

MÉMOIRE ET IMAGINAIRE. PORT-SAINT-LOUIS- DU-RHÔNE

—
Mireille MEYER

Mireille MEYER

Centre Pierre Léon

Certains lieux ont su non seulement préserver mais encore recomposer, réactualiser une mémoire et produire les marqueurs d'une identité collective mobilisable consensuellement pour y puiser des éléments de réponses face à une situation de crise. Même si, et surtout serait-on tenté d'écrire, cette reconstitution du passé et la mise en avant d'une identité forte afférente relève en grande partie de l'imaginaire et de la mise en scène¹.

La ville de Port-Saint-Louis est un remarquable exemple de réquisition d'une mémoire recomposée². Elle a su agencer les spécificités de son histoire et de son peuplement fait de vagues migratoires successives pour organiser une résistance collective aux aléas divers nés d'une genèse ambiguë et aux à-coups de ces dernières années. Peu à peu se sont générés les repères d'une identité, d'une véritable citoyenneté port-saint-louisienne bâtie en grande partie sur cette recomposition de la mémoire des divers groupes de migrants, sur un imaginaire que ces groupes ou leurs représentants mobilisent et mettent en scène en fonction de stratégies propres et des circonstances mais toujours avec ce fort sentiment d'appartenance que les Port-Saint-Louisais reconnaissent comme

1 - Voir l'introduction de Gérard Althabe pour les actes du séminaire de Rochemaur « Sociétés industrielles et urbaines contemporaines », 2 et 3 décembre 1983, Paris, éditions de la Maison des sciences de l'homme.

2 - Ce texte a pour origine une recherche ethnologique sur Port-Saint-Louis-du-Rhône faite à la demande de l'Office municipal de la culture de la ville et financée par la cellule du patrimoine ethnologique du ministère de la Culture. Ce travail, mené par Claudie Gontier (ministère de la Culture) et Mireille Meyer (CNRS) a duré trois ans, de 1981 à 1984.

essentiel dans le processus d'intégration des vagues migratoires et l'unification de leur communauté urbaine.

UN PORT AU BOUT DU MONDE

Pour mieux appréhender les formes de cette recomposition de la mémoire collective, il est impossible de faire l'économie du détour historique : celui des origines si particulières de cette ville et de ses conditions de développement.

Au milieu du XIX^e siècle, le transport des marchandises entre Lyon et Marseille par le Rhône et la Méditerranée est dans une mauvaise passe malgré le remarquable développement des compagnies de navigations à vapeur sur le Rhône. Arles, port de transbordement de ces marchandises entre le fleuve et le Rhône maritime ne peut plus assurer de façon satisfaisante cette activité à cause des évolutions liées à la vapeur, comme par exemple l'accroissement des tonnages. Par ailleurs, la création puis les pratiques commerciales monopolistiques de la ligne de chemin de fer Paris-Marseille accroissent les difficultés économiques de cette navigation fluviale malgré le soutien que lui apportent les milieux d'affaires lyonnais qui craignent de voir leur ville devenir une simple étape entre la capitale et la Méditerranée, perdant ainsi son rôle de redistribution qui a fait une partie de sa fortune. De plus, la navigabilité du Rhône ne s'améliore que lentement et surtout aucune solution durable n'a été trouvée pour permettre un franchissement moins risqué de la barre qui ferme les embouchures. Pour soutenir la navigation à vapeur sur le Rhône, seule possibilité de concurrencer le monopole du chemin de fer, les milieux d'affaires lyonnais, à la fin des années 1840, vont approuver et

encourager un projet de canal entre le Rhône et la mer, permettant ainsi d'éviter les embouchures et de créer alors un avant-port mieux adapté. La prise du canal sur le fleuve se trouverait à une quarantaine de kilomètres au sud d'Arles près de la tour Saint-Louis construite en 1737 pour servir de sémaphore et de protection contre les Barbaresques. Très vite ce projet devient celui d'un port puis d'une ville industrielle. Ce port dans lequel pourraient parvenir directement les navires venant de haute mer, permettait aussi à Lyon d'échapper aux tarifs portuaires de Marseille que les Lyonnais avaient toujours estimé prohibitifs.

« L'opération Port-Saint-Louis » apparaît donc, dans un premier temps, comme dirigée contre Marseille. Le futur port est explicitement conçu par ses promoteurs, pour la plupart d'origine lyonnaise, qui ont acheté les terrains de son futur emplacement, comme un véritable comptoir qui devra rapporter un maximum de bénéfices. « Lyon-sur-Mer » disaient les Marseillais qui n'approuvent pas, on s'en doute, cette création qui se veut concurrente et dont ils ne vont pas faciliter la mise en place.

Ce n'est qu'en 1863 que Napoléon III signe le décret d'utilité publique. Lyon a gagné la première manche. Mais il est clair que, conçu pour remplacer Arles qui renâcle et contre les intérêts de Marseille, Port-Saint-Louis du Rhône, « émanation lyonnaise », ne pourra pas compter pour son développement sur un appui local. Une certaine marginalité économique est donc déjà inscrite dans les origines de la ville. Elle aggrave une marginalité géographique. En effet, le lieu choisi, aux limites du département des Bouches-du-Rhône, est un cul-de-sac entouré de marais dans une zone quasi désertique, infestée par la malaria et sans eau potable. Dans les écrits des promoteurs, cet endroit est comparé à la

plaine de Boufarik avant son aménagement.

Effectué dans des conditions techniques et sanitaires telles que plusieurs entreprises déclarèrent forfait, le creusement du canal et du bassin ainsi que la construction d'une écluse entre le bassin et le Rhône, sont achevés en 1871, période de récession économique et de troubles politiques. Pour ces raisons auxquelles il convient d'ajouter l'hostilité persistante de Marseille, ce nouveau port restera très peu utilisé pendant une dizaine d'années, habité seulement par une poignée de pêcheurs qui s'installent dans les baraquements abandonnés à la fin du chantier, vivant ainsi dans un véritable bout du monde à quarante kilomètres d'Arles et à vingt kilomètres de Fos, les villes les plus proches, auxquelles ne les relie aucun chemin praticable. Il fallait plus de cinq heures à un petit vapeur, conduisant les pilotes à leur poste aux embouchures, pour se rendre à Arles par le Rhône, seule voie d'accès réellement praticable. C'est le désenclavement des lieux par la construction, aux frais des promoteurs, d'une voie ferrée Saint-Louis-Arles, l'installation à cette occasion des bureaux de la Compagnie générale de navigation précédemment installés à Arles, et l'évolution d'une partie des milieux d'affaires marseillais qui permettent au début des années 1880, un réel démarrage du port. Les installations portuaires et industrielles suivent progressivement.

LA VILLE QUI N'EXISTAIT PAS

Mais si le port, en définitive un avatar de l'actuel port de Fos, a été achevé et a fini par entrer en fonction, en revanche, tous les beaux projets d'urbanisme concomitants ont été abandonnés ainsi que l'écrit Charles Lenthéric en 1880 : « les constructions de la ville de

Saint-Louis sont restées à l'état d'imagination sur les plans que l'on avait dressés au début de l'affaire (...) Sur les deux rives du canal, le silence, la fièvre, le désert³ ». En effet, aucun plan d'urbanisme, aucun aménagement un tant soit peu concerté pour accueillir une population que le développement de l'activité du port va peu à peu attirer. Elle devra s'installer dans des habitats de fortune : les « célèbres » cabanes toujours présentes dans les récits des Port-Saint-Louisiens, objets de récits émouvants, étalons de mesure du chemin parcouru.

Cette population obligatoirement venue d'ailleurs, n'aura donc pas à investir un cadre urbain préexistant, mais à le créer de toutes pièces face à la politique de laisser faire d'un patronat non résident à peine tempérée par la construction tardive et insuffisante de quelques cités ouvrières réparties de surcroît sans aucune logique urbanistique. Les Port-Saint-Louisiens savent que leur ville a failli disparaître avant même d'exister et que c'est en grande partie l'obstination de va-nu-pieds, leurs ancêtres, qui en a fait une réalité. Va-nu-pieds qui trouveront là en guise de compensation, un peu de leur rêve d'Amérique, destination première de certains migrants échoués à Port-Saint-Louis : terres vierges, travail, cosmopolitisme, difficultés quotidiennes et solutions parfois à la limite de la légalité.

Pendant un siècle, ces migrants venus de Provence, de France, d'Italie, de Grèce, d'Arménie, d'Italie, d'Espagne, d'Afrique du Nord, de Yougoslavie vont bricoler une agglomération (le terme est employé à dessein) dans les interstices laissés disponibles par les zones de transbordement, les usines, les entrepôts, les étangs et les marais, dans un bout du monde balayé par le mistral et invraisemblable pour un établissement urbain puisque sans eau douce (sinon potable)

3 - LENTHERIC (Charles), *La région du bas-Rhône*, Paris, Hachette, 1881.

4 - LENTHERIC
(Charles), *op. cit.*

5 - GONTHIER
(Claudie), « Port-Saint-
Louis, une ville en
quête de son image »,
Sociologie du Sud-Est,
n° 31-32, Le désert
éclaté, du Salins de
Giraud à Martigues,
1982.

à l'exception du Rhône, sans voies de communication terrestres digne de ce nom, sur un sol facilement inondable faute de pente et, qui plus est, non porteur ce qui obligera à d'extravagantes astuces de construction. Il faudra pourtant y construire son toit et cela en pleine précarité puisque la propriété du sol restera pour une grande part et jusqu'au début des années 1960, la propriété des promoteurs et de leurs descendants ou de racheteurs attendant toujours la bonne affaire. Dans ce coin perdu, les terrains battront longtemps tous les records de prix au mètre carré.

Une des premières luttes sera celle de « l'Indépendance » menée contre la ville d'Arles, accusée à juste titre, semble-t-il, de délaisser ce hameau perdu « resté inconnu sinon ignoré⁴ ». Port-Saint-Louis, après bien des péripéties, devient une commune en 1904 et compte alors autour de 2 000 habitants (le dernier recensement en a comptabiliser un peu moins de 10 000). Pendant des années, cette population hétérogène par ses origines géographiques, va peu à peu trouver sa cohésion malgré le dénuement et les difficultés ; non sans violence (un quartier était surnommé Chicago) ni accrochages entre les communautés mais aussi avec une solidarité et une convivialité dont le souvenir, embelli certes, est présent dans tous les témoignages. Le ciment principal en sera cette ligne d'action, ce but primordial toujours repoussé tel un mirage : l'élaboration d'une ville. D'une « vraie ville » disent encore de nos jours les Port-saint-louisiens et non l'aménagement bricolé d'un espace de travail.

Pour permettre cette lente émergence, il faudra, pendant près d'un siècle, une politique municipale volontariste, têtue mais aussi le plus souvent, au début surtout (le premier conseil municipal, anarchiste, fut invalidé)

brouillonne et dérisoire faute d'élus au fait des arcanes administratives et institutionnelles, faute de pouvoir payer le nombre nécessaire d'employés municipaux, faute d'avoir pour administrés autre chose qu'une majorité d'indigents illettrés. Sans oublier que Marseille veille à ce que cet embryon de ville ne prenne pas trop d'ampleur et ne finisse par lui faire de l'ombre. On ne compte plus les dossiers concernant Port-Saint-Louis « égarés » entre la préfecture et Paris ! Près d'un siècle à la quête d'une image urbaine et communale plus normée, d'une reconnaissance⁵. Le résultat de ces efforts se fera sentir seulement dans le courant des années 1960. D'hier à aujourd'hui, l'histoire urbaine de Port-Saint-Louis est jalonnée de luttes, de ruses, de projets multiples pour avoir l'eau, l'électricité partout, des rues empierrées, un cimetière accessible par tous les temps ; pour arracher des terrains communaux aux héritiers ou à l'État (Domaine maritime) car longtemps la ville ne posséda que le terrain de l'école et celui de la mairie, pas même celui des rues ou du cimetière dont les arriérés de loyer furent réclamés à la municipalité par les propriétaires en 1950 ; pour imaginer une centralité introuvable ; pour améliorer les conditions de vie et de travail ; enfin pour combattre la crise économique actuelle contre laquelle une histoire magnifiée et sélective devient un élément de riposte en rappelant qu'on s'en est toujours sorti envers et contre tout. Sans oublier le combat permanent contre la nature, le vent, les marais, les moustiques, un sol instable.

Au milieu de ces difficultés, en grande partie à cause d'elles, va se construire une communauté sans bourgeoisie ni notables autres que ceux issus des luttes, fondée sur les habitudes mais aussi les renoncements des divers groupes de

migrants qui aménageront cet espace. De l'adéquation entre cet espace et les migrants va naître une véritable identité port-saint-louisienne « résultat vivant de ce que le passé a déposé... Un résidu, un amalgame, des additions, des mélanges⁶ ». Identité marquée par tout un jeu de contrôle et de reconnaissance des divers groupes entre eux, par une appartenance affirmée bien haut à la classe ouvrière dont le groupe emblématique sera et reste toujours celui des dockers, par un attachement ambigu à cette agglomération non centrée plus proche de la ville coloniale ou du Middle-West que du bourg provençal de référence serré autour de son clocher (bien qu'il y ait un temple, une église catholique et une église orthodoxe, il n'y a pas de clocher à Port-Saint-Louis) et à ce territoire communal non nourricier, austère, mal délimité par la mer, les marais, le Rhône, sans la moindre colline, uniquement parcouru de pêche, de chasse, de cueillette.

LE SYNDROME DU MAYFLOWER

Cette identité se ressource dans un imaginaire. Deux histoires, on serait tenté de dire deux mythes, parlent des origines de la ville et de son peuplement. L'une circule depuis longtemps et raconte que les premiers habitants furent des Italiens venus pour le creusement du port et du canal et qui seraient restés là à la fin du chantier. Les recensements s'inscrivent en faux contre cette affirmation, mais elle met en évidence le syndrome du Mayflower dont est atteinte la communauté italienne. L'enquête de terrain a montré que ce comportement de pères fondateurs, ce « nous étions là avant tout le monde » des Italiens, coïncide avec l'arrivée sur la scène politique communale de la communauté grecque

jusqu'à sur la réserve. Au début des années 1960, cette dernière, en effet, investit les associations et le conseil municipal, installe un lieu de culte orthodoxe, revendique sa langue. En fait, si la communauté grecque est sortie de sa réserve c'est qu'elle était surtout désireuse de se positionner face à l'arrivée massive des pieds-noirs. Opération réussie, la communauté grecque dans les années 1980, était la plus visible. Cette « lutte » pour une représentativité hégémonique s'est faite dans le silence des plus anciennes familles, originaires d'Arles ou de Marseille, qui savent bien, elles, (et tous les Ports-Saint-Louisiens, en fait, le savent) qu'elles étaient là les premières, bien obligées de suivre leurs employeurs, les compagnies de navigation. Cela fut vécu comme une véritable déportation et le souvenir du traumatisme transmis aux descendants.

Pouvoir se situer, se déterminer « ethniquement » est donc essentiel à Port-Saint-Louis où l'on désigne encore souvent les familles par leur origine. Cette référence constante à l'appartenance ethnique est si importante qu'une « fête des ethnies » fut organisée en 1980 par la municipalité et des associations. Plusieurs dizaines furent recensées par les organisateurs et chacune tint son stand. Il est vrai que, par exemple, les personnes originaires de l'Ardèche, avaient été élevées au rang de groupe ethnique.

Cette attitude est révélatrice d'une population, certes en grande partie d'origine étrangère, mais qui n'a plus connu de vague migratoire massive depuis celle des rapatriés d'Algérie. En effet, s'il y a à Port-Saint-Louis, quelques familles kabyles installées depuis longtemps, il n'y a qu'un nombre restreint de famille installées dans les années 1950-60, la majorité des travailleurs maghrébins, pas très nombreux par ailleurs, ne

6 - BRAUDEL (Fernand), *L'identité de la France*, tome 1 : *Espace et histoire*, p. 17, Paris, Arthaud-Flammarion, 1986.

7 - Peut-être des personnes furent-elles assignées à résidence à Port-Saint-Louis, mais de là à imaginer un bagne...

8 - Les dockers du port de Fos reconnus comme les plus combatifs sont en grande partie des Port-Saint-Louisiens. Le seul « homme célèbre » de la ville (ou du moins de surface nationale) est Marcel BAUDIN, secrétaire de la Fédération des ports et instigateur de la loi de 1947 fixant le statut des dockers. On le surnommait « le Sanglier ».

semblent pas avoir fait venir femme et enfants. Les phases parfois douloureuses, souvent âprement concurrentielles, des assimilations progressives étant achevées ou presque, les différents groupes peuvent revendiquer leurs racines et leurs spécificités et éventuellement réactiver une concurrence sans autres enjeux alors que symboliques.

AU COMMENCEMENT ETAIT UN BAGNE

Une autre histoire, métaphorique, circule sur les origines de la ville. Elle semble d'introduction récente et ceux qui la racontent s'expriment le plus souvent sur un ton légèrement dubitatif. Il n'empêche qu'ils la racontent... Au commencement était un bagne. Aucun document d'archives ne permet de l'affirmer⁷. Mais ainsi se trouve justifié un rapport de gendarmerie de novembre 1867 concernant les ouvriers du chantier du canal : « gens de la pire espèce que l'on ne saurait recruter autrement à cause de l'insalubrité des lieux ». Voici traduit le sentiment d'avoir vécu une véritable déportation ressenti par les employés des compagnies de navigation. Quelle étonnante façon également de rendre compte des conditions de vie de ceux qui creusèrent le port et des hommes qui s'y établirent après. Enfin comment mieux exprimer l'idée que pour s'installer dans un endroit pareil il y a un certain nombre d'années, il fallait avoir au moins tué père et mère, en tout cas n'avoir plus rien à perdre. Cette « légende » est également révélatrice de l'intériorisation par les Port-Saint-Louisiens de l'image négative de la ville renvoyée par l'extérieur.

Port-Saint-Louis égale donc Cayenne ? Pas tout à fait car, bien évidemment, ce n'était pas n'importe quel bagne... Mais un bagne pour républicains, pour communards, pour ceux qui osaient

chanter l'Internationale dans les bistros (comme le grand-père d'une informaticienne qui explique ainsi l'installation de sa famille, originaire d'Ardèche, à Port-Saint-Louis). Dans cette genèse pénitentiaire se retrouve alors une autre composante de l'imaginaire port-saint-louisien : « Ici on a toujours été de gauche, on a toujours eu des élus de gauche ». Cette permanence légitime alors l'exaltation d'une classe ouvrière omniprésente, obligatoirement solidaire et unanime au sein de laquelle tout racisme a été banni à jamais.

Enfin le bagne, endroit d'où l'on ne peut sortir, décrit bien ce lieu, isolé par les marais, dont les chemins d'accès furent difficiles pendant longtemps, à l'écart de la trame urbaine régionale.

Cette histoire de bagne a valeur pédagogique. Ce n'est pas une coïncidence si elle semble n'être apparue qu'à la fin des années 1970. L'Imaginaire que cette population a su produire et continue de produire pour assurer sa cohésion et trouver dans une histoire magnifiée les forces de faire face aux situations difficiles, s'est réactivé dans le contexte de crise grave qui, à cette période, a commencé à toucher la ville dont les activités portuaires se sont déplacées à Fos et dont les usines ont fermé les unes après les autres. Mettre sa genèse dans un bagne, au plus bas, n'est-ce pas une façon d'exalter ce à quoi, en dépit de cela même, on est parvenu, dire qu'on s'en est toujours sorti et que les difficultés ne font pas peur. Exalter sa classe ouvrière et ses luttes à travers le groupe emblématique des dockers⁸ qui maintenant travaillent sur les quais de Fos, c'est dire que malgré son bassin vide, le port n'est pas définitivement mort. Mettre en avant l'unanimité de ces populations si diverses, en oubliant les affrontements entre dockers français et italiens, les plaisanteries sur les Grecs, les Français d'ori-

gine préférant, pour ne pas se « mélanger », se regrouper dans le faubourg Vauban, c'est vouloir réquisitionner face à un avenir inquiétant les forces de ce melting-pot qui a montré tant d'énergie pour s'accrocher dans ces lieux et donner naissance à une ville.

Un Port-Saint-Louisien, c'est donc un hardi pionnier que rien n'a pu et ne doit abattre, qui cultive toujours une mentalité de frontière résumée ainsi par un docker « c'est interdit mais on peut... », pionnier qui se raconte au travers de saga familiales, d'ancêtres rebelles et miséreux, d'histoires de vie quotidienne difficile mais objets de plaisanterie, de récits de luttes, toujours légitimes, contre l'extérieur, le dehors, le plus souvent incarné par le capitalisme et les pouvoirs publics. « Résultat vivant » pour reprendre Braudel, cette identité et cet imaginaire singularisent encore Port-Saint-Louis, la stigmatisent d'une image négative qui perdure à l'extérieure (eux) mais que les Port-Saint-Louisiens (nous) se réapproprient en la détournant et en la dynamisant.

Cette réappropriation passe par une sélection, une re-création, une recomposition donnant du sens et valorisant une situation reconnue et revendiquée comme atypique. A Port-Saint-Louis comme ailleurs, mais peut-être un peu plus qu'ailleurs, Imaginaire et Identité sont des créations permanentes qui s'expriment en fonction de la réalité du moment.