dans l'étang, ou en pleine mer, des eaux de lest mélangées à du pétrole ; écoulement accidentel du contenu d'un réservoir relais du port de Lavéra ; échouage et perte de la cargaison de pétrole du chaland *Bruni* sur un banc de l'étang de Berre ; entre novembre 1935 et février 1936, près de 200 tonnes de brut ou de mazout sont encore déversées dans l'étang à la suite de plusieurs accidents intervenus à la raffinerie de la Mède<sup>30</sup>. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'explosion de 1956 à Naptachimie provoque la mort de 4 personnes ; la même année, l'incendie d'une partie de la raffinerie de la Mède fait un mort, plusieurs blessés et plonge les riverains dans l'angoisse ; en 1958, une grave catastrophe est évitée de justesse lorsqu'un incendie se déclare dans le port de Lavéra où de l'essence accidentellement répandue sur l'eau brûle avec d'immenses flammes. L'inquiétude de la population est tout aussi palpable lorsque les tankers chargés de produits inflammables ou les butaniers traversent le chenal de Caronte. Ces industries créent des emplois mais sont aussi dangereuses pour la santé des ouvriers qui y travaillent, des riverains et leurs rejets remettent en cause l'existence d'autres activités comme l'exploitation du sel ou la pêche. La situation de cette dernière s'est considérablement dégradée depuis les années 1920. Le comblement du petit étang de

27 Cabot-France produit du noir de carbone qui entre dans la composition des encres, de l'ébonite, des peintures et à 90 % du caoutchouc synthétique. Elle couvre alors 40 % des besoins français.

28 La Société des élastomères de synthèse est spécialisée dans la production de caoutchoucs synthétiques.

29 *La région de l'étang de Berre. Réussite sociale et économique ?*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1959, p. 30.

30 ADBdR, 1937 W 321.



Caronte (1922-1929) a ainsi fait partir 80 à 100 familles de pêcheurs vivant à cet endroit. Les pêcheurs sont aussi victimes des pollutions récurrentes. Des nappes huileuses traversent régulièrement la passe et l'étang de Berre au gré des vents. Elles sont provoquées par les va-et-vient des tankers, les fuites qui se produisent lors du transbordement des produits pétroliers, les nettoyages clandestins des cuves des navires, les rejets d'eaux usées provenant de l'activité des usines ou de dysfonctionnements ponctuels. Les compagnies pétrolières tentent de les faire disparaître en les aspergeant abondamment avec un mélange de sulforicinate de soude et tétrachloréthane (produit conçu en 1941 par le Centre national de la recherche) ou avec du ciment, ce qui entraîne alors la nappe au fond de l'étang et détruit la faune et la flore. Les surfaces de pêche se réduisent, le poisson se raréfie et le nombre des pêcheurs ne cesse de baisser : de 591 à 321, entre 1945 et 1953<sup>31</sup>. Le poisson est en outre de plus en plus souvent impropre à la consommation. En 1936, les patrons-pêcheurs de Martigues se mettent en grève après que plusieurs lots de poissons et de coquillages aient été refusés à la vente dans les communes avoisinantes ; en 1954, sur ordre du chef des services vétérinaires du département, les pêcheurs doivent jeter 10 tonnes de muges imprégnés de l'odeur du pétrole qui sont enterrées sur le site du Gros Mourre.

La prud'homie de Martigues multiplie les protestations et reçoit des soutiens politiques de tous les horizons, notamment des mouvements en marge du pouvoir. En 1936, les membres du Comité radical et radical socialiste Camille Pelletan de Martigues interpellent le gouvernement et proposent de réduire les risques de rejets d'hydrocarbures par la création d'un port pétrolier public à Lavéra et l'installation d'un réseau de pipe-line entre ce futur port et les trois raffineries de l'étang. En 1952, les pêcheurs de Martigues, une nouvelle fois en grève, bloquent le chenal avec leur flottille, réclament un million de dommages-intérêts et reçoivent l'appui d'un Charles Maurras au soir de sa vie, marginalisé, mais au style toujours redoutable. Soucieux de défendre « un bon métier, un artisanat valide et prospère, une véritable fortune locale », il dénonce les pétroliers des « entreprises cosmopolites » qui « se remettent à uriner dans nos canaux, notre étang et nos ports leur immonde mazout ou leur pétrole brut (...). Si les bateaux pétroliers ont envie de faire pipi, qu'ils le fassent dans des entonnoirs décents, aboutissant à des pipelines propres et sérieux, aboutissant eux-mêmes non aux eaux mais à la terre, où seront construits des bassins réservoirs<sup>32</sup> ». Dans le courant des années 1950, les pêcheurs de Martigues reçoivent aussi le soutien de *La Marseillaise*, ce qui permet de donner une plus grande audience à leurs

31 Pour l'ensemble de l'étang de Berre (*La région de l'étang de Berre. Réussite sociale et économique ?*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1959, p. 122).

32 Charles Maurras, « Les pêcheurs de Martigues, les pétroliers, le pont tournant et le tunnel », *Aspects de la France*, 11 juillet 1952. Document fort aimablement communiqué par Fabien Bartolotti.

problèmes. Le quotidien communiste – très influent dans la région – prend fait et cause pour les pêcheurs en dénonçant la pollution des eaux de l'étang et l'inconscience des « trusts pétroliers », sans pour autant remettre en cause une activité synonyme d'emplois<sup>33</sup>. Plusieurs solutions sont alors avancées : augmentation du montant des amendes pour les nettoyages clandestins des réservoirs des navires ; construction de bassins de déballastage et de décantation plus grands. On commence aussi à défendre l'idée d'une indemnisation des pêcheurs. Dans un premier temps, pour qu'ils puissent se reconvertir dans un autre type de pêche. Mais il devient rapidement de plus en plus évident à tous les protagonistes – pêcheurs, industriels, pouvoirs publics – que le temps des mesures radicales est venu. Entre l'économie de la pêche et celle du pétrole, il faut désormais choisir :

Les déversements accidentels d'hydrocarbures sur le plan d'eau donnent lieu à de nombreux incidents qui ont fourni matière à poursuites judiciaires. La pollution des eaux a entraîné une mévente du poisson due à la baisse de qualité, et une détérioration des fonds de pêche. Pour tous ces motifs, la coexistence du raffinage et de la pêche dans la zone particulière de l'étang de Berre est devenue, de l'aveu de tous, tant pêcheurs que pétroliers, une impossibilité matérielle, sauf dérogation locale. Les parties en présence ont reconnu que la situation actuelle ne pouvait plus se prolonger ; à la suite de nombreuses négociations, au cours desquelles la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille a rempli le rôle d'intermédiaire, il est apparu que le conflit pouvait être résolu par une interdiction de la pêche sur le plan d'eau de l'étang de Berre, interdiction s'accompagnant du versement aux pêcheurs d'une juste indemnité, en raison du préjudice qui leur serait causé<sup>34</sup>.

Le 12 février 1957 précèdent ce rapport du député marseillais Henry Bergasse, la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille et la prud'homie des patrons pêcheurs de Martigues ont signé une convention dans laquelle la Chambre de commerce s'engage à mettre à la disposition de la seconde – dès la promulgation d'une loi interdisant la pêche sur le plan d'eau de l'étang de Berre – une somme de 450 millions de francs à répartir entre les pêcheurs en activité. L'accord prévoit aussi que la Chambre de commerce de Marseille versera 25 millions de francs supplémentaires pour compenser les baisses de ressources de la caisse de retraites de la prud'homie liées à l'interdiction de la pêche<sup>35</sup>. La loi est votée le 7 août 1957 et l'accord devient aussitôt exécutoire.

Bien que rapide et réducteur, ce panorama de l'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre permet de dégager plusieurs enseignements. On

---

33 *La Marseillaise*, 5 mai 1954.

34 Extrait du rapport fait par le député marseillais Bergasse au nom de la Commission de la Marine marchande et des Pêches sur le projet de loi n° 4648 portant interdiction de la pêche dans l'étang de Berre.

35 À l'origine, la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille devait honorer cet engagement par un emprunt. L'autorisation de le contracter ne lui ayant pas été accordée, la somme est prêtée par les compagnies pétrolières. Le prêt sera amorti par le jeu de détaxes annuelles sur des péages spéciaux que les compagnies ont accepté de supporter sur les produits pétroliers bruts débarqués.

constate, en premier lieu, que cette industrialisation est ancienne et qu'elle a été, dès l'origine, portée par des activités de transformation liées à l'industrie lourde, souvent jugées stratégiques pour l'indépendance nationale, avec un fort impact sur les sociétés locales, que ce soit en termes d'emplois, d'urbanisation mais aussi du point de vue sanitaire et environnemental. Aucun autre espace méditerranéen n'a été aussi durablement marqué par le fait industriel. Ces activités productives ont généré toutes sortes de risques pour les ouvriers, les populations avoisinantes et sont entrées en concurrence avec des usages ancestraux comme l'agriculture, la récolte du sel marin ou la pêche. Les résistances régulièrement opposées à cet essor industriel porté par des intérêts privés, avant de faire l'objet d'un projet d'aménagement conçu dans le cadre d'un partenariat regroupant les milieux d'affaires marseillais et l'État, montrent bien que celui-ci n'allait pas de soi. Moins par principe d'ailleurs – l'activité industrielle n'est pas condamnée en tant que telle par les hommes politiques, les syndicats et les riverains –, qu'en raison des pratiques déployées dans la gestion des usines et dans l'aménagement de ce littoral. Avec le sentiment largement partagé – et souvent vérifié dans la documentation des fonds d'archives – qu'au nom de la préservation de la compétitivité des entreprises, tout n'est pas toujours mis en œuvre par les industriels et les pouvoirs publics pour utiliser les technologies et les modes d'organisation les moins polluants, respecter les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et préserver les autres usages du territoire. Le bras de fer s'achève avec la disparition des salins, des bordigues et le vote en 1957 d'une loi interdisant la pêche dans l'étang de Berre, ce qui revient à légaliser – au moins temporairement – la pollution<sup>36</sup>. L'économie pétrolière – jugée prioritaire pour la région et la nation – l'emporte et, comme souvent dans ce genre de conflits, c'est une transaction financière obtenue dans le cadre d'un rapport de force inégal qui permet de mettre un terme provisoire aux polémiques et aux poursuites judiciaires. Mais pas à la pollution qui reste un des enjeux majeurs des décennies suivantes – entrée en service de la raffinerie ESSO (1965), de la centrale hydroélectrique de Saint-Chamas (1966), du port industriel de Fos-sur-Mer (1968) – et le demeure toujours aujourd'hui<sup>37</sup>.

36 Celle-ci est de nouveau autorisée en 1994 à la suite des progrès constatés dans la maîtrise des rejets.

37 Clara Osadtchy, *Conflits environnementaux en territoire industriel : réappropriation territoriale et émergence d'une justice environnementale. Le cas de l'étang de Berre et de Fos-sur-Mer*, thèse de doctorat en géographie, Université Nantes Angers Le Mans, 2015.

# Table des matières

Introduction générale	5
<b>I Les acteurs de l'industrie, des pratiques aux représentations</b>	11
<b>Introduction</b>	13
Mauve Carbonell : La montagne, le ski et l'industrie de l'aluminium en France : une identité Pechiney au xx <sup>e</sup> siècle	17
Éric Godelier : Discours d'ouvriers et discours de dirigeants dans la recherche historique sur la sidérurgie	33
Charles Barthel : Émile Mayrisch et les débuts ratés de l'électrometallurgie au Luxembourg à la veille de la Grande Guerre	49
Hervé Joly : La survivance d'une dynastie familiale sans la sidérurgie : les Wendel (1977-2017)	65
Xavier Daumalin, Stéphane Kronenberger et Olivier Raveux : La santé des ouvriers des usines à plomb dans les calanques marseillaises (1851-1878)	79
Denis Woronoff : Patrons et ouvriers : les représentations littéraires de l'industrie en France au xix <sup>e</sup> siècle	93
<b>II Entreprises, stratégies et marchés</b>	105
<b>Introduction</b>	107
Marco Bertilorenzi : Un investissement français en Italie. Saint-Gobain entre 1889 et la Seconde Guerre mondiale	111
Hubert Bonin : Worms en 1914-1918 : La logistique maritime dans la Grande Guerre	131
Jean-Claude Daumas : Faire des affaires en famille : réflexions sur la gouvernance des entreprises familiales (France, 1945-2015)	147
Patrick Fridenson : La France et le devenir de la plus grande aciérie sarroise après la Libération	161
Thierry Renaux : L'alumine à Salindres au xix <sup>e</sup> siècle. Reconsidération des enjeux stratégiques de la création d'une industrie	181

Hans Otto Frøland : Une existence « confuse » : l'histoire transnationale de la SABAP, 1928-1956	195
Ivan Grinberg et Olivier Lambert : Une comète dans le ciel de la R&D La rencontre inaboutie d'une multinationale en quête de stratégie et d'un territoire en reconversion industrielle : le Laboratoire physico-chimique de Pechiney à Aix-Les Milles (1983-1987)	211
<b>III Politique et patrimoine</b>	239
<b>Introduction</b>	241
Xavier Daumalin et Olivier Raveux : L'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre : modalités, résistances, arbitrages (1809-1957)	245
Ruggero Ranieri : Radiographie d'un succès : l'Italie et l'industrie italienne, le plan Schuman et la CECA (1950-1967)	261
Dominique Barjot : Nationalisations, privatisations, industries clés et intérêt national : l'expérience française (1944-2016)	273
Pascal Raggi : Des friches industrielles au patrimoine minier et sidérurgique en Lorraine du fer (années 1970 - années 2000)	293
Pierre Fournier : D'une délocalisation intra-nationale à un refus de délocalisation internationale : Sisteron entre savons et médicaments	309
Ivan Kharaba : « Le Pavillon de l'Industrie » au Creusot. Une nouvelle mise en scène de l'industrie ?	325



# INDUSTRIE ENTRE MÉDITERRANÉE ET EUROPE XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> SIÈCLE

## LE TEMPS DE L'HISTOIRE

apporte  
un éclairage  
scientifique  
sur tous  
les passés,  
privilegiant  
la longue durée,  
en territoire  
méditerranéen et  
au-delà.

Dans ses dimensions méditerranéennes et européennes, l'ouvrage explore l'histoire industrielle contemporaine par l'analyse de ses principaux acteurs : les hommes – patrons et ouvriers – ou les usines et entreprises, de l'affaire de famille au grand groupe international, de la mine au haut-fourneau. Quelles que soient leur taille et longévité, toutes ces histoires et monographies s'inscrivent dans un cadre global : celui de la transformation de leur environnement économique et industriel tout au long des XIX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles. Les politiques mises en œuvre au niveau national et européen impactent directement ces entreprises. Elles subissent la désindustrialisation ou en profitent. C'est ainsi que le patrimoine, la mémoire de l'industrie deviennent les nouvelles matières premières des historiens, qui investissent les champs les plus récents de la recherche tels les conflits environnementaux. Ce volume d'études en l'honneur du Professeur Philippe Mioche réunit des spécialistes de l'industrie, de ses impacts et évolutions, ainsi que de sa patrimonialisation, du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours.

En couverture :

Aluminium de Grèce,  
vue aérienne de l'usine  
de Saint-Nicolas, 1970,  
coll. photographique  
de Pechiney.

© IHA. Droits réservés.

*Mauve Carbonell, Chaire Jean Monnet, est maître de conférences en histoire à Aix-Marseille Université et membre de l'UMR 7303 TELEMME.*

*Xavier Daumalin est professeur d'histoire contemporaine à Aix-Marseille Université et directeur de l'UMR 7303 TELEMME.*

*Ivan Kharaba est directeur de l'Académie François Bourdon.*

*Olivier Lambert est professeur associé en histoire à Aix-Marseille Université et membre de l'UMR 7303 TELEMME.*

*Olivier Raveux est chargé de recherche au CNRS et membre de l'UMR 7303 TELEMME.*