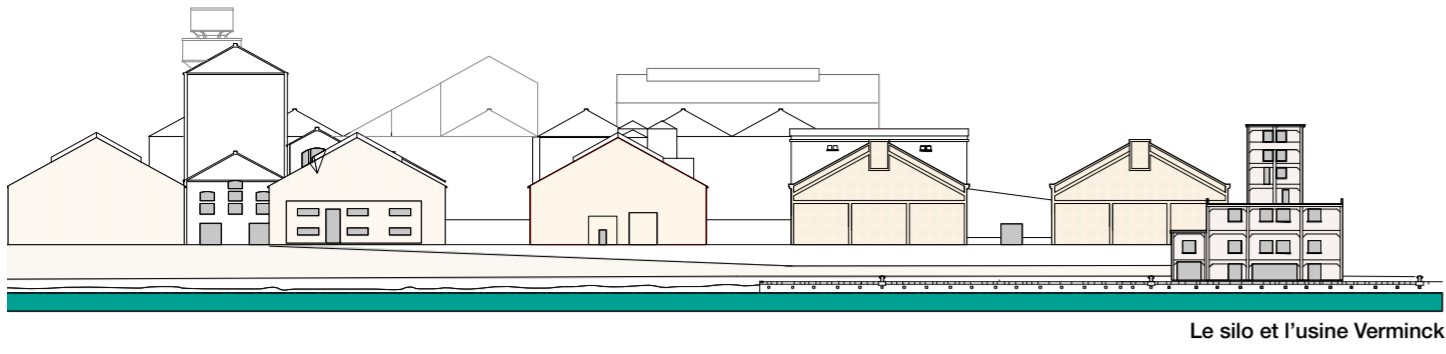


Le Silo Verminck

1923, Martigues
Ingénieur anonyme

XX^e
SIÈCLE





Le silo et l'usine Verminck

L'imaginaire de Martigues cultive la convergence d'images opposées, celles de la ville industrielle et celles de la ville patrimoniale. Sophie Bertran de Balanda

Établissements Verminck

Pour imaginer ce que furent les établissements Verminck à Croix-Sainte, il faut y aller en suivant l'ancienne route de Port-de-Bouc. Depuis le rond-point de l'Hôtel-de-Ville, on file au nord sur l'avenue Commandant-L'Herminier¹ ; passé la côte, on poursuit plein ouest sur l'avenue Clément-Escoffier². Après cinq ronds-points, on tombe sur un étrange portail avec deux piliers monumentaux d'ordre toscan dont l'un, surmonté d'un lion peu farouche, côtoie un antique transformateur électrique. On entre ainsi, plein sud, dans la cité Verminck. À droite, des constructions industrielles ont été naturalisées en *hacienda* provençale ; à gauche, des maisons de contremaitre s'alignent sur la courbe de l'avenue Charles-Moulet³, bordée de platanes qui ont souffert de tailles sévères pour le passage des camions. Puis les bâtiments de différentes époques se font plus industriels, mais la dominante reste celle des hangars à toiture en dent-de-scie que l'on retrouvera majoritairement dans l'usine.

Une ligne droite : on longe l'ancienne maison du directeur, vaste demeure ordonnancée qui a connu plusieurs transformations. On tourne à l'équerre pour une descente vers le canal de Caronte ; en face, La Nerthe, à gauche un vallon agreste, à droite les plateformes de l'usine. Au bout de la rue, le profil arrière du silo au bord de l'eau.

La passe industrielle

Passé le silo, on est déjà sur un débarcadère, le long du chenal de Caronte qui relie l'ancienne lagune de Berre aux plaines eaux de la Méditerranée. Avec ses bollards⁴ de fonte, le quai trace une ligne droite de 150 m. Dans ses teintes comme dans ses dimensions, la passe de Caronte ressemble à ces fleuves lointains sans remous, apparemment immobiles, aux eaux troubles et un peu glauques, couleur vert de mer. Elle fut longtemps une succession d'étangs, de bas-fonds marécageux, de fondrières envasées – Abion, La Gafette, Caronte – tels qu'ils ont pu subsister sur la rive sud. Ses premiers aménagements suivent l'histoire industrielle du port de Marseille.

En 1848, on crée un chenal en creusant une excavation de 3 m à travers les étangs ; celui-ci sera approfondi jusqu'à 6 m au Second Empire, puis s'effacera partiellement faute d'entretien. C'est sous la III^e République que les premières industries vont s'implanter à Port-de-Bouc. Dès 1888, la pétrochimie⁵ et, onze ans plus tard, la construction navale avec les chantiers et les cales des Ateliers de Provence vont organiser le développement de Port-de-Bouc. Fondés par Alfred Fraissinet et Jules Charles-Roux, les Ateliers lancent leur premier navire, le *Marc Fraissinet*, en 1901.

Au début du x^e siècle, le canal de Marseille au Rhône⁶ est déclaré d'utilité publique ; entre 1911 et 1929, le chenal de Caronte va être approfondi à 10 m et élargi à 25, 40 puis 50 m. Tout ce qui peut faire obstacle à la navigation va être supprimé, qu'il s'agisse des sèdes, ces bancs de sable effilés, des *bourdigues*, ces dispositifs de pêche au bord de Martigues, ou des salines. Sur la rive nord du chenal, on tire une chaussée-digue, isolant les étangs qui seront peu à peu comblés par les déblais du creusement puis par divers déchets industriels.

Durant cette période, qui comprend la Première Guerre mondiale, on éloigne les installations industrielles des territoires de confrontation. C'est ainsi qu'en 1915, Kuhlmann, qui produit de l'acide sulfurique, des sulfates de cuivre et du brome à destination de la poudrière de Saint-Chamas, s'implante à l'Estaque et à Port-de-Bouc. Cette même année, le pont-rail de la ligne Estaque-Mirammas est mis en service et un pont tournant détermine le passage obligé du chenal de Caronte. En 1920, c'est l'entreprise Vieille Montagne, célèbre pour sa production de zinc, qui s'installe sur le chenal. Celui-ci devient un véritable axe industriel dans le département. L'entreprise Verminck l'a bien compris, qui va également s'y établir. Lorsque le vraquier *Le Rhin* accoste sur le débarcadère pour décharger ses oléagineux en 1926, le silo est là pour réceptionner et distribuer les produits venus d'Inde, d'Afrique ou d'Amérique du Sud.



Le silo et ses extensions

Silologie

Les silos apparaissent au néolithique et il existe bien une discipline qui les étudie... Ici nous rappellerons seulement que le silo a été l'une des icônes de l'architecture moderne. Dans *Vers une architecture* de Le Corbusier, paru en 1923, on peut lire : « Voici des silos et des usines américaines, magnifiques prémices du nouveau temps. Les ingénieurs américains écrasent de leurs calculs l'architecture agonisante. » Des silos photographiés par Walter Gropius illustrent l'ouvrage.

La figure emblématique des silos, le silo cathédrale, comporte un ensemble de cellules verticales souvent cylindriques, disposées en batterie au pied d'une tour élévatrice qui distribue les grains dans les cellules après les avoir pesés, dépoissés et désinsectisés. Parce qu'il possède un axe horizontal et qu'il s'intègre à l'ensemble de l'usine, le silo Verminck diffère de cette description. Pour se le représenter, il faut imaginer les parties manquantes du silo soit, de part et d'autre de l'édifice actuel, deux ailes dont il ne reste aujourd'hui que l'empreinte parcellaire. Ces ailes comptaient une dizaine de cellules d'une centaine de mètres cubes chacune, reliées au bâtiment central par des transporteurs⁷ et par un élévateur⁸ qui montait les produits en haut de la tour dominant la construction. En redescendant, les graines

Patrimoine des communes des Bouches-du-Rhône

FICHAFFICHE est une publication du CAUE¹³, organisme associé du conseil départemental des Bouches-du-Rhône

FICHAFFICHE

XX^e SIÈCLE

Au fil du temps, notre regard sur le patrimoine ne cesse de s'actualiser et de porter son intérêt à des œuvres de notre passé récent qui, par leur programme et leur qualité artistique, ont su prendre date dans l'ordinaire de notre histoire. Au présent d'en cultiver le meilleur usage.



N°OUP 1 285

Le Silo Verminck

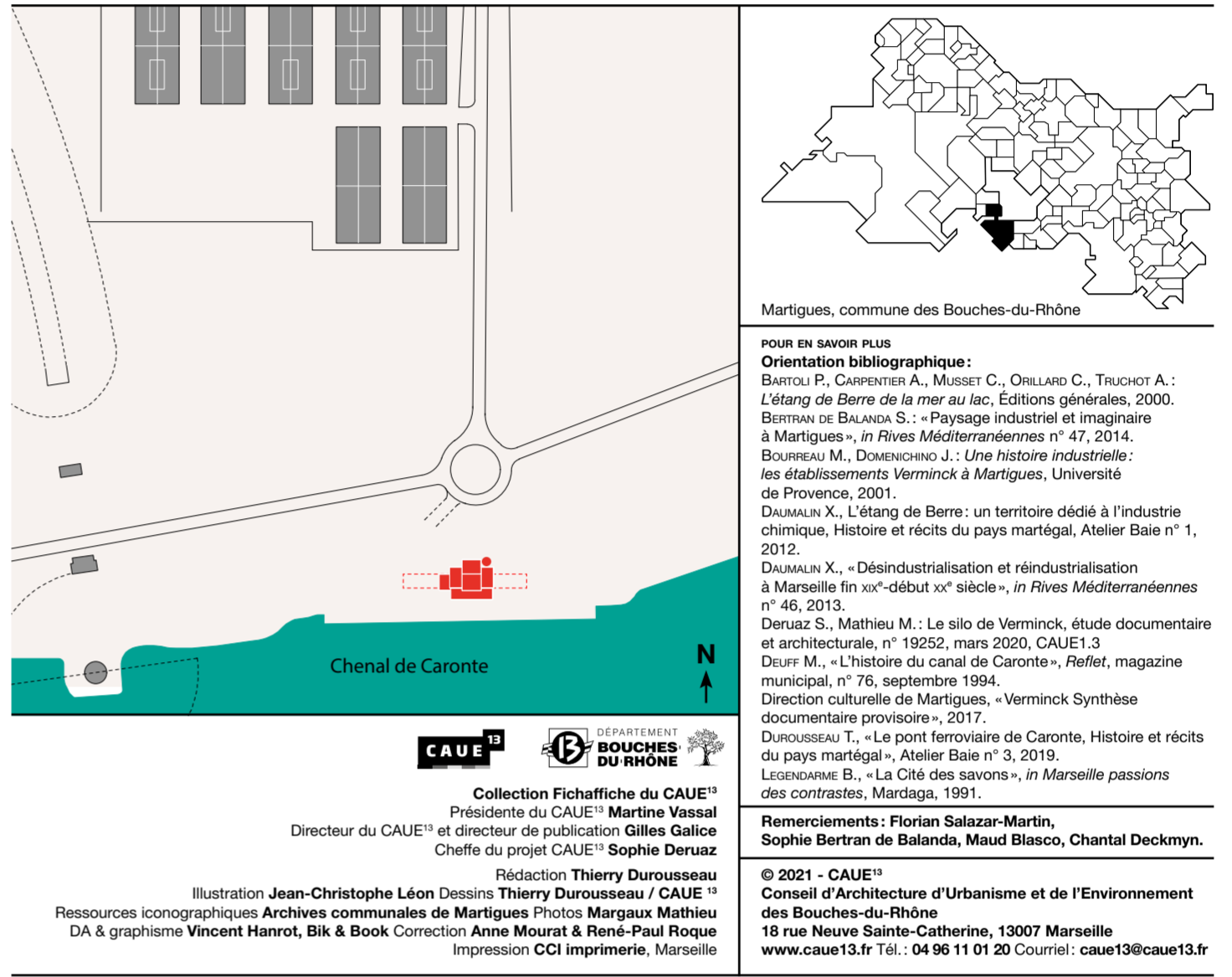
1923, Martigues

Ingénieur anonyme

Programme Savonnerie, huilerie - Maîtres d'ouvrage Verminck SA

Accès Si on est pressé comme on l'est aujourd'hui : depuis le rond-point de l'Hôtel-de-ville, on part plein ouest sur l'avenue Louis-Sammut qui se prolonge par l'avenue Milou-Urduy, laquelle passe sous le viaduc et se poursuit par le boulevard Maritime jusqu'au silo, juste avant le pont-rail.

Adresse Martigues, boulevard Maritime, Croix-Sainte, 13500 - 43°24'40.61"Nord et 5°1'38.25"Est.



Martigues, commune des Bouches-du-Rhône

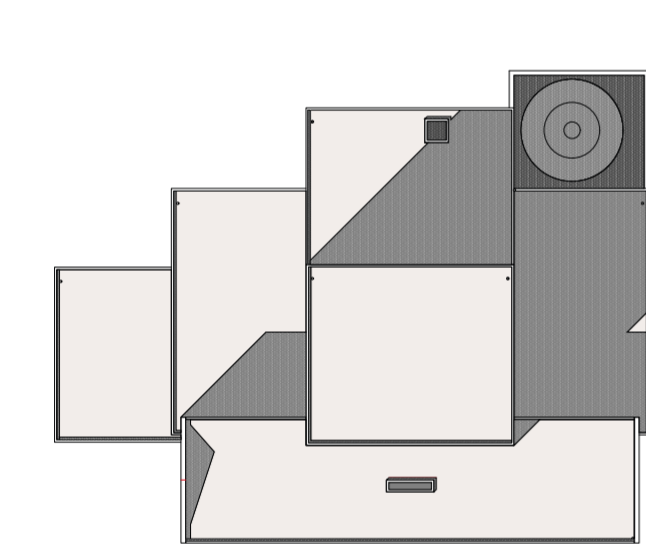
POUR EN SAVOIR PLUS

Orientation bibliographique :

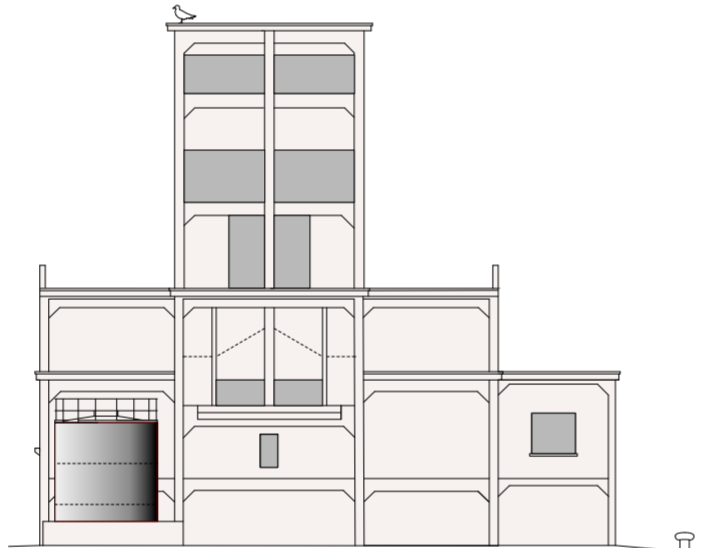
BARTOLI P., CARPENTIER A., MUSSET C., ORILLARD C., TRUCHOT A. : *L'étang de Berre de la mer au lac*, Éditions générales, 2000.
BERTAN DE BALANDA S. : « Paysage industriel et imaginaire à Martigues », in *Rives Méditerranéennes* n° 47, 2014.
BOUREAU M., DOMENICHO J. : *Une histoire industrielle : les établissements Verminck à Martigues*, Université de Provence, 2001.
DAUMALIN X. : *L'étang de Berre : un territoire dédié à l'industrie chimique, Histoire et récits du pays martégal*, Atelier Baie n° 1, 2012.
DAUMALIN X. : « Désindustrialisation et réindustrialisation à Marseille fin xx^e-début xxi^e siècle », in *Rives Méditerranéennes* n° 46, 2013.
DERUAZ S., MATHIEU M. : *Le silo de Verminck*, étude documentaire et architecturale, n° 19252, mars 2020, CAUE1.3
DEUFF M., « L'histoire du canal de Caronte », *Reffet*, magazine municipal, n° 76, septembre 1994.
Direction culturelle de Martigues, « Verminck Synthèse documentaire provisoire », 2017.
DUROUSSEAU T., « Le pont ferroviaire de Caronte, Histoire et récits du pays martégal », *Atelier Baie* n° 3, 2019.
LESIGNARIE B., « La Cité des savons », in *Marseille passions des contrastes*, Mardaga, 1991.

Remerciements : Florian Salazar-Martin, Sophie Bertran de Balanda, Maud Bisco, Chantal Deckmyn.

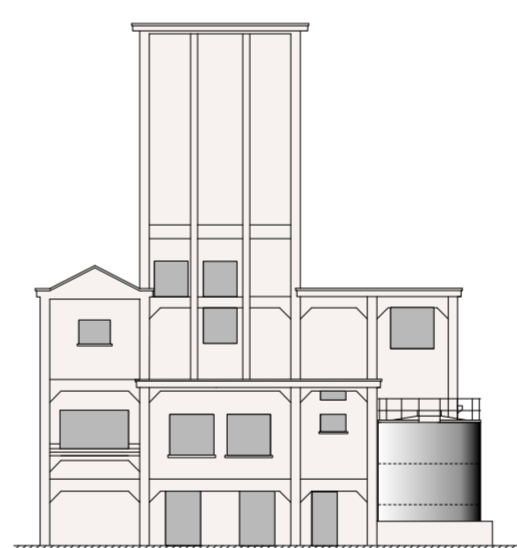
© 2021 - CAUE¹³
Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement des Bouches-du-Rhône
18 rue Neuve Sainte-Catherine, 13007 Marseille
www.caeu13.fr Tél. : 04 96 11 01 20 Courriel : caue13@caue13.fr



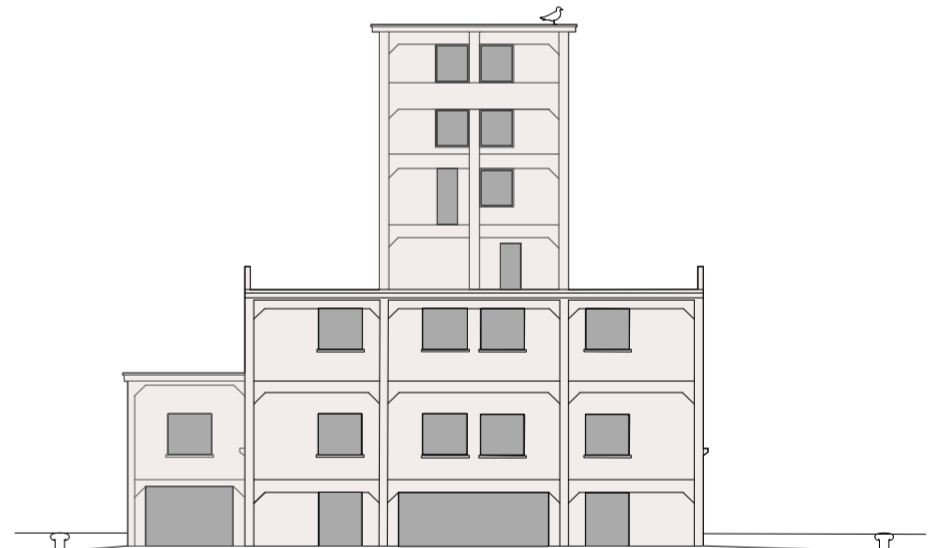
Plan des toitures



Façade nord



Façade est



Façade sud

étaient traitées pour atterrir dans un nouveau transporteur, lequel était couvert et parcourait plus de 500 m pour distribuer les grains dans sept magasins de stockage différents. C'est l'horizontalité du silo qui rendait possible la distribution des oléagineux dans différents entrepôts selon les arrivages à quai. Face aux aléas des déchargements et des cours mondiaux, cette étape d'ensilage permettait de lisser tant les flux de production que les risques financiers.

Le silo Verminck se présente comme une pyramide étagée par plusieurs volumes surplombés par une tour qui culmine à 22 m. Cette émergence verticale en fait une sorte de repère côtier. Lorsque, avec ses deux ailes, il possédait encore un axe horizontal, le silo formait également un ouvrage d'accostage, aligné sur le quai et la passe de Caronte, un peu à la façon d'un dock sur un bassin à flot.

L'ensemble reste un bâtiment d'infrastructure industrielle, du domaine des ingénieurs tel qu'évoqué par Le Corbusier. Pour autant sa structure poteau/poutre en béton ne correspond pas à la doxa moderniste. Si les poteaux restent assez fins (40 x 40 cm) pour des surcharges importantes et des portées parfois supérieures à 7 m, la liaison poteau/poutre a conservé quelque chose de la charpenterie bois. En effet, pour soulager l'assemblage à la jonction de deux pièces de bois⁹, on interpose un assiseur qui les relie à la manière d'une console, sous un angle de 45°. Pour une structure en pierre, ce rôle, entre la colonne et l'entablement, est celui du chapiteau. Ici, pour chaque portique en béton armé, le poteau s'élargit en son sommet, formant un volume triangulaire qui vient renforcer la liaison et améliorer la résistance aux efforts de cisaillement. Ce proto-chapiteau ne constitue pas seulement une réponse technique : ses pans coupés produisent également une forme expressive de la structure, se répétant pour créer un motif. La dissociation entre l'ossature et un remplissage non porteur, en retrait de la structure, rend clairement lisible ce motif en V qui dessine sur la façade les nœuds de jonction des portiques¹⁰. En matière d'expression de la structure, c'est ce qu'Auguste Perret appelait « un style sans ornement ».

Verminck, une utopie industrielle

Lorsque les établissements Verminck décident de s'installer au bord du canal de Caronte, leur fondateur a déjà disparu. Charles-Auguste Verminck (1827-1911) est une personnalité du négoce marseillais qui a bâti sa fortune dans le commerce de comptoir en Afrique de l'Ouest. Par rachats successifs, il devient huilier et armateur d'une flotte de plusieurs dizaines de navires. En 1887, il fonde la Compagnie française d'Afrique de l'Ouest¹¹ dont il reste le magnifique siège, cours Pierre-Puget à Marseille.

À la fin du x^e siècle, l'industrie des corps gras est capitale dans la cité phocéenne et, malgré la concurrence nord-européenne, elle compte plusieurs entreprises de premier plan. Comme le relate Xavier Daumalin, lorsque la société Rocca, Tassy & de Roux se lance dans la production de beurre végétal¹², elle est suivie

par les entreprises locales : Magnan frères, Darier de Rouffio et Verminck. Toutes exportent vers l'Angleterre, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Danemark ou la Norvège. Historiquement, les huileries et savonneries marseillaises se sont implantées autour de la rue Sainte avant de se disséminer dans le tissu urbain, souvent par simple opportunité. Pour rationaliser sa production, Rocca, Tassy & de Roux va fusionner plusieurs services et réunir ses usines sur un seul site, aux Arnavaux.

À la mort de Charles-Auguste Verminck, les établissements sont convertis en société anonyme et dirigés dès 1912 par Paul Cyprien-Fabre, fils du célèbre armateur marseillais. Les huileries et savonneries Verminck sont, elles aussi, dispersées dans différents quartiers : Les Chartreux¹³, Saint-Just¹⁴ et La Corderie¹⁵, où se tient le siège de l'entreprise¹⁶. Après la Grande Guerre, les nouveaux dirigeants de la société anonyme décident de rationaliser les sites de production et de les regrouper loin des agglomérations, à proximité des voies de communication. La passe de Caronte, arrière-pays du port de Marseille, est devenue une « arche industrielle » : le site leur paraît idéal, même si ce choix mécontente les pêcheurs de Martigues.

Façonner un site pour y construire une usine.

Dès 1919, la SA Verminck fait l'achat de terrains situés sur le canal de Caronte, entre les anses de Labillon¹⁷ et de La Gafette. Celle-ci a été recoupée par les piles septentrionales du pont-rail. L'étang de Champeau se trouve de l'autre côté du viaduc. La création d'une chaussée-digue a isolé les anses devenues des étangs : pour pouvoir construire, il va falloir les assécher. Malgré les enquêtes qui pointent les conséquences de l'implantation de l'usine chimique – pollution du chenal et reflux de l'habitat – les autorisations sont délivrées dès 1922.

Le quai de déchargement est construit en retrait de la chaussée-digue ; les matériaux de dragage servent à combler l'étang et à relever le niveau du terre-plein à plus de 2 m au-dessus de l'eau. Une maçonnerie de 11 m de haut et de 4 m d'épaisseur va constituer le quai où seront déchargés les navires venant d'Afrique : Sénégal, Gambie et Mozambique. Le sol n'est pas d'une grande qualité et les poteaux de la structure du silo sont profondément fondés sur pieux battus. Quant à l'usine elle-même, elle est installée sur plusieurs plateformes remblayées qui présentent des décalages de 3 à 6 m de hauteur. Les remblais sont compartimentés par les murs de fondation des bâtiments en superstructure et les fondations doivent s'enfouir parfois jusqu'à 5 m de profondeur dans le terre-plein. Le processus de production doit ainsi s'intégrer à une topographie artificialisée qui comprend trois plateaux. Pour ça, il est essentiel de pouvoir activer simultanément une ou plusieurs filières de produits – huilerie, savonnerie, beurres végétaux – et donc, que les graines puissent être stockées puis distribuées à partir du silo, lui-même réduit au rôle de réception. Au-delà du débarcadère, à près de 6 m plus haut, le premier plateau est celui des entrepôts : une

batterie de sept hangars. Les graines, hautement inflammables, nécessitent un cloisonnement coupe-feu, et chacun des hangars est divisé en deux par un mur qui dépasse la toiture.

À l'intérieur, la distribution des graines se fait par le haut, au moyen d'un tapis roulant entre les charpentes métalliques. Au nord des sept hangars, un nouvel aiguillage placé sur un point stratégique oriente les graines, via des transporteurs couverts, vers telle ou telle filière de production. Dans certains cas, ce sont des tracteurs électriques qui se déplacent dans des rues couvertes. Durant toutes ces étapes, la distribution est entièrement mécanisée. Dans ce même plan on trouve encore : l'huilerie, la minoterie¹⁸, la bluterie¹⁹, la presserie, le broyage et l'extraction. Les graines sont traitées par plusieurs pressions, à froid et à la vapeur, et enfin par solvant.

Sur la seconde plateforme, 3,5 m plus haut, on trouve les réservoirs à huile, différents selon le mode de pressage, ainsi que le stockage des tourteaux, ces résidus solides de l'opération qui sont destinés à l'alimentation animale.

Le troisième plateau est traversé par le faisceau des voies ferrées qui relie l'usine à la gare de Croix-Sainte, vers l'ouest, dont une ligne aboutit au silo. Entre deux voies on a logé les services communs : la chaufferie centrale au charbon avec sa haute cheminée, qui produit à la fois de la vapeur et de l'électricité, le châtea d'eau ainsi que les magasins généraux et mécaniques. Au-delà de la voie ferrée, ce dernier plateau ne dépasse pas de plus de 1 m le niveau de ces services communs. Outre un quai d'expédition, il accueille les ateliers de chaudronnerie et de tonnellerie mécanique, l'emballage métallique des beurres végétaux issus de l'hydrogénation des huiles ainsi qu'un laboratoire pour le contrôle qualité ; enfin, et surtout, la glycérierie et la savonnerie, d'où sortent les marques Hercules, N.-D. de Caronte, N.-D. de Croix-Sainte, Fleur de Bled, Saïgon et Le Nubien.

Ensuite, au nord de l'actuelle avenue Charles-Moulet, se trouvent la maison du directeur, des garages et, au-delà, la ferme qui figure déjà au cadastre de 1817. Puis ce sont des logements dispersés sur le territoire : à l'ouest, près du talus de la ligne Estaque-Mirammas, le cantonnement des indigènes, et, non loin de la maison du directeur, les pavillons des contremaîtres. De là, on arrive au quartier de La Rayette, une cité ouvrière réservée aux travailleurs venus du Maghreb. L'école primaire de Croix-Sainte, bâtie en 1932, sera en partie financée par Verminck SA.

L'épilogue de Verminck SA

La fabrique modèle, voulue par la société anonyme et commencée en 1920, est réalisée pour l'essentiel dès 1923, et pour le reste (les équipements et les extensions) dans la foulée. On peut faire l'hypothèse que l'usine, alimentée par le chemin de fer, a pu fonctionner dès 1923, mais cela reste une hypothèse. Ce dont on est assuré c'est que *Le Rhin*, premier cargo vraquier, n'accoste quai Verminck qu'en 1926. Verminck est alors considérée comme la plus grande huilerie d'Europe ; une campagne photographique

est largement diffusée sous la forme de cartes postales. Néanmoins tout ne va pas si bien pour la société ; les montants engagés dans la réalisation de l'usine modèle ont doublé les prévisions : 60 millions au lieu de 30. Le rendement financier est si médiocre qu'en 1923, l'assemblée générale décide, fait exceptionnel, de ne verser aucun dividende aux actionnaires.

Entre les deux guerres, le franc, déprécié par l'inflation, est affaibli par rapport aux autres devises. Les échanges internationaux se faisant en livres sterling, cela constitue un risque pour l'achat de matières premières. De plus, dans le contexte de crise mondiale des années trente, les banques revoient leur taux de crédit à la hausse : tout se ligue contre la société anonyme Verminck !

En 1935, les pertes de la société sont évaluées à un milliard de francs ; la SA est mise en faillite l'année suivante. La reprise des actifs se fera sous forme d'une société fermière, l'huilerie Lazzuli-Verminck Réunies, dont la société Lever est actionnaire à 45 %. La Seconde Guerre mondiale n'arrange pas les affaires de la société : nationalisation de la production, blocus maritime et, pour finir une occupation allemande qui se termine par la dévastation de l'usine lors du minage du pont tournant mitoyen. En grande partie désaffectée, l'usine deviendra un foyer actif de la résistance lors de l'occupation et de la libération de Martigues. Par la suite l'usine, remise en état de marche, passera sous divers pavillons jusqu'à sa fermeture définitive dans les années 1980.

« Silo bis »

Repère côtier désormais séparé de son usine, figure durable, le silo Verminck, comme on l'appelle encore aujourd'hui, possède sur sa façade méridionale un cartouche sur lequel on peut deviner des lettres peintes qui s'effacent l'une après l'autre. Si on regarde attentivement, on croit voir défiler les marques Verminck SA (1923), huilerie Luzzatti (1938), Calvé-Delft (1951), savonnerie Lever (1957), Astra-Calvé (1962), Lesieur-Cotelle (1974), comme une histoire chuchotée.

Thierry Durosseau, octobre 2020

¹ Le commandant du sous-marin *Casablanca* pendant la Seconde Guerre mondiale.

² La RN 963, ancienne route de Port-de-Bouc.

³ Syndicaliste martégal.

⁴ Ou bites d'amarrage.

⁵ Avec La Phocéenne.

⁶ Dit « d'Arles à Bouc ».

⁷ Tapis roulant.

⁸ Système de vis sans fin ou de godets.

⁹ Par exemple un poteau et un poutre.

¹⁰ Poteaux et poutres.

¹¹ La CFAO qui existe toujours.

¹² La Végetaline.

¹³ Huilerie de La Rose.

¹⁴ Savonneries Éléonore.

¹⁵ Savonneries Hercules.

¹⁶ 18 bd de la Corderie.

¹⁷ L'Abillon ou Labion, on trouve les deux graphies.

¹⁸ Suppression des coques et des enveloppes des graines.

¹⁹ Ou tamisage.