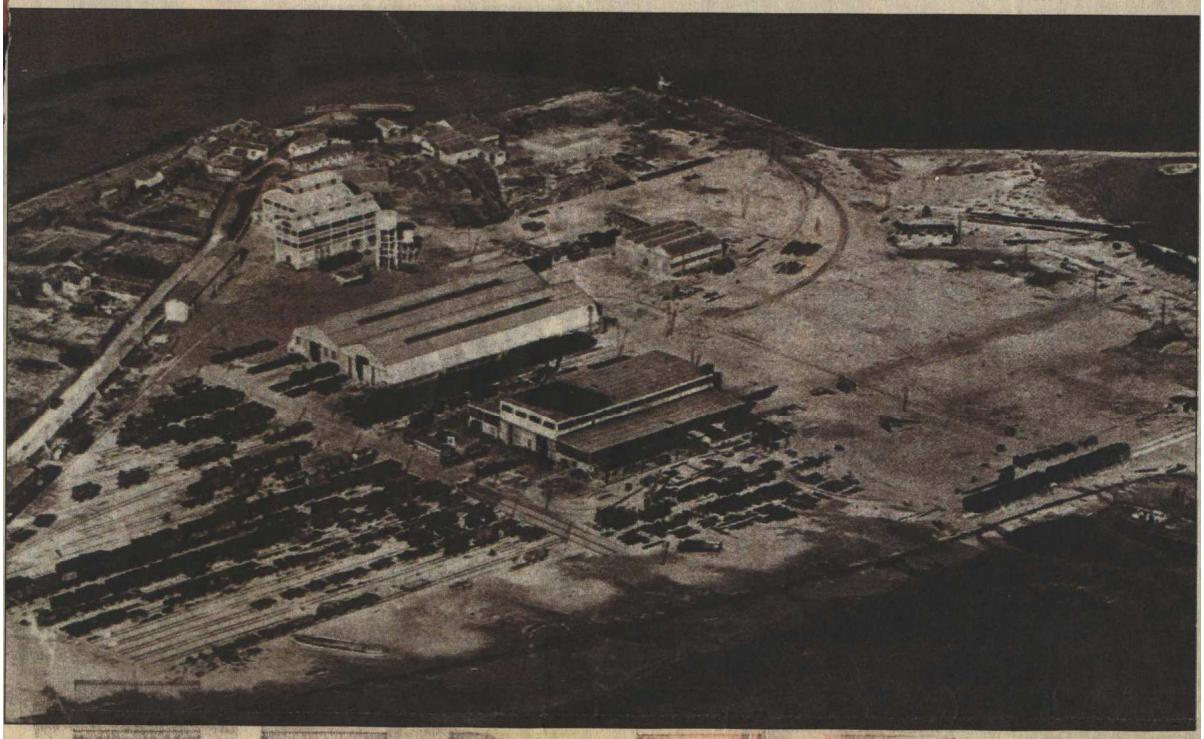
Les chantiers Généraux

C'ÉTAIT CETTE

Le rêve sétois ne s'envolera jamais, il est éternel

Un grand port industriel dans l'étang de Thau

Premiers pas dans les années vingt : la création des « Chantiers généraux »



Le gigantesque complexe des chantiers généraux à la pointe du Barrou.

■ Il y a des quartiers de Sète dont on parle peu. Peut-être parce que depuis toujours, par leur configuration géographique ou par leur histoire, ils ont acquis une sorte d'autonomie.

C'est le cas par exemple de la basse plaine des Métairies, vouée dans les temps les plus anciens comme son nom l'indique, aux cultures et à l'élevage. Le site y a d'ailleurs gardé une séduction agreste que la présence de la colline très boisée sur ce versant, et celle de l'immense étang de Thau chargée de légendes, rend encore plus sensible.

- Projet colossal pour ouvrir l'étang à la navigation
- Un millier d'ouvriers à la pointe du Barrou
- Les chantiers généraux fermeront leurs portes

Ces lieux portent des noms encore mystérieux… Barrou par exemple, les historiens s'interrogent toujours sur cette appellation. Cette pointe avancée dans l'étang évoquée dans des textes du XIVe siècle, constituait-elle un abri ou un obstacle pour les hommes d'autrefois ?

Ce qui est sûr, c'est que cette petite mer intérieure - huit mille hectares de superficie - a suscité de tout temps des projets souvent ambitieux, trop sans doute, pour aboutir ou perdurer.

Déjà avant la Révolution, l'idée avait été avancée de relier l'étang aux Salins de Villeroy près du Pont-Levis (encore un joli nom !) ce qui aurait permis aux bateaux de charger le sel si précieux sur place, en évitant de le transborder.

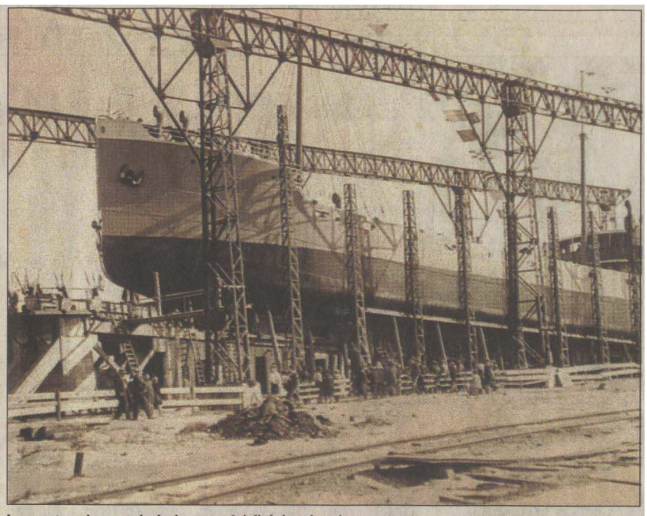
Mais la première grande idée, rejetée au dix-septième siècle par le chevalier de Clerville, c'était (dans les années 1800) de créer un véritable port à l'intérieur de l'étang. Utopie pour l'époque : il aurait fallu des millions par dizaines pour élargir le canal maritime et construire des quais sur le bassin de Thau !

Beaucoup plus tard, en 1911, Prats, président de la Chambre de commerce, fait publiquement référence à une visite du ministre des Travaux publics (Millerand, qui deviendra président de la République en 1920), auprès duquel il intervient pour que la Compagnie du Midi, gérante avec le PLM depuis 1860 du réseau national de chemin de fer, montre plus de compréhension à l'égard du projet des Sétois de créer un véritable port industriel dans l'étang.

Avec le recul, on peut comprendre les réticences de la Compagnie du Midi des frères Pereire.

Pour mener à bien un projet aussi colossal, il aurait fallu pour le moins, déplacer complètement la gare et creuser un nouveau canal dans l'axe de l'actuel canal maritime, un peu à l'image des installations de l'étang de Berre à Marseille.

Cependant, en 1920, on a tenté et à moitié réussi la réalisation d'un autre vieux rêve, en lançant à la pointe extrême du Barrou, là où aujourd'hui s'élèvent des lotissements et l'école d'apprentissage maritime, les fameux Chantiers généraux.



La construction navale était une spécialité des chantiers.

Les plus anciens Sétois se souviennent peut-être de ce défi lancé par un groupe de financiers et d'industriels étrangers à la ville parmi lesquels un descendant du président de la République Sadi Carnot et une brochette de polytechniciens, dont un certain Eugène Deloncle qui va diriger de Paris cette énorme entreprise employant près d'un millier d'ouvriers !

En 1928, frais émoulu de l'Ecole pratique de Sète, où l'on formait des ajusteurs, des forgerons et des tonneliers, Alexandre se souvient aujourd'hui de ses premières armes de dessinateur industriel dans le bureau d'études des Chantiers généraux où il avait été engagé.

Le 14 juin 1923, par l'intermédiaire de l'Information Méridionale, les Chantiers font même appel à la main d'œuvre féminine pour leur atelier de soudure. L'embauche se fera après la formation assurée par l'employeur.

Main d'œuvre féminine sur les chantiers

Il y avait aussi sur cette immense superficie des ateliers de mécanique, de chaudronnerie, de menuiserie, de réparation et de construction de wagons, particulièrement de wagons-foudres, premiers nés d'une industrie qui allait bouleverser le marché de la tonnellerie. Les Chantiers mettaient également à l'eau toutes sortes de bâtiments de cent à cent vingt mètres de long destinés au transport maritime.

Tous les jours, des centaines d'ouvriers étaient à pied d'œuvre. Certains habitaient dans l'enceinte des Chantiers avec leurs familles dans de petites maisons de bois, d'autres venaient à vélo ou même à pied par le bord de l'étang, après avoir emprunté le tramway jusqu'à la montée du boulevard des Casernes.

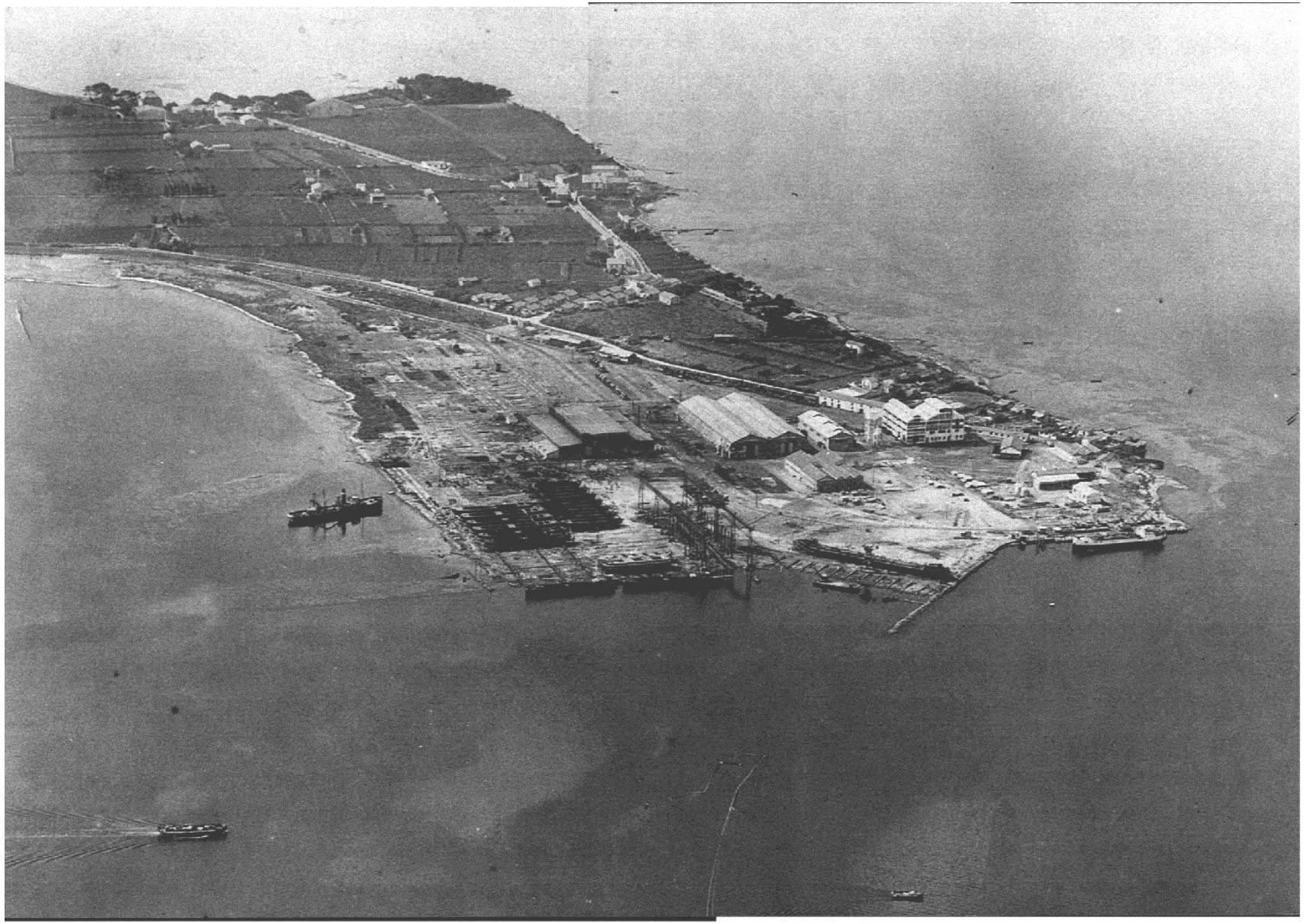
Moins de dix ans après son ouverture, les Chantiers généraux comme d'autres établissements semblables sur l'Atlantique ou dans le Nord, fermeront définitivement leurs portes.

La presse locale de 1930 ne bruit que des protestations véhémentes du comité de défense des intérêts des ouvriers et employés licenciés. A défaut de relancer leur entreprise, ils demandent aux plus hautes instances de l'Etat de créer sur le site, des Magasins généraux. En vain.

Les Magasins généraux ne verront jamais le jour et l'étang de Thau, un moment agité par les vagues de l'expansion portuaire, retrouvera sa vocation bucolique de toujours… ●

Paul-René DI NITTO

♦Si cette chronique vous intéresse, faites appel à vos propres souvenirs ou à vos archives. Ecrivez-nous à "Midi Libre" 1 quai Noël-Guignon, BP 67, 34201 Sète Cedex.

Midi Libre
1978

La pointe du Barrou dans les années 1920 – Les chantiers généraux