



PORT DE BOUC TÉMOIGNAGES ILLUSTRÉS DE 1944

Arlette Jourdan	Page 2
Charles Scarpelli	Page 3
Joseph Brando	Page 4
René Martin	Page 5
Georges Coulon	Page 6
René Rieubon	Page 7
François Granry	Page 8
Bayard Walker	Page 9
René Rieubon	Page 10
François Caparros	Page 11

Il y a quatre-vingt ans, la France retrouvait sa liberté après cinq années de guerre, d'occupation et de privations. Port de Bouc n'a pas échappé à ces années terribles. Cet anniversaire illustre un moment crucial de notre histoire, un moment marqué par le souvenir et l'hommage à celles et ceux qui ont combattu pour nos libertés. Au fil des années, les témoins de ces événements ont disparu. Mais, comme le disait Primo Levi, « celui qui ne connaît pas son passé se condamne à le revivre ». C'est pourquoi la Ville de Port de Bouc a initié la réalisation de ce journal illustré, retraçant les temps forts de la vie locale durant l'année 1944. Il évoque l'engagement courageux des Port de Boucaines et des Port de Boucains qui n'ont pas hésité, au péril de leur vie, à se battre pour la liberté. Une dizaine d'extraits de leurs témoignages ponctue la lecture du journal.

L'été 1944 est un tournant décisif pour notre commune. Les organes résistants organisent la réparation et l'amélioration de la ville tout en accompagnant le combat militaire pour repousser l'ennemi. Nos pensées sont aussi tournées vers ceux qui ont trouvé la mort en déportation, sacrifiant tout pour un idéal de justice et de paix, victimes des idéologies d'extrême droite portées par les nazis et leurs collaborateurs.

2024. En cette période complexe où la guerre frappe encore, nous redoublons d'efforts pour ne pas oublier cette mémoire et la transmettre aux nouvelles générations de citoyens. Aujourd'hui, plus que jamais, notre devoir est de perpétuer les valeurs et les engagements qui ont marqué la Libération face au négationnisme porté par les partis d'extrêmes droite et leurs idées nauséabondes et xénophobes. Il est de notre responsabilité collective de veiller à ce que ces doctrines ne trouvent plus jamais de terrain fertile.

Que cette revue spéciale consacrée aux 80 ans de la Libération serve de rappel des sacrifices de nos aînés et de guide pour les générations futures. Inspirons-nous de leur courage et de leur détermination pour défendre les valeurs de liberté, d'égalité et de fraternité.

Vive Port de Bouc, vive la France libre et fraternelle !

Laurent Belsola - Maire de Port de Bouc





« En 1943, j'ai 20 ans et je travaille au chemin de fer. C'est vrai que vu mon poste, il y avait des choses que je savais. Il y avait des trains allemands qui partaient de Caronte. Je faisais les feuilles de route. Je savais ce qu'ils emmenaient et où ils les emmenaient... des fois ça servait aux résistants et aux forces alliées. D'ailleurs, souvent on se réunissait sur la voie ferrée, en prenant soin de changer d'endroit souvent.

Il y avait deux chefs de gare allemands et un chef français, Monsieur Perricot, un homme formidable. Des cheminots, il y en avait un tas dans les services de renseignements. J'ai souvent vu un Anglais s'entretenir avec lui et repartait avec des informations pour les Alliés. Un jour il y eut un sabotage aux chantiers navals, les auteurs furent poursuivis dans les rues et Monsieur Perricot a réussi à les faire fuir dans un train. »

Arlette Jourdan
Secrétaire administrative à la SNCF

DANS L'ATTENTE DE LA LIBÉRATION

Après la victoire soviétique à l'Est, la libération de l'Afrique du Nord, le débarquement en Sicile et la libération de la Corse, tout le monde espère le débarquement en France.

La défaite de l'Allemagne semblait proche, la majorité de l'opinion publique est acquise aux Alliés et à la Résistance.

LA COLÈRE GRONDE LA RÉSISTANCE SE RENFORCE

AFFOLEMENT GÉNÉRAL

Depuis 1943, l'Allemagne se prépare au combat sur la Méditerranée. Les zones côtières sont interdites, des embarcations réquisitionnées, des navires coulés, des installations portuaires et ferroviaires minées. Les habitants qui doivent faire face à des alertes aériennes régulières, sont invités à s'éloigner des côtes. L'évacuation de la population devient le principal sujet de discussion.

Parallèlement, les réquisitions de main-d'œuvre se multiplient pour creuser des tranchées. Les jeunes sont transportés dans la plaine de la Crau pour amonceler des cailloux destinés à empêcher l'atterrissage d'avions des forces alliées.



UNE VILLE EN ALERTE

Les derniers mois avant la Libération sont particulièrement difficiles, les alertes anti-aériennes sont plus longues, les coups sourds des canons suscitent les plus graves craintes.

• **Janvier 1944** : plusieurs avions alliés sont aperçus et les vitres habitations tremblent sous la déflagration des bombardements.

• **10 mars** : un navire est attaqué par les avions alliés sans que les Allemands ne répliquent. Le 16 mars, vers 11 h 30, des avions mitraillent et bombardent trois petits bateaux vapeurs. Incrédules, les Port de Boucains ne comprennent pas pourquoi certains tirs de défense ne sont pas précédés d'alertes.

• **20 mars** : les batteries anti-aériennes situées sur le plateau des Comtes entrent en marche pendant plusieurs minutes sans qu'une alerte ne retentisse. Un obus tombe sur la zone des chantiers navals du côté du quai des Agglomérés. Il explose en touchant le sol mais ne fait aucune victime.

• **27 mai** : les bombardements de Marseille sont très nettement entendus.

• **24 juillet** : un avion tombant en flamme est aperçu et trois parachutes déployés. Une centaine d'appareils sillonnent alors le ciel. Deux à trois alertes sont déclenchées de jour comme de nuit. Les échos de bombardements à Miramas, Entressen et Salon-de-Provence affolent les habitants.

LES ÉVACUATIONS

Le 7 janvier 1944, dans la presse on peut lire : « N'attendez pas que le débarquement ait lieu, disparaissez des côtes afin de souffrir le moins possible. »

Le 29 mars, un plan d'évacuation est à l'ordre du jour. Si l'on admet la règle imposée pour les enfants et les vieillards, les modalités d'exécution du projet sont difficiles à accepter et chacun demeure chez soi, attendant les événements avec fatalisme et anxiété.

La prime et les allocations promises ne sont pas suffisantes pour encourager les départs car la question du ravitaillement est cruciale et dans les départements d'accueil, les prix sont montés en flèche depuis l'arrivée des évacués.

La multiplication des attaques aériennes conduit à réduire la durée du voyage, surtout pour les convois d'enfants. Les haltes ravitaillement sont supprimées ainsi que les voyages nocturnes.

• **23 mai** : le nombre d'habitants qui était de 7 400 n'est plus que de 4 850, on ne voit presque plus d'enfants dans les rues.

• **17 juin** : la moitié du quartier de La Lèque doit être évacuée ainsi que les rues Marceau, Albert Rey et Suffren. La municipalité ne sait pas où loger la centaine de ménages concernés. La mesure est reportée faute de logements suffisamment décentes pour accueillir les troupes d'Occupation.

• **28 juillet** : la mairie reçoit des instructions télégraphiques rendant obligatoire l'évacuation des enfants de 6 à 14 ans.



Le sabotage du 18 avril 1944.
« Un copain était venu. Il me dit : « Voilà il y a trois bombes. » Elles tenaient dans la main ces trois bombes ! Il m'avait expliqué : « Avec une pince vous crevez là. Il y a l'acide et ça dure dix heures. Au bout de six ça doit sauter ! »

On y a été avec Cyril Blaya. Il en avait deux, moi une et on est entré dans les chantiers navals. C'était tout barricadé et juste derrière la barricade il y avait une sentinelle allemande qui gardait les moteurs diesel. Arrive 3 heures : « On les met Charles ? » me dit Blaya. « Écoute moi, attendons un peu. On ne peut pas savoir si ça pète avant » je réponds.

Les copains travaillaient jusqu'à 8 heures et si ça pétait avant... ça serait le drame des innocents. Il fallait tenir compte de ça. Alors, nous les avons mises à 4 heures de l'après-midi. Les trois moteurs destinés aux bateaux en construction explosent dans l'atelier de chaudronnerie en face des bureaux du contremaître. La première explose à 20 h 30, la seconde à 20 h 40 et la troisième à 21 h 30. »

Charles Scarpelli
Ouvrier des chantiers navals et syndicaliste

LE MÉCONTENTEMENT GRANDIT AVEC LA SYMPATHIE POUR LES RÉSISTANTS





SABOTAGES ALLEMANDS EN MASSE LES ACCÈS À LA VILLE SONT DÉTRUITS

Le débarquement de Normandie s'accompagne de l'entrée en action des FFI (Forces françaises de l'intérieur).

AOÛT 1944

Le repli des troupes nazies s'accompagne de sabotages mais aussi de massacres parmi la population civile (Oradour-sur-Glane, Tulle, Vassieux-en-Vercois...).

Si les FTPF (Francs-tireurs et partisans français) regroupent 300 membres rien qu'aux chantiers navals, les milices patriotiques qui en comptent 200 ne disposent que de cinq armes. La Résistance est dans l'incapacité de neutraliser les garnisons ennemies et les empêcher de faire sauter les mines installées dès 1942. Ils ne peuvent faire autre chose que de se livrer à des sabotages ou à des opérations de renseignements.

Le 19 août 1944, avant de quitter la ville et éviter le contact avec les Alliés, les troupes allemandes font sauter les principales infrastructures portuaires. Malgré la déroute militaire, les Allemands veulent retarder le débarquement du matériel nécessaire aux Alliés. Les quais de La Lègue, les ponts de chemin de fer, les chantiers navals... sont fortement endommagés. Le lundi 21 août, vers 5 heures du matin, les ponts ferrés et routiers de Martigues sautent à leur tour.

PRÉPARATIFS AU DÉBARQUEMENT

Début 1944, le groupement des parachutistes de la Marine rattaché à la Direction générale des services spéciaux organise en Algérie la préparation du débarquement des Alliés en Méditerranée. Trois objectifs lui sont fixés :

- obtenir des renseignements sur l'état des ports, leurs moyens de défense et les dispositifs allemands de sabotage,
- unifier les actions de la Résistance en liaison avec les troupes de débarquement,
- mener des actions d'antisabotage afin de préserver les ports utiles, dont celui de Port de Bouc, aux Alliés.

Le 16 août 1944, la CGT et le PCF clandestins lancent un appel national à la grève générale et à l'insurrection.



« Dans notre commissariat s'il y avait quelqu'un qui faisait un acte illégal, les collègues n'en étaient pas avertis. La méfiance était de rigueur. Un jour, je fus chargé par M. Malville, secrétaire du commissaire de police, de faire évader un chef de la Résistance qui nous avait été confié. Après l'avoir déguisé et établi de faux rapports de procès verbaux, les menottes aux poignets je l'ai emmené à la gare surveillée par la Feldgendarmarie. Ils me connaissaient et me faisaient relativement confiance. Une fois dans le train, je l'ai laissé filer.

Le 18 août 1944, j'étais de service et absolument seul au commissariat de police. Il n'y avait absolument personne dans les rues. La population se protégeait à l'intérieur des maisons et dans les abris. Ceux du cours Landrivot étaient dans le sous-sol du bâtiment des ponts et chaussées. Au lendemain du départ des Allemands, Radio Alger annonce que Port de Bouc est à feu et à sang. Par cette belle journée du mois d'août, nous étions plongés dans les ténèbres. La fumée cachait le ciel et voilait le soleil toute la journée, toutes les vitres de la ville étaient parties en éclats et les toitures avaient souffert.

Les cannibales avaient laissé notre ville dans un état apocalyptique... »

René Martin
Agent de police

« Nous sommes en juin 1944, le groupe de résistants Volonté constitué d'Edmond Babrowski, Charles Turrel et Emmanuel Mateu sectionnent en deux endroits les câbles qui relient le pôle de contrôle de toute la défense allemande du côté de l'étang du Pourra, organe qui supervise toutes les fortifications de la côte littorale. Le jour du départ, les Allemands durent les réparer en urgence... Ah si nous avions eu des armes ! Quelle belle cible nous aurions eu face au PC allemand au Mas de l'Hôpital... »

Le 25 juin, la batterie de 75 surplombant la route de Port de Bouc brûle. C'est encore un sabotage du groupe Volonté qui opère dans les parages. Toutes les semaines, des fils électriques et téléphoniques sont coupés, les tracts et les affiches couvrent les murs. À la gare, les cousins des wagons se garnissent de sabots. De quoi bloquer les roues en rase campagne. On fabrique des clous et des grenades pour crever les convois routiers. »

Joseph Brando
Docker et syndicaliste

1944 : ACTIONS ET REPRÉSAILLES

Les distributions de tracts et journaux clandestins se multiplient. Alors que la grève est interdite par les autorités, des actions de résistance significatives marquent l'année 1944 aux chantiers navals et dans les usines locales.

• **13 mars** : 600 ouvriers cessent le travail et demandent une amélioration de la soupe. Le lendemain, la Feldgendarmarie arrête dix-sept ouvriers grévistes qui sont conduits à Marseille au siège de la Gestapo. Ils sont relâchés sur intervention de Jules Crétonin, maire de Port de Bouc.

• **22 mars** : le syndicat ouvrier clandestin (CGT) appelle à la grève pour l'augmentation des salaires et les ouvriers se joignent au mouvement. Une délégation, comptant René Rieubon, est reçue par le préfet, Jacques-Félix Buisson qui, refusant l'ordre du commandant Heinrich Muller, relâche les délégués.

• **Mai** : une délégation vient réclamer au maire un meilleur ravitaillement. Sur les 1 100 ouvriers, seuls une vingtaine sont à leur poste. Un officier allemand menace les grévistes d'arrestation s'ils ne réintègrent pas leurs ateliers. Par petits groupes, ils rentrent chez eux bien décidés à poursuivre le mouvement. À 16 heures, seulement 10 % de l'effectif a rejoint son poste. Les autorités allemandes les menacent de sanctions sévères. Le travail reprend normalement le lendemain.

Ces actions apportent du prestige aux responsables de la Résistance locale et accroissent leur crédibilité aux yeux des ouvriers, mais aussi de la population locale qui est prête à accepter leur autorité. Un Comité local clandestin de Libération est organisé pour prendre en main la gestion de la ville avant l'arrivée des Alliés.

Ces actions apportent du prestige aux responsables de la Résistance locale et accroissent leur crédibilité aux yeux des ouvriers, mais aussi de la population locale qui est prête à accepter leur autorité. Un Comité local clandestin de Libération est organisé pour prendre en main la gestion de la ville avant l'arrivée des Alliés.

• **7 juin** : sur dénonciation, la Gestapo arrête à Martigues le responsable des Mouvements unis de la Résistance (MUR) et huit résistants, ils seront torturés. Henri Lazzarino, chef des Forces françaises de l'intérieur (FFI) à Port de Bouc, est arrêté le 8 juin.

Le 13 juin, un convoi de vingt-huit prisonniers est amené dans la clairière du Fenouillet à La Roque-d'Anthéron où ils sont fusillés, sans procès.





80 ANS DE LA LIBÉRATION

« Je suis membre du réseau Mithridate, le plus important service de renseignement militaire allié entre septembre 1943 et septembre 1944. Et si les habitants de Martigues et de Port de Bouc ne savent pas, puisque je suis arrêté à la Libération et si ma femme elle même l'ignore également, les Allemands, eux, me suspectaient très fortement.

Un matin, au réveil, mon habitation est entourée d'une garnison de soldats allemands venus spécialement de Marseille. Deux officiers accompagnés de gendarmes m'interrogent puis questionnent ma femme. Ils ne trouvent rien. Chance inouïe, les Allemands s'étaient trop pressés car 48 heures plus tard, nous devions installer un poste radio TSF destiné à rentrer en contact direct avec Londres. »

Georges Coulon
 Directeur de l'usine de produits chimiques

VIE SOCIALE ET CIVILE EN 1944

Les usines locales sont réquisitionnées par les autorités allemandes. Les jeunes requis au STO (service de travail obligatoire) sont dans les ateliers des chantiers navals et les entreprises de l'organisation TODT. Les usines se mobilisent pour obtenir des denrées alimentaires pour les familles des ouvriers, notamment en faisant du troc avec les agriculteurs des environs.

• **28 janvier** : la Croix-Rouge française organise un concert caritatif au cinéma Les Variétés. La soirée rapporte 20 000 francs dont la moitié est destinée aux prisonniers de guerre enfermés dans les stalags en Allemagne.

• **17 mars** : des perquisitions totalement infructueuses se déroulent dans des bars et chez certains particuliers soupçonnés de distribution de tracts.

• **22 avril** : des étrangers sont désormais recrutés pour le service de travail obligatoire.

• **20 mai** : Dominique Bou, photographe à Port de Bouc, doit quitter la ville sur ordre de la Kommandantur à cause de ses livraisons de photos à des soldats italiens pour des faux papiers.

• **7 juin** : les militaires allemands organisent un concert sur le cours Landrison. Probablement, ils tentent ainsi de se redonner le moral après l'annonce du débarquement en Normandie de la veille. Très peu d'habitants y assistent.

• **19 juillet** : un car rempli de miliciens en uniforme est resté sur le cours Landrison pendant quelques heures.

• **12 août** : les Allemands réquisitionnent tous les moyens de locomotion disponibles. Des automobiles, des chevaux et même des bicyclettes de particuliers sont chargés sur des wagons pour une destination inconnue. Le camion de l'entreprise de ravitaillement de Caronte fait également parti du lot.

• **15 septembre** : le Général De Gaulle est accueilli à Marseille.

• **24 septembre** : réouverture de la saison de football avec une rencontre amicale entre Port de Bouc et la Royal Air Force (équipe anglaise). Les bénéfices sont alloués aux œuvres des prisonniers de guerre.

• **25 septembre** : les syndicats des chantiers navals, des produits chimiques, des ports et docks, des municipaux, des douaniers, des marins et commerces, des bâtiments (Lafarge) et cartonneries de Fos se réunissent au siège de l'Union locale, rue Gambetta.

• **28 septembre** : le cinéma La Bourse propose *Le crime du docteur Tindal*, le cinéma Les Variétés diffuse *Quelle joie de vivre* et le cinéma Familia *J'étais une aventurière*.

• **2-5 octobre** : arrestation de quinze personnalités dans le cadre de l'activité du comité d'épuration. Neuf autres restent en liberté provisoire pour complément d'enquête.

• **8 octobre** : réunion du Front national de Libération (FNL) qui se clôture par des cris « Vive la France », « Vive la République » et le chant de *La Marseillaise*.

• **19 octobre** : obsèques d'Henri Lazzarino, responsable local des Mouvements unis de la Résistance (MUR), arrêté par la Gestapo et fusillé au Fenouillet le 13 juin 1944, avec vingt-sept camarades d'armes.

• **5 novembre** : une cinquantaine de jeunes gens en uniforme partent rejoindre le régiment Rhône-Durance qui se forme à Arles sous le commandement de Gabriel Balme, secrétaire du Conseil local de Libération (CLL).

• **8 novembre** : pour protester contre la dissolution des milices patriotiques armées, une réunion s'est tenue au cinéma La Bourse. René Rieubon, Clément Mille et quelques personnalités syndicales et politiques participent à ce débat devant une cinquantaine de personnes.

• **9 novembre** : les bals publics sont interdits alors que dans le même temps, les Alliés ne se privent pas d'en organiser avec la participation de jeunes français.

• **20 novembre** : la SNCF et les Américains ont commencé la réparation du pont de chemin de fer situé juste après la gare et qui enjambe le canal d'Arles à Bouc.



« C'est le crépuscule, le bataillon de Feldwebels s'ébranle en bon ordre depuis la mairie, l'arme à la bretelle. Grande discussion entre nous : devons-nous les attaquer au passage avec trois bandes cartouches ? Combien en tuerions-nous ? Peut-être quelques dizaines et après nous serions submergés par le nombre, ce serait ensuite le déferlement de ces brutes dans la ville où ils se livreraient à un vrai bain de sang. Nous n'avons pas voulu prendre cette responsabilité.

La nuit tombe, c'est un mélange d'étranges sentiments. La joie de dire ça y est, nous sommes libres et l'amertume de ne pas avoir pu assouvir une vengeance si légitime, nous libérer de cette haine qui fut en nous durant les si longues années de cette dure occupation ennemie. Il fait nuit ; depuis longtemps, nous avons mis notre fusil en batterie au coin du Cynos, derrière le parapet qui borde la terrasse des immeubles.

Il est plus de 22 heures, soudain je dis à mes camarades auprès de moi : « Le pont ! Celui du chemin de fer, celui du canal, seul accès à Port de Bouc, sont minés. » Je dis à Gaby Borgialo : « As-tu une hache chez toi ? »

« Oui » me dit-il. « Cours la chercher. »

Son bar est à peine à 100 mètres, en quelques minutes il est de retour. Nous nous précipitons sur le pont du canal qui se trouve à cinquante mètres. Je monte sur la rambarde avec la hache à la main. Gaby Borgialo et Jacques Torres me tiennent par les jambes, à grands coups de hache, je coupe tous les câbles apparents qui sortent d'un coffret en bois dans lequel se trouve sans doute l'explosif. Nous regagnons aussitôt notre refuge sur la terrasse où se trouve notre fusil mitrailleur. À peine y sommes-nous installés qu'une immense explosion avec des flammes énormes se produit, sous nos yeux, le pont de la SNCF vient de sauter et s'écroule dans le canal. Une pluie de gravats puis le silence ; dans la nuit noire, nous écoutons, craignant une deuxième explosion, celle du pont du canal.

Rien ne se passe. Au bout d'un long moment, nous respirons. Enfin, nous avons bien sauvé le pont. Un seul paquet d'explosif se trouvait dans l'arche et un autre sous la dalle du pont. Nous avons eu la chance que les câbles commandent les deux charges en même temps. »

René Rieubon
 Ajusteur aux chantiers navals
 futur maire de Port de Bouc

LES RÉSISTANTS AGISSENT DANS L'OMBRE AU PÉRIL DE LEUR VIE



LES ALLIÉS ET LE DÉBARQUEMENT

Après celui des plages normandes, le 6 juin 1944, le deuxième débarquement a lieu dans le Var le 15 août, sous le nom d'Opération Dragoon.

L'ARRIVÉE DES AMÉRICAINS

• **21 août** : les pans de quai non détruits pas les explosions servent à appuyer un quai provisoire et, en quelques jours, les Américains peuvent débarquer armes, munitions, carburant et ravitaillement. Le quai de La Lèque devient le sixième port américain et le seul en Méditerranée qui alimente les armées alliées.

• **23 août** : un détachement de soldats américains arrive en ville et prend ses quartiers dans les cantonnements abandonnés par les troupes ennemies.

• **25 août** : des officiers français et américains arrivent pour fêter la victoire.

• **28 août** : le Comité local de Libération remet aux troupes françaises quelques dizaines de prisonniers allemands.

24 AOÛT 1944 : LE NAUFRAGE DE LA VEDETTE « DAISY MARY »

À Port de Bouc, les forces alliées, sous le commandement du contre-amiral Davidson, doivent faire un état des lieux du port. Une délégation quitte l'USS Augusta avec une vedette de type PT 555 vers le port, malgré les tirs de batteries côtières et évitant les nombreuses mines marines.

« Nous vîmes des drapeaux français à l'approche du port, apparemment détruit par l'ennemi à leur départ. Un pilote et un pêcheur ont dégagé l'entrée dans le port et nous fûmes acclamés par la foule qui agitait des drapeaux. »

À son retour, la vedette Daisy Mary saute sur une mine, emportant une partie de l'équipage. Deux canots de sauvetage sont mis à l'eau pour rechercher les disparus. Un bateau-pilote et un bateau de pêche sauvent l'un d'eux. Un hydravion de l'USS Philadelphia amerrit et relaie le message de détresse auprès du port. Il est décidé de se rendre à Port de Bouc avec le bateau de pêche pour y déposer les blessés. Mais dès le départ, le bateau saute lui aussi sur une mine. L'opération de retour vers Port de Bouc est abandonnée. Le navire endommagé est escorté vers Carro.

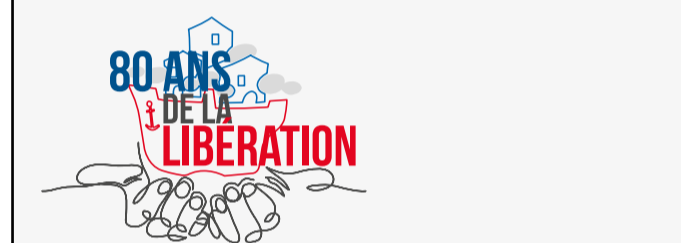
Le dimanche 27 août, une messe en l'honneur des cinq marins victimes de l'explosion est célébrée dans l'église de La Couronne.

« Après la messe, nos hommes ont formé les rangs derrière un peloton des Forces françaises de l'intérieur (FFI) suivi par ce qui devait être la ville entière et ont défilé vers le monument de la Première Guerre mondiale. »

Citations extraites du rapport du lieutenant Bayard Walker de l'USS Augusta

À l'occasion de ce sauvetage, les marins port de boucains des bateaux de pêche Stop Chou et A Parti sont récompensés de leur courage et dévouement ainsi que les marins du bateau-pilote Paul Eugénie :

Jean Filiatière, Lucien Galletta, JB Ghio, Laurent Giobergiat, Paul et Pierre Gogioso, Maurice Guimard, Julien Isnardon, Joseph Jourdan, Michel Mas, Fernand Ollier, Dimitri Peros, Albert Poli et Paul Rivière.



« Des hommes appartenant aux organisations de Résistance et travaillant depuis longtemps pour la Marine nous fournissaient de nombreux renseignements en amont. Le chef du service local des transports maritimes, le capitaine au long cours, Raymond-Louis Gaches, les trois pilotes du port, capitaines au long cours, Adolphe Moneglia, Léon Betous et Marcel Delaugerre (réseaux Mithridate, Sanson et Andalouzie, des Forces françaises combattantes). Gabriel Laforest, ingénieur des ponts et chaussées les a souvent aidés sans faire lui même partie d'aucune organisation. Grâce à eux, des actions d'antisabotage de la passe et des quais se réalisent entre le 17 et le 18 août. De nombreux concours bénévoles et désintéressés sont offerts de la part des pêcheurs, techniciens, membres de l'administration portuaire...

Au 21 août 1944, les Forces françaises de l'intérieur sont maîtresses du pays, de Châteauneuf à Fos. Les Allemands ont évacué après destructions, quelques isolés tiraillent vaguement. Dans tous ces secteurs, l'artillerie a été emmenée ou détruite. Ces mouvements ont eu lieu du 20 à 12 heures au matin du 21 août. Le port et le canal jusqu'au viaduc sont dès à présent accessibles aux Liberty ships. J'ai pris le commandement de la Marine et du port sans difficultés, les entreprises privées (pontons, grues) sont à ma disposition. »
Lieutenant Colonel François Granry
Militaire parachuté pour préparer le débarquement, mission d'antisabotage Caïque

À LA VEILLE DU DÉBARQUEMENT RECONNAISSANCE MILITAIRE SUR PLACE

ACTIONS ANTISABOTAGE ET REMISE EN ÉTAT DE L'ACCÈS MARITIME

Cinq marins du groupe Caïque, dont le lieutenant de vaisseau François Granry, sont parachutés en Provence dans la nuit du 17 au 18 juillet 1944. Ils ont la charge de la région marseillaise. Granry vient à plusieurs reprises à Port de Bouc.

Pendant la période préparatoire du débarquement des Alliés, du 9 au 12 août, Granry fait un état des lieux des forces allemandes, des bateaux, des installations portuaires et des mines avec l'aide du chef du service local des transports maritimes, de la police de navigation et autres responsables portuaires.

La période d'action débute le 17 août. Granry reçoit l'ordre de saboter tous les bateaux la nuit suivante : les capitaines des trois pétroliers se sont bien sabordés en préservant l'usage des quais, mais ceux des deux paquebots n'ont pas exécuté l'ordre et une garde allemande a remplacé les équipages français. Le Ville d'Alger et le Jean Laborde sont incendiés par les Allemands le 20 août endommageant ainsi les quais.

Le lieutenant de vaisseau Granry a des difficultés à obtenir des contacts avec les Forces

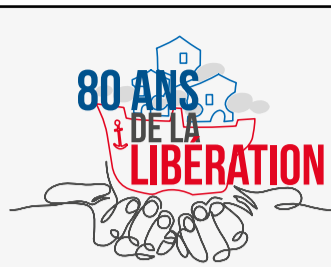
françaises de l'intérieur (FFI) et les Francs-tireurs et partisans français (FTP), n'y parvenant que le 21 août alors que les troupes allemandes viennent de quitter les lieux et que les FFI contrôlent toute la zone de Châteauneuf-les-Martigues à Fos-sur-Mer.

Commence alors la période de remise en état sommaire du port et la préparation de l'arrivée des Alliés.

Sur ordres des Alliés, Granry prend le commandement de la Marine et du port et il reçoit la visite du colonel Chambers, du Génie américain. Le port, sous réserve du dragage des mines éventuelles, est accessible aux cargos Liberty ships. Les installations de l'usine de Lavéra sont intactes.

Le 25 août, un détachement du Groupe naval d'assaut français prend le commandement militaire de la place. Puis les forces alliées décident, contrairement à leurs intentions premières, d'utiliser Port de Bouc. Ils déminent et effectuent les mises en état du port avec de la main-d'œuvre locale.

La mission du lieutenant de vaisseau François Granry se termine le 9 septembre.



« Une floraison de drapeaux tricolores, mais aussi les drapeaux alliés. Un drapeau américain faisant plusieurs mètres carrés qui barre toute la rue Mirabeau devant le bar du père Leth et qui flotte joyeusement au gré d'un vent d'allégresse. Un enthousiasme indescriptible règne parmi la foule. Nous sommes émus, enfin nous respirons la Liberté. Devant la mairie, du balcon, je m'adresse à une foule de gens qui manifestent. Nous sommes acclamés. C'est une sorte de délire quand je jette sur le trottoir le grand portrait de Pétain qui s'écrase en bas avec un bruit de vitre brisée et le crépitement des applaudissements. »

René Rieubon
Ajusteur aux chantiers navals
futur maire de Port de Bouc

Le 13 septembre 1944, la direction nationale du Front national de Libération appelle les mouvements de Résistance, les partis et les syndicats à organiser des assemblées patriotiques pour discuter les premières mesures à prendre pour réaliser le programme du Conseil national de Résistance (CNR) et rédiger un cahier de doléances nationales et locales.

Dès l'annonce des élections municipales auxquelles, pour la première fois, les femmes pourront voter, les divisions politiques traditionnelles reprennent le dessus un peu partout.

LE COMITÉ DE LIBÉRATION

Le dimanche 20 août 1944, avant même l'arrivée des troupes alliées, le Comité clandestin de Libération se réunit et décide d'installer officiellement le Comité local de Libération (CLL) pour assumer la gestion de la municipalité à la place de celle de Vichy destituée. Port de Bouc est libérée et la joie populaire peut éclater.

De nombreuses tâches attendent les résistants : administrer la ville, procéder à l'épuration, participer à la guerre qui continue, préparer de futures élections. Il faut aussi rétablir l'alimentation en eau et en électricité, effectuer le déblaiement des gravats, reloger les sinistrés, améliorer le ravitaillement, déminer les sols et reconstruire au plus vite les infrastructures portuaires et ferroviaires.

Les autorités de Vichy chassées, il faut les remplacer. Raymond Aubrac prend ses fonctions de commissaire régional.

Chaque Comité local de Libération est composé d'un représentant de chaque composante de la Résistance (mouvements, partis, syndicats...) affiliée au Conseil national de Résistance (CNL).

Le Comité local de Libération de Port de Bouc propose au préfet une délégation spéciale municipale validée le 15 septembre 1944 et composée de quinze membres dont René Rieubon devient le président. Elle restera en place jusqu'aux élections municipales du 29 avril 1945.

- **Président** : René Rieubon, ajusteur
- **Secrétaire** : Gabriel Balme, employé de bureau
- **Vice-secrétaire** : Armand Peynichou, traceur
- **Membres** : Pierre Armitano, traceur
Cyril Blaya, employé de bureau
Joseph Brando, docker
Charles Scarpelli, poinçonneur

Les résistants qui ont pris part aux combats de la Libération peuvent demander leur titre de FFI et choisir soit de s'engager aux côtés des Alliés afin de continuer la guerre, soit d'entrer dans les Forces républicaines de sécurité sous les ordres de la police, soit de rejoindre les milices patriotiques au service du CLL, soit de regagner la vie civile.

UNE ÉPURATION CONTRÔLÉE

Un comité d'épuration est mis en place avec à sa tête Cyril Blaya pour limiter l'épuration sauvage qui commence à sévir : femmes tondues pour avoir eu des relations avec des Allemands, arrestations d'habitants considérés comme des collaborateurs... et trafiquants de marché noir.

Le corps du commissaire de la police spéciale, Hoffer, est retrouvé pendu le 1^{er} novembre 1944. Des directeurs des entreprises locales sont arrêtés et plusieurs cadres de direction des chantiers navals sont remerciés.



LES DOMMAGES DE GUERRE

Trois épisodes majeurs ont occasionné des dommages de guerre sur Port de Bouc.

Durant l'Occupation, la construction du mur de la Méditerranée (Südwall) entraîne l'évacuation et la destruction de nombreuses maisons à La Baumasse, La Lègue, La Tranchée et les cités ouvrières de La Lègue.

Puis, les troupes allemandes s'enfuient dans la nuit du 20 au 21 août 1944, non sans avoir fait sauter tout ce qu'elles peuvent et causé des dégâts, notamment rue de la République. Les quais ont été minés, les usines ont aussi subi de grosses dégradations.

Enfin, un dépôt de munitions américain explose accidentellement le 31 décembre 1944 : les soldats américains ont allumé un brasero pour se protéger du froid. Les explosions et un incendie ont causé des dégâts importants à des maisons du Canal et des bâtiments communaux (mairie et écoles), ainsi qu'à un chaland chargé d'explosifs qui a sauté.

Un document officiel daté du 15 janvier 1945 fait état de 136 maisons détruites totalement et 474 partiellement, sans compter les chambres de célibataires. Les sinistrés se

voit remettre une carte de sinistre nominative mentionnant les attributions en nature (couvertures, savon, chemises...) qui leur sont accordées dans l'attente d'une allocation immobilière ou d'une indemnisation.

La délégation départementale du ministère de la Reconstruction établit les relevés des dossiers transmis par la commune et en cours d'instruction, en précisant pour chacun le nom du propriétaire, le lieu du sinistre, l'importance des dégâts et le type de bien sinistré.

Les biens communaux sinistrés font l'objet d'une indemnité accordée à la commune par le ministère de la Reconstruction pour honorer les factures des entrepreneurs ayant effectué les travaux. Ces derniers nécessitent souvent de faire appel en amont à une équipe de désobusage-débombage pour ramasser les munitions et désamorcer les bombes.

Pendant de nombreuses années après la guerre, des expertises sont menées afin d'évaluer les dégâts et de les chiffrer. En 1959, le ministère de la Reconstruction envoie encore des bordereaux à remplir pour établir une évaluation définitive.



« Des problèmes se posent à Port de Bouc, tout est démolé, avec des fils de fer barbelés partout. La municipalité a fait appel aux volontaires pour débroussailler le bord de mer, enlever les barbelés, essayer de nettoyer la ville.

Des brigades de gens (des équipes de choc) viennent après leur travail pour remonter la ville, faire repartir l'activité et la développer. Il y a une ambiance extraordinaire. »

François Caparros
Ouvrier manœuvre, militant et syndicaliste

VICTIMES CIVILES DES MINES

Plusieurs personnes perdront la vie dans des accidents de mines, notamment des marins : Henri Le Blevec, Pierre Roussel et René Soulas (Marine marchande), Raphaël Bonelli, Jean Houerou et Jean Michel (remorqueur *Provençal 14*), Pierre Léon et Monsieur Mai (chalutier de l'usine Lafarge).

Certains accidents ont marqué la mémoire de la population car ils se sont produits après la libération de la ville malgré les opérations de déminage et ont causé le décès d'enfants :

Georges Andreu (12 ans),
Christophe Beis (10 ans),
Étienne Blaya (11 ans),
Armand Boi (12 ans),
Raphaël Calvache (8 ans).

D'autres victimes ne survivront pas à leurs blessures :

Charles Deconis, Edmond Félix,
Louis Garotol,
Apollon Gomez avec trois amis,
Paul Santoru, Roger Sarlin.

PORT DE BOUC, UNE VILLE SINISTRÉE À RECONSTRUIRE

RAPATRIEMENT DES ÉVACUÉS

Nombre d'évacués n'assisteront pas à la libération de Port de Bouc, le plan de rapatriement ne se mettant en place qu'en juin 1945. Au bon de transport voyageur et bagage s'ajoute une indemnité de réinstallation de 750 francs par personne, et ceux dont les logements ont été réquisitionnés ou sinistrés pendant leur évacuation doivent fournir un certificat de sinistre ou un ordre de réquisition pour pouvoir prétendre à une allocation.



À TOUS CEUX QUI ONT FAIT CETTE HISTOIRE

Pierre Alarcon, *Albe, Antoine Alcantara, François Alcantara, P. Alexandrini, Paul Argiolas, Pierre Armitano, Antoine Ayala, Edmond Babirowski, Gabriel Balme, Paul Balme, Michel Barrat, Louis Barsotti, Joseph Belleguic, Paul Berthet, Léon Betous, André Blanc, Cyril Blaya, Albert Boiteau, Gaby Borgialo, Michel Borio, Joseph Brando, Pierre Brandon, Alcide Buonamini, Louis Buonamini, *Caniarrozea, François Callejon, Hyacinthe Canos, François Caparros, *Carpier, César Cauvin, Aldéric Chave, Othello Cecchini, Robert Colacioppe, Georges Coulon, Michel Cuni, Émile Dangean, *Daniou, Marcel Daillan, Trente de Fabritis, Marcel Delaugerre, Ange Deleda, Franco Delgiovane, Jean-Marie Desvoy, Marius Desvoy, Paul Di Lorto, Albert Domenech, Laurent Donati, Roberto Donati, Louis Dreuilhe, Fernand Ducourtioux, Jules Durand, Élie Eymard, Vincent Faita, André Fanciello, Jean Fanciello, André Faure, Jean-Marie Feder, Pierre Ferrer, Jean Fromentin, *Gaches, Antoine Gallardo, Didier Gerez, Jean-Baptiste Ghio, Charles Gibert, Alfred-Ernest Giorgetti, Lucien Giorgetti, Lionel Giovannini, Marius Godard, Paul Godard, *Gordorelli, Cotre Granry, Marius Grosso, Armand-Étienne Guigue, Véran-Marius Guigue, Arthur Hombrabella, *Hus, Jean Ibanez, *Jaugeons, Arlette Jourdan (ép. Brando), Vincent Juan, Gabriel Laforest, Louis Laparra, Henri Llassera, Georges Lazzarino, Henri Lazzarino, Robert Le Lai, Robert Lippi, Paul Lombard, *Malville, René Martin, Manuel Mateu, Clément Mille, Adolphe Moneglia, Auguste Monferrat, Marius Mouttet, Dominique Nicotra, Primo Novarini, Jean Nunez, José Nunez, Honoré Orlandini, François Pace, Sauveur Pastourel, Camille Patti, Georges Péricaud, Joseph Pesquier, Armand Peynichou, Jean Poli, Gaétan Poveda, *Regoiani, Charles Renaud, René Rieubon, Georges Robert, Jean Rosa, *Roubaud, Michel Ruiz, Jean Rubio, Pierre Rubio, André Saborit, Antoine Sanna, Pierre Santoru, René Saunier, Charles Scarpelli, Jean Scarulli, Jean Ségura, Jacques Torres, Charles Turrel, Louis Vallauri, Antoine Vella, John Vella, Alfred-Joseph Vernet, Édouard Viale...

À tous ceux que nous avons peut-être omis et à tous ceux qui font ou feront de cette histoire la mémoire de demain.

(*) prénoms non trouvés

« MORTS POUR LA FRANCE »

Mention honorifique posthume ajoutée à l'état civil d'une personne afin de reconnaître son décès, imputable à un fait de guerre.

RÉSISTANTS : Robert Colacioppe, Élie Eymard, Henri Lazzarino, Michel Ruiz

MILITAIRES : Adrien Chanuel, Rosier Mistral, César Retting

MARINS : Henri Le Blevec, René Soulas

PERSONNES NATIVES DE PORT DE BOUC AYANT REÇU TITRES ET HOMOLOGATIONS POUR FAITS DE RÉSISTANCE (1939-1945)

Alphonse Amiel, Jean Andrei, Jean Arnaud, Pierre Balli, Michel Barrat, Louis Barsotti, Joseph-Élie Bec, Joseph Belli, Étienne Bellone, François Bernaben, Robert-Paul Bonijol, Max Bonnet, Eugène Borgogno, Jean Bougioukas, Antoine Brouchos, Alexandre Carbonnel, Raymond Chana, Marius Chiotti, Thomas Corella, Pierre Court, Jean Croci, Joseph Escudero, Alphonse Faizende, Félix Fava, Jean-Marie Feder, Jean-Marie Franceschi, Jean Funel, Paul-Élie Gautier, Paul Gillone, Alfred Giorgetti, Marius Godard, Alfred Gou, Paul Langlade, Baptistin Levo, Joseph Lopez, Clément Mille, Louis Murgia, Jean-Charles-François Perrotto, Élie-Pierre Recusati, Joseph-Julien Rison, François Salcioli, Isidore Siderakis, Charles Simoncini, Joseph-Antoine Soldani, Élie-Louis Taramino, Louis Vallauri, Gaston-Auguste Vernier

Sources et bibliographies

Archives communales de Port de Bouc - Archives communales de Martigues
Archives départementales des Bouches-du-Rhône, fonds préfecture
Robert Mencherini *Midi rouge, ombre et lumières* (tome 4 - Éditions Syllepse, 2014)
Jacky Rabatel *Une ville du midi sous l'Occupation : Martigues, 1939-45* (Éditions CDAC, 1986)
Roland Joly *Antoine ou la passion d'une vie - Une histoire de Port de Bouc, ville mosaïque* (2005)
Jean Domenichino *Une ville en chantiers - La Construction navale à Port de Bouc, 1900-1966* (Édisud, 2000)
Marie D'Hombres *Des gens d'ici : mémoires des migrations à Port de Bouc* (REF2C éditions, 2009)
Charles Crétonon, Robert Strozzi *Port de Bouc, des origines à nos jours* (Édisud, 2004)
Collectif sous la direction de Roger Cornu *Du chantier naval à la ville* (centre culturel de Port de Bouc, 1984)
Collectif sous la direction de Jo Ros *Port de Bouc - Pentagone, mon quartier au cœur* (Éditions Alan Sutton, 2003)

© Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du service Patrimoine de la Ville de Port de Bouc - Illustrations : Yann Madé
Réalisation : F. Borel - 04 42 06 06 75 / Juillet 2024
Imprimé sur papier recyclé par CCI - Marseille

Renseignements : 04 42 40 65 91

LES ÉLECTIONS MUNICIPALES EXPRESSION LIBRE DE LA DÉMOCRATIE

À Port de Bouc, la liste unique de rassemblement issue de la Résistance et de la Libération, conduite par René Rieubon, l'emporte dès le premier tour. C'est le début de la municipalité d'union conduite par le parti communiste.

C'est entre deux tours de ces élections qu'intervient la capitulation de l'Allemagne le 8 mai 1945 qui signe la fin de la guerre en Europe.

La multiplication des consultations électorales qui marquent un retour à la démocratie, conduit en octobre 1946 à l'adoption d'une nouvelle constitution et à la mise en place de la 4^e République.

L'ESPOIR DES JOURS HEUREUX À PORT DE BOUC

En vue de la reconstruction de la ville, un plan d'urbanisme est validé en 1945. La municipalité prévoit un projet d'adduction d'eau par pompage direct dans la nappe souterraine de la Crau, la construction d'un groupe scolaire moderne comprenant un centre d'enseignement professionnel, la création de douches municipales et de WC dans trois quartiers, la réfection des voiries, la construction par les industries locales de cités modernes et confortables pour leurs ouvriers, mais aussi d'une salle des fêtes-bourse du travail, d'un terrain de sports et de jeux, d'un abattoir et d'un nouveau cimetière.

Le pourtour du port et les espaces compris au sud de la ligne de chemin de fer sont réservés aux installations industrielles et portuaires. Les quartiers de La Gafette, Saint-Jean, La Grand' Colle, Le Canal et La Beaumasse sont réservés pour des constructions résidentielles. Une route partant de la route nationale de Fos-sur-Mer et venant aboutir aux alentours du port dégage la circulation routière.

Un projet ambitieux qui mettra plusieurs années à se concrétiser mais qui contribue à donner à Port de Bouc un nouveau visage.