



www.lesamisduvieuxfos.fr

Le CANAL d'ARLES A BOUC/Le CANAL DE MARIUS /
Les FOSSES MARIENNES

Comme son nom l'indique il relie Port-de-Bouc à Arles, il se décompose en trois tronçons :

1 - Le canal de Marius :

Lorsque le général Marius arriva dans notre région en 103 av. J.-C. pour combattre les barbares qui venaient de se diriger vers l'Ibérie, après avoir massacré deux légions romaines, il savait, grâce à ses espions qu'il avait deux ans devant lui, avant leur retour.

Il avait fait installer deux camps, l'un sur le rocher de l'Hauture et l'autre sur la colline située derrière l'actuelle usine Kernéos (camp Gayé au cadastre napoléonien).

Pour employer son armée désœuvrée il décida d'ouvrir un canal depuis le port antique de Saint-Gervais jusqu'aux installations portuaires héritées des Grecs situés au lieu-dit la Roque d'Odor ; En effet le golfe était dangereux (d'où les nombreux naufrages), du fait des courants violents du Rhône (non domestiqué à l'époque) qui provoquaient la création incessante et mouvante de Theys (bancs de sable) interdisant les cartes maritimes.

Ce canal autorisait un transport sûr, pour les bateaux de charge, leurs marchandises étaient ensuite déposées sur les quais de la Roque et réinstallé sur des radeaux utriculaires qui remontaient jusqu'au port d'Arilate (nom romain d'Arles,) au travers des étangs, des chenaux naturels ou de mains d'hommes et de bras morts du Rhône.

C'est l'ensemble de ces deux premiers tronçons que l'on a appelé les *Fosses Mariennes*.



www.lesamisduvieuxfos.fr

3 - Le canal napoléonien

C'est sous le Consulat que le premier Consul Bonaparte, fit entreprendre les études pour les premiers travaux de la réalisation d'un canal afin de relier dans la continuité le canal de Marius, assurant ainsi la liaison entre Arles et Port de Bouc.

La main d'œuvre utilisée était composée de bagnards, provenant des déserteurs des armées ; les pertes en vie humaine furent très importantes.

L'Ouvrage fut construit afin d'une part : ouvrir une voie navigable pour éviter l'embouchure du Rhône souvent impraticable, pour permettre aussi une communication plus facile entre Arles et le Golfe, et d'autre part pour assécher et assainir les marais du pays d'Arles.

Les travaux commencèrent en 1802, ils furent momentanément abandonnés en 1813, puis repris 10 ans plus tard, pour être achevés en 1834 ; Il représente dans sa totalité depuis Arles, une longueur de 47 kilomètres, et comprend 4 écluses sur son parcours.

Au cours de ces travaux de terrassement, à la hauteur de la gare de Fos, il fut mis à jour une importante nécropole romaine.

Ce fut un chantier laborieux, avec en alternance la présence de zones marécageuses, et de roches sédimentaires résistantes et compactes (poudingue) qui ont limité le creusement en profondeur.

Il y eu aussi d'importantes coupes budgétaires engendrées par le cout des guerres Napoléoniennes, elles ont eu pour effets de ralentir considérablement les travaux.

Toutefois ce canal, a permis une liaison entre Arles, Port de Bouc, Martigues et l'étang de Berre par le chenal de Caronte.



www.lesamisduvieuxfos.fr

Au milieu du 19ème siècle, le trafic assure à la ville de Port de Bouc, un bel essor industriel, mais hélas de courte durée.

Ce canal sera déclaré d'utilité publique en 1903 ; en 1927, l'achèvement du tunnel du Rove, permettra une continuité de navigation jusqu'au port de Marseille.

Après la deuxième guerre mondiale, la reconstruction d'ouvrages de franchissement permettra la reprise de son utilisation mais partiellement jusqu'à Martigues, suite à l'effondrement ponctuel du tunnel du Rove en 1963, date à laquelle il fut déclassé pour devenir propriété du Grand Port Maritime de Marseille. (Anciennement P.A.M)

Celui-ci décida de reprendre des travaux importants à la fin des années 70 pour l'aligner au *gabarit Européen*, c'est-à-dire en son état actuel.

Fait à Fos sur Mer, le 15 mai 2019

