

Regards *sur l'histoire* *de La Seyne-sur-mer* n°3



Vincent Courdouan, *Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer*, huile sur toile, 1872, 0,50 x 0,89, collection Fondation "Regards de Provence"

comptes rendus du colloque
du 16 novembre 2002

***Regards
sur l'histoire
de La Seyne-sur-mer***

***comptes-rendus du colloque
du 16 novembre 2002***

n°3

Editorial

Jacques Besson

Louis Baudouin, ami et historien de La Seyne

Gérard Fouchard

L'usine des câbliers à La Seyne-sur-Mer, 1956-1986

Delphine Guarino et Bernard Cros

L'argile de la Coudoulière : artisanat et industrie de la terre cuite à Six-Fours-Les-Plages.

Regard sur un patrimoine industriel méconnu

Julien Gomez-Estienne

Vincent Courdouan (1810-1893)

Gérard Crespo

L'arrivée et l'installation des Pieds-Noirs à La Seyne et dans le Var en 1962

Pascal Monforté

La construction des bassins Vauban de la base navale de Toulon

Yolande Le Gallo

La fin des chantiers : que sont devenus les hommes? Enquête et témoignages

Discussion

"L'historien, à la foi ardente, travaille pour les autres et non pour lui-même et il ne s'enfonce dans le passé que pour avoir de nouvelles raisons de croire en l'avenir". Ainsi s'exprimait l'historien Louis Baudoin, auteur de l'Histoire générale de La Seyne-sur-Mer, dans son discours à l'Académie du Var en 1957. L'ensemble des intervenants ont chacun à leur manière fait écho à ces propos.

Pascal Monforté a mis en évidence les liens historiques entre La Seyne et la Marine : ainsi c'est un peu grâce aux grands bassins Vauban rénovés construits à La Seyne, que le porte-avions Charles De Gaulle a pu faire flotter loin des côtes varoises les couleurs de la France.

Gérard Fouchard a retracé les trente années de l'histoire des câbles sous-marins, de 1956 à 1986, où il apparaît que la nouvelle base marine installée au port de Brégaillon a acquis une renommée internationale, peu connue des Seynois.

Delphine Guarino et Bernard Gros ont fait revivre les tuileries Romain Boyer de la Coudoulière, principal centre varois de production de tuiles et de briques exportées aux quatre coins du monde. Ils ont initié un travail de mémoire à poursuivre. A Six-Fours, la Maison du Cygne témoigne de ce passé industriel qui a rythmé la vie économique et sociale six-fournaise.

L'enquête et le recueil de témoignages sur le devenir des hommes à la fermeture des chantiers navals seynois, réalisés par "Histoire et Patrimoine Seynois", participe de cet indispensable travail de mémoire où des hommes et des femmes transmettent "un monde industriel disparu qu'ils ont vécu intensément". L'historien Gérard Crespo a associé le travail sur témoignages à celui sur archives, pour décrire les conditions difficiles de l'arrivée des Pieds-Noirs à La Seyne en juillet et août 1962. La mise à jour d'une mémoire encore douloureuse et parfois polémique semble nécessaire pour poursuivre ce travail d'élaboration d'une histoire qui permette de réconcilier tous les Seynois avec leur passé.

Nous nous sommes tous retrouvés dans la lumière provençale des tableaux de Vincent Courdouan que Julien Gomez-Estienne nous a fait découvrir. Emule de "l'école Pierre Puget" de l'Arsenal de Toulon, Vincent Courdouan a peint les bords de mer seynois et mandréens : précieux témoignage sur le littoral de Tamaris avant Michel Pacha.

Dans le beau site du village de vacances du CE-RATP de l'Evescat, ce 16 novembre 2002, notre colloque annuel a tenté de redonner vie à des parcelles de l'histoire de notre région pour enrichir le présent.

Nous remercions Jean Michel Boned directeur du centre de vacances pour son aimable accueil.

Histoire et Patrimoine Seynois.

Louis Baudoin, ami et historien de La Seyne

Jacques Besson,
*président honoraire de la Société des Amis
de La Seyne ancienne et moderne*

Quand une cité, comme la nôtre, au riche passé, a le bonheur de se voir conter son histoire générale, elle aime par la lecture remonter le cours du temps jusqu'aux origines mais elle désire également connaître l'Historien, le témoin immuable des choses qui ont vu, avec lenteur et sérénité, s'écouler les siècles.

Mon propos, aujourd'hui, sera de vous parler pendant quelques instants privilégiés de l'éminent historien seynois Louis Baudoin, auteur de cette grande Histoire Générale de La Seyne-sur-Mer, et d'évoquer, dans une approche modeste, la vie et l'œuvre de l'homme de lettres comme de l'homme public.

Louis Baudoin est né à La Seyne le 10 décembre 1892, rue St Roch (artère de la ville ancienne devenue de nos jours rue Denfert-Rochereau).

Descendant d'une famille attachée par tradition à la marine et à la construction navale, ses lointains ancêtres, du côté paternel, étaient venus des côtes de l'océan au XVIII^e siècle, vers 1740, tandis que du côté maternel, les ascendants appartenaient à une antique famille du terroir issue du Vieux Six-Fours et de La Valette du Var.

Benjamin de trois enfants, ses premiers regards se portèrent sur un cadre typiquement seynois mais restreint en " *maisons, choses et gens* ".

Puis, du nouveau logement du quartier Tortel, élargissant son horizon, le jeune Louis – seul enfant survivant de la famille, ayant perdu un frère aîné âgé de 15 ans en 1899 et une sœur décédée en bas âge – pouvait apercevoir les montagnes toulonnaises, l'arsenal, les bateaux de guerre, les chantiers et surtout la mer. Bientôt, cette vision ne manqua nullement de le passionner car sa vive et jeune imagination la remplissait déjà de voyages lointains et de furieuses batailles navales.

Dès 8 ans, il fut placé à l'école des Frères Maristes du Boulevard du Quatre-Septembre qui formait de bons citoyens, élevés dans la foi chrétienne.

Il adorait la lecture, qu'elle fût celle de l'histoire ou de pure littérature. Il se nourrissait des meilleurs classiques en prose et en vers. Doué d'une mémoire exceptionnelle, une seule lecture lui suffisait pour posséder ses leçons et il récitait les plus longs poèmes, qu'ils fussent l'œuvre des auteurs du Grand Siècle comme de ceux qui firent la gloire du Romantisme et d'autres du XIX^e siècle.

Par contre, il se sentait peu de goût pour les mathématiques qu'il n'affrontait qu'avec effroi, dit-il.

Ayant malheureusement perdu son père en 1903 à l'âge de 11 ans, le jeune Louis n'a pas la possibilité d'entreprendre des études supérieures dans les disciplines qui le captivent.

Pour subvenir aux besoins de sa modeste famille, il prend un travail rémunérateur aux chantiers navals.

Puis 1914, la Première Guerre mondiale éclate et Louis Baudoin remplira son devoir, en particulier sur le front des Balkans de septembre 1917 à août 1919.

La relation de cette période exceptionnelle fait l'objet de nombreuses pages du " *Journal Intime* " paru en 1972.

Dans la chère maison qu'il avait quittée, il retrouve sa mère et, toujours fidèle, une " *belle* " d'origine gonfaronnaise qui deviendra plus tard l'épouse de sa vie.

Sentimental et timide, il avouera " *à 16 ans j'eus l'aveu d'une inclination profonde et passionnée, et au retour d'un concert donné sur la place de la Douane vers 23h, je notai d'une plume troublée qu'une douce et magnifique étoile s'était levée pour moi au firmament en cette belle soirée* ".

Sa maman est décédée le 10 janvier 1920. Dans l'intimité, en raison de son deuil récent, Louis Baudoin épousera, à La Seyne, le 15 avril 1920, Jeanne Deblieux. Il n'aura pas de descendants, hélas.

Il a 28 ans, Louis est un sage, trop peut-être, car il veut ignorer les dons que le ciel a placés en lui.



Aussi, durant quelques années, se contente-t-il de goûter aux satisfactions d'une pure vie intérieure.

Ce qui lui fera dire le 25 janvier 1957 dans son discours de réception à l'Académie du Var : *" assurément étranger à toute ambition, suivant une route que la Providence m'avait sagement assignée, le charmant commerce des livres, le goût du Bien et du Beau et la contemplation des œuvres sublimes du créateur suffisaient grandement à mon bonheur... "*.

Oui, Baudoin se dévoile comme un contemplatif. Il n'était pas rare, en effet, de le voir passer dans nos rues, appareil photographique en bandoulière, se dirigeant d'un pas calme mais décidé vers une colline des environs pour en tirer quelques détails archéologiques et historiques ou alors, tout simplement, pour flâner et méditer au-dessus de la ville.

" J'aimais tant les choses de la nature " écrit-il dans son journal intime. *" Au cours de mes promenades dans la campagne, un ciel gris, la brise agitant le feuillage, des arbres dépouillés par l'hiver, de pauvres brins d'herbe frissonnant au froid me plaisaient davantage que les plus beaux spectacles ruisselant de lumière ou les plus avenants minois ! "*

Passé la trentaine, il est entré à la Direction de l'Artillerie Navale du port de Toulon. Il y fit une assez longue carrière de 25 années au Bureau des commandes et marchés pour l'acquisition et l'entretien des matériels d'artillerie et pyrotechniques.

Là, il s'affirme comme un rédacteur hautement apprécié de ses chefs et de ses pairs.

Toutefois, au service des hommes, Louis Baudoin quitte l'obscurité relative de son existence pour descendre dans l'arène publique.

Passionné pour l'Histoire régionale, il poursuit des recherches méthodiques dans les archives aussi bien que sur le terrain.

Il devient membre de diverses sociétés de Toulon et du Var, des Bouches-du-Rhône et de l'Institut historique de Provence, y donne des conférences appréciées et publie dans leurs Bulletins et Annales de nombreuses communications.

En 1949, il fonde avec quelques Seynois épris d'histoire la " SOCIÉTÉ DES AMIS DE LA SEYNE AN-

CIENNE ET MODERNE " qu'il présidera pendant 17 années d'active animation.

Parmi eux, nous nommerons rapidement Pierre Fraysse, adjoint au maire, le Père Adrien Bouvet directeur de l'Institution Ste Marie, Alex Peiré, le docteur Carboni, Roger Baschieri, André Lebescond, la Générale Carmille, Louis Roux et Tinteri ...

La société qui a fêté son cinquantenaire en 1999 poursuit ses objectifs depuis le premier jour : conservation de la documentation, vulgarisation de l'histoire et des traditions locales au moyen de conférences, projections et sorties sur le terrain. Et toujours dans l'esprit des fondateurs.

Admis à la retraite en fin 1952 à l'âge de 60 ans, Louis Baudoin put manifester son activité d'érudit plus largement dans le temps des loisirs. Période qui s'est révélée particulièrement féconde, de 1952 à 1972 environ, soit vingt années riches sur le plan des travaux historiques et archéologiques ainsi que sur l'étude des hommes, des lieux, des mœurs, de la société et de la vie.



Nous retiendrons de la liste des ouvrages, en un raccourci essentiel pour ne pas vous lasser, quelques titres des sujets traités illustrant parfaitement l'éclectisme de sa création.

Liste des œuvres de M. Louis Baudoin

- *Histoire Générale de La Seyne-sur-Mer et de son port, des origines au XX^e siècle* (fort volume 1965)
- *Histoire de la commune de Gonfaron* (volume 1966)
- *Histoire de la seigneurie et de la communauté de*

Flassans sur Issole – Var (volume 1970)

- *Les origines et la naissance d'une communauté provençale : La Seyne-sur-Mer* (brochure 1962)
- *Travaux historiques sur l'ancien territoire de Six-Fours et sur La Seyne-sur-Mer dans diverses publications*
- *Etudes d'histoire et d'archéologie du territoire de Gonfaron dans diverses publications :*
- *L'archéologie gallo-romaine du Domaine du Gasqui sur la commune de Gonfaron* (mémoires de la Société d'Etudes de Draguignan - 1950-1951)
- " *De quelques oppida de l'intérieur varois* " (colloque d'archéo-préhistorique de Provence – Escraignes 1955)
- " *L'héritage de la Gaule ligure et celtique* " (colloque de Cannes 1956)
- " *Hypothèses sur le peuplement d'une contrée varoise aux temps protohistoriques* " (colloque de Grasse 1958)
- " *Histoire du prieuré et de la seigneurie de La Lauzade, Var* " (mémoires de la Société d'Etudes de Draguignan 1958)
- " *L'inscription romaine de Cagnosc, Var* " (Annales de la Société des Sciences Naturelles de Toulon et du Var – 1963)
- *Monographie de l'église Notre-Dame de Bon-Voyage à La Seyne-sur-Mer* (brochure 1962)
- *Un illustre prélat de la Gaule mérovingienne, sa vie et son temps, Saint Quinis* (volume 1957)
- *Notice historique sur les forts de l'Eguillette et de Balaguier à La Seyne-sur-Mer* (ALS – brochure 1962)
- *La résurrection d'un château du Quercy : Montal*
- " *Corsaires seynois et autres de Provence, la guerre de course du XVI^e au XIX^e* " (Amis du Vieux-Toulon 1962)
- " *Un Seynois au parlement de Provence : l'avocat Jean-Jacques Pascal* " (mémoires de la Société d'Etudes de Draguignan-1956, brochure 1968)
- *Deux belles figures seynois de héros : l'écrivain Jean Marquet et le Lieutenant Georges Marquet* (brochure 1969)
- " *La vie sublime du Contrôleur Général René Carmille (1886-1945 mort en déportation)* " – Conférence ALS et Société d'Etudes de Draguignan – brochure 1966.
- " *Un marin seynois et son destin : le Capitaine de vaisseau Pierre-Jacques Ferraud* " (bulletin des Amis du Vieux-Toulon 1961)
- *De la Normandie à la Provence sur les pas de Malherbe* (Société Guillaume Budé – Toulon – brochure 1969)

- *La Seyne et le bicentenaire de la naissance de Napoléon* (1969)
- *Un centenaire : " Les lettres de mon moulin " d'Alphonse Daudet* (bulletin ACA du Var 1968)
- *Histoire d'une vie : Bertrand Barère, conventionnel*
- *Emile Ollivier, fils de Provence et homme politique*
- *La romancière George Sand à Tamaris sur mer*
- " *Monsieur de Lamartine, en marge d'un centenaire, un grand seigneur littéraire et politique du XIX^e*" (ALS 1974)
- " *Au temps des crinolines, la société sous Napoléon III* " (ACA du Var et ALS 1963)
- *Discours de réception à l'Académie du Var* (bulletin 1957)
- " *L'épidémie de peste de 1720-1721 en Provence et dans la Viguerie de Toulon* " (amis du Vieux-Toulon 1963)
- *Contribution à l'histoire contemporaine de l'enseignement dans le Var : Les Etablissements Maristes à La Seyne* (bulletin Amis du Vieux-Toulon 1963)
- *La catastrophe dite de Bandol de 1871*
- *Ma vie, journal intime de Louis Baudoin* (volume 1972)

Néanmoins, nous laisserons le soin aux académiciens, aux universitaires, aux historiens et autres personnes qualifiées d'approfondir l'étude littéraire et la portée historique des travaux de Louis Baudoin, dont l'authenticité et la précision véritable sont absolues.

D'ailleurs, du discours de réception à l'Académie du Var en 1957 où sa vocation transparaît, nous relèverons simplement les passages qui mettent en lumière le thème choisi par le nouvel élu :

" *Recueillir et rassembler, sous un ciel presque attique, les valeurs éparses, représentatives de l'intelligence et du talent sous leurs diverses formes : littéraire, scientifique et artistique ; leur donner un foyer accueillant et propice ; telle est, je crois, la signification résumée de la belle devise qui orne le fronton de l'Académie du Var.* "

Puis, Louis Baudoin, par l'essence même de son penchant, met l'accent sur le rôle de l'historien qui " *ayant mis en œuvre tous les moyens de conquérir la vérité, permet de ne pas oublier ceux qui nous ont faits ce que nous sommes, ceux dont nous continuons la race et les travaux.* "

En 1962, dans les Actes du Congrès de Toulon de la Fédération Historique de Provence, Louis Baudoin expose les origines et la naissance de La Seyne. Il a 70 ans et il veut aboutir. Ce seront les prémices de la production qui

restera pour la postérité son ouvrage capital : "*Histoire Générale de La Seyne-sur-Mer* ", avec abrégé des annales de l'ancienne métropole de Six-Fours dont la commune est issue.

Imprimé en 1965, ce grand volume de 908 pages se présente selon un cadre chronologique. Après quelques données géographiques et un sommaire du pays de Six-Fours dans l'Antiquité et au Moyen-Age, l'auteur détaille les débuts de La Seyne au XVI^e siècle et son érection en commune en 1657. De nombreux chapitres sont ensuite consacrés à la vie communale sous l'Ancien Régime, pendant la Révolution et au XIX^e siècle.

De précieuses annexes donnent enfin des détails sur les magistrats municipaux, les noms des rues et des quartiers, les fêtes et les traditions, les oratoires, les moulins, la construction navale, la pêche et la navigation, la vie locale, les joies et les catastrophes – la poudrière de La Goubbran, par exemple...

Soit une véritable encyclopédie où l'auteur a confié ses vastes connaissances sur son terroir natal et ses habitants à l'adresse des générations futures.

Louis Baudoin a cru bon d'arrêter ses recherches à l'aube du XX^e siècle.

Auparavant, Jean Denans a laissé en 1713 un document sur le territoire de Six-Fours dont La Seyne est issue.

Et pour la suite contemporaine de ce XX^e siècle, de nombreux Seynois en font l'étude. Nous citerons messieurs Autran, Martinenq, Bouvet, Lion, Dechiffre, Mlle Bertrand... Vous excuserez les omissions éventuelles.

Nous arrivons à l'année 1972. A l'approche de ses 80 ans, Louis Baudoin présente sa dernière production. Une œuvre d'homme de lettres et de qualité privée "*Ma vie, journal intime* " où l'auteur, avec son talent et son cœur d'amoureux de sa ville natale, nous entraîne avec lui, des années de sa jeunesse jusqu'au déchirement dû à la perte de son épouse en 1965.

Avec son esprit serein qui le caractérise, il nous raconte sa guerre, ses voyages, sa vie de travail, ses études et recherches historiques.

D'un chapitre à l'autre, l'on découvre le grand amour des événements liés aux gens du passé et aux lieux où ils vivaient. Il était fidèle à sa conception de ce tout que

forme pour lui la cité de La Seyne ancienne et moderne.

Voulez-vous quelques traits supplémentaires de cet homme, de ce Seynois, dont je peux témoigner :

- l'ami de la nature, avec l'affaire des platanes de l'avenue Gambetta, dans laquelle il résidait alors ; quand la ville de La Seyne décida, pour des raisons d'urbanisation et de modernisme d'élargir la chaussée, il était nécessaire d'arracher les platanes qui déjà, avaient remplacé les peupliers argentés du début du siècle. Oh ! douleur, il se serait bien couché en travers du trottoir.

- l'ami de la vérité historique, avec des correspondances courtoises mais pertinentes échangées avec des auteurs imprécis sur certains points historiques évoqués notamment dans le livre "*Toulon, porte du Levant* " de l'Amiral Le Potier en 1972, dans l'œuvre d'André Castelot sur " Napoléon " et une correction acerbe et célèbre auprès d'une édition de disques qui, sur la pochette de l'Arlésienne, relançait encore la légende de l'acquisition du fameux moulin par Alphonse Daudet.

Il n'hésitait pas à prendre la plume dès que quelque chose lui apparaissait hors de propos, sur le plan de l'exactitude historique bien entendu.

Par exemple, Louis Baudoin répond à des articles de presse erronés :

- article du 10 février 1967 à propos de la culture du coton dans le Var récolté " pour la première fois en 1967 " alors que la dite culture avait été entreprise sous le 1^{er} Empire, entre 1806 et 1811 dans la région de La Seyne, sous l'impulsion du maire M. Raimondis, puis de M. Estienne et mention pour la meilleure qualité au jardinier seynois M. Brun.

- article du 16 janvier 1972 à propos de citoyennes centenaires et doyennes. La Seyne a connu Mme Ducassou décédée en 1939 à l'âge de 108 ans. Sa mère était née Marie-Napoléone Baudoin, une tante de Louis Baudoin.

- l'ami de La Seyne, de sa vie économique et industrielle quand, en 1966, la situation des Forges et Chantiers de la Méditerranée s'est détériorée. Après la marche sur Toulon et l'heureux dénouement de la crise, Baudoin écrit dans la presse locale le 24 février 1966 "*de tout temps, La Seyne a eu une vocation indiscutable dans la construction navale depuis le XVII^e siècle ; les navires en bois, en fer, à vapeur ; les unités de guerre, les bâtiments de commerce, cargos, paquebots, etc. Les chantiers sont une entreprise trop importante, admirablement située géographiquement pour qu'une fermeture, pure et simple, pût être envisagée. Aujourd-*

d'hui, je me réjouis grandement dans mon cœur de Seynois de l'heureuse solution d'une crise qui, ainsi que tous les habitants de la ville, m'a profondément touché ". Ainsi vivait l'événement l'historien de la cité...

Les honneurs attribués à l'historien de la cité et de son territoire, les hommages à cette œuvre importante n'ont pas manqué à Louis Baudoin. Les principales distinctions peuvent être énumérées ainsi :

- *Chevalier de l'Ordre des Palmes Académiques* (1956).
- *Titulaire de la médaille Joseph Laurent attribuée pour l'ensemble de ses œuvres par la Société de Statistiques, d'Histoire et d'Archéologie de Marseille et de Provence* (1966).
- *Officier de l'Ordre de l'Education Artistique, Scientifique et Littéraire* (1967).
- *Honoré par l'Académie de Marine, à Paris, qui lui a décerné le prix André-Jacques Vovard pour son monumental ouvrage sur l'Histoire générale de La Seyne* (1968).
- *Officier dans l'Ordre International pour la Renaissance des Arts et des Lettres* (1976).
- *Titulaire de la médaille de la ville de La Seyne le 14 mars 1975 à l'âge de 83 ans, en reconnaissance de l'œuvre de l'historien de la cité et de l'action culturelle animée pendant plus de 30 ans.*

Il nous reste, pour achever cette courte étude, à dire en quelques mots la nature morale de notre personnage.

Durant sa vie, Louis Baudoin a été d'un caractère simple et bon, indulgent et miséricordieux, instinctif et raisonnable, passionné et réfléchi, terrestre et céleste. Il s'est toujours efforcé d'être juste dans ses jugements, d'être sensible à ceux qui souffraient ou envers lesquels la vie était trop sévère.

Attaché fidèlement aux principes qu'il n'abandonnera jamais, il accueillait avec la plus sérieuse objectivité et la plus grande tolérance les opinions d'autrui même les plus opposées à ses propres vues, qu'elles soient philosophiques ou politiques. Il symbolise l'homme mûr, en possession de tous ses moyens, maître de soi, en accord avec l'ordre établi, en règle avec la loi, sollicité donc vers la sagesse, mais encore animé par la passion.

Si nous cherchons une image le définissant, nous dirons qu'il évoque l'aigle impérial, l'aigle vu ici dans sa valeur olympienne, toutes ailes déployées : ampleur de vue, volonté profonde, desseins à longue portée, vaste esprit de synthèse, sérénité, vol plané...

Chrétien selon l'Evangile, son amitié et son estime étaient acquises aux gens sincères et sans fanatisme.

C'est ainsi qu'il eut d'excellents amis dans tous les milieux de la société ; sa courtoisie et son aménité lui assuraient de chaudes sympathies et d'inébranlables attachements.

Il appréciait surtout les qualités de cœur et d'esprit. Que ce fût dans une cité ouvrière comme La Seyne, dans l'entourage maritime, dans les classes cultivées comme dans le monde rural, il ne rencontra chez beaucoup que la plus haute estime et la plus profonde cordialité.

Telle est la personnalité à qui nous avons voulu consacrer la présente relation afin que sa mémoire soit constamment honorée et conservée par ceux qui l'auront connu et aimé.

Il s'est endormi pour l'éternité le mercredi 9 novembre 1983, c'est à dire dans sa 91^e année. Ses dernières volontés sont accomplies. En effet il repose auprès de son épouse en terre gonfaronnaise en un dernier acte d'amour. Son œuvre magistrale est immortelle et son vœu ultime a été exaucé par la ville de La Seyne le 22 novembre 1984 en baptisant un des plus prestigieux lieux de la cité : le Parvis Louis Baudoin, devant Notre-Dame de Bon-Voyage où l'homme - le chrétien - le Seynois - l'historien sont confondus.

Nous terminerons avec la conclusion de son discours à l'Académie du Var :

" Ecrire l'histoire de son pays, c'est posséder cette science du souvenir, qui comme le véritable amour, est forte d'apostolat et de dévouement. L'Historien, à la foi ardente, travaille pour les autres et non pour lui-même et il ne s'enfonce dans le passé que pour avoir de nouvelles raisons de croire en l'avenir ".

C'était Louis Baudoin, Ami et Historien de La Seyne.

Les câbles sous-marins à La Seyne-sur-Mer

LISTE DES CABLES DU RESEAU TELEPHONIQUE DE MEDITERRANEE POSES ENTRE 1946 ET 1986

Années	Liaisons	Miles	Rép.	Voies	Constructeurs
1946	Toulon - Ajaccio	180	1	1	CIT-SRCT-DCSM
1950	Cannes - Nice	60	1	4	Câbles de Lyon
1955	MED 1 - Malte – Pozzalo (Sicile)	53	1	36	SCL
1956	Kelibia – Bou Fichta (Tunisie)	59	4	120	Câbles de Lyon – CIT
1957	Marseille – Alger (Algérie)	477	28	60	CDL-CIT
1957	Civitavecchia (Italie) – Olbia (Sardaigne)	130	6	60	Pirelli - STC
1962	Trapani (Sicile) – Cagliari (Sardaigne)	218	17	120	Pirelli - STC
1962	MED 2 - Catane (Sicile) – La Cannée (Grèce)	501	23	60	Pirelli - STC
1962	Perpignan – Oran (Algérie)	542	31	80	CDL-CIT
1966	Cannes – Ile Rousse (Corse)	106	5	96	CDL-CIT
1967	Perpignan – Tetouan (Maroc)	758	39	96	CDL-CIT
1968	Marseille – Tel Aviv (Israel)	1833	96	96	CDL-CIT
1969	MED 3 – Catanzaro (Italie) – Lechaina (Grèce)	286	28	480	STC
1969	Civitavecchia (Italie) – Olbia (Sardaigne)	135	20	480	STC
1969	Agrigente (Italie) – Tripoli (Libye)	298	24	120	STC
1969	Barcelone (Espagne) – Pise (Italie)	430	59	480	STC
1969	Marseille – Bizerte (Tunisie)	462	24	96	CDL-CIT
1970	Saint Raphael - Saint Tropez	15	2	480	CIT – Administration. PTT
1970	Marseille (France) – Beyrouth (Liban)	1837	99	120	CDL-CIT
1970	MAT 1 - Estepona (Espagne) – Rome (Italie)	986	93	480	STC
1972	Alger (Algérie) – Pise (Italie)	580	57	480	STC
1972	Marseille – Alger (Algérie) 2	444	53	480	CDL-CIT
1972	Catanzaro (Italie) – Alexandrie (Egypte)	890	85	480	STC
1972	Alexandrie (Egypte) – Beyrouth (Liban)	375	20	120	CDL - CIT
1974	Rome – Barcelone (Espagne)	513	82	1380	STC
1974	Rome – Cagliari (Sicile)	301	48	1380	STC
1974	Marseille – Héraklion (Crète)	1343	123	480	SUBMARCOM
1974	Héraklion – Larnaka (Chypre)	521	45	480	SUBMARCOM
1974	Larnaka – Beyrouth (Liban)	117	10	480	SUBMARCOM
1975	Saint Raphael – La Foux	19	5	1380	SUBMARCOM
1975	Héraklion (Grèce) – Le Pirée (Grèce)	184	28	1380	STC
1975	Palo (Italie) – Tel Aviv (Israel)	1470	231	1380	SUBMARCOM
1975	Canet – Bizerte (Tunisie)	509	47	480	SUBMARCOM
1975	Alger (Algérie) – Palma (Espagne)	182	17	480	SUBMARCOM
1976	Marseille – Palo (Italie)	370	81	2580	SUBMARCOM
1976	Catane (Italie) – Antalya (Turquie)	1083	143	480	STC
1977	Rome – Palerme (Sicile)	251	95	2700	STC (2 canaux TV couleur)
1977	La Seyne – Bastia (Corse)	181	42	2340	STC
1978	Martigues – Tetouan (Maroc)	825	168	2340	STC
1979	Tripoli – Bengazi (Libye)	382	130	900	NEC (2 TV couleur)
1979	Gênes – Sassari (Sardaigne)	272	99	3600	STC
1979	La Seyne – Tripoli (Libye)	845	90	640	SUBMARCOM
1979	Gênes (Italie) – Barcelone (Espagne)	389	142	4140	STC
1980	Martigues – El Djemila (Algérie)	442	90	2580	SUBMARCOM
1981	Alexandrie (Egypte) – Tartous (Syrie)	647	53	480	SUBMARCOM
1981	Lagonissi (Grèce) – Larnaka (Grèce)	639	99	1380	SUBMARCOM
1981	La Seyne – Lechaina (Grèce)	1048	210	2580	SUBMARCOM
1982	Palerme (Sicile) – Cagliari (Sardaigne)	247	83	3900	STC
1983	Martigues – Tetouan (Maroc)	484	97	2580	SUBMARCOM
1983	Lagonissi (Grèce) – Alexandrie (Egypte)	520	62	624	ATT – USA
1986	Sea-Me-We G – Alexandrie (Egypte) - Palerme	1036	223	2580	SUBMARCOM
1986	Sea-Me-We H –Palerme (Italie) – La Seyne	510	100	2580	SUBMARCOM

Participations industrielles (milles nautiques) : 1 MN = 1,852 km.

Submarcom (F) : 17.330 MN (32.095 km). STC/SCL (GB) : 8.753 MN (16.210 km).

ATT (EU) : 520 MN (963 km). NEC (Japon) : 382 MN (707 km)

Longueur totale du réseau international : 26.985 MN (49.976 km)

Gérard Fouchard,
*ingénieur, conseiller dans le domaine
des câbles sous-marins*

II – L'ÈRE DES CÂBLES SOUS-MARINS TÉLÉPHONIQUES (1956 - 1986)

Après le second conflit mondial, l'administration des PTT est confrontée à une double tâche :

(i) La perte du navire-câblé Ampère 2, torpillé dans le port de Marseille. Elle ne dispose plus que de trois navires: l'Emile Baudot, l'Arago et l'Alsace.

(ii) les espoirs mis dans la téléphonie sous-marine ne sont pas occultés par les succès prometteurs de la radio.

La priorité des Administrations et des Compagnies télégraphiques après la guerre est de remettre en service le réseau des câbles sous-marins télégraphiques. L'Administration française décide de mettre deux navires supplémentaires en service : le d'Arsonval, à La Seyne et le Pierre Picard, à Brest.

La remise en état du réseau télégraphique méditerranéen est assez rapide et le second objectif n'est pas perdu de vue.

1 – L'usine confrontée à la naissance d'une nouvelle technologie : la téléphonie sous-marine à grande distance.

1.1 - Les premiers câbles sous-marins avec répéteurs (Toulon – Ajaccio 1946, Marseille – Alger 1957)

La société CSF met au point les tubes électroniques utilisables en mer en 1943. En 1944, l'ingénieur des câbles sous-marins, Paul Martin, dépose le brevet d'une enveloppe mécanique d'un répéteur sous-marin. Le prototype, construit par l'usine de La Seyne, est posé en 1946 au large des Sablettes par 2500 mètres de profondeur sur le câble télégraphique Marseille – Ajaccio. L'usine de La Seyne, dont les installations sont intactes, est au cœur des recherches menées par l'Administration après la guerre.

Certes, l'industrie anglaise avait quelques années d'avance puisque, la même année, elle installe une liaison sous-marine avec l'Allemagne qui offre 5 voies téléphoniques, mais une liaison prototype avec un répéteur est posée par le d'Arsonval entre Cannes et Nice en octobre 1950, ce qui permet l'exploitation de 4 circuits téléphoniques d'excellente qualité. Cette liaison fonctionnera jusqu'en 1958 et ouvrira la voie à une industrie française compétitive.

Sans attendre le relevage de la liaison Cannes-Nice, ni les conclusions de l'Administration, Marcel Bayard, directeur des câbles sous-marins décide de travailler à la réalisation d'une liaison entre Marseille et Alger. La version sous-marine choisie est différente de la technologie terrestre : les amplificateurs sous-marins sont bi-directionnels et télé-alimentés en courant continu à partir des stations terminales. Le câble coaxial 4,3 x 15,6 mm (0,6 pouce) est fabriqué dans les usines de la société Câbles de Lyon à Bezons et à Calais. Le répéteur, équipé de tubes CSF, est fabriqué par la CIT à Paris. Les essais mécaniques de l'enveloppe du répéteur sont réalisés à La Seyne. L'Ampère termine l'installation du câble sous-marin le 30 octobre 1957. C'est la première liaison téléphonique équipée de répéteurs bidirectionnels qui est posée par grandes profondeurs et qui permet l'acheminement de 60 circuits d'excellente qualité. Une seconde liaison du même type sera posée entre Perpignan et Oran en 1961. Ces deux succès incitent l'Administration des PTT à abandonner le réseau des câbles télégraphiques de Méditerranée en 1962.

1.2 – Le développement du réseau sous-marin (1956 – 1970)

A partir de 1956, le réseau des câbles sous-marins téléphoniques s'est développé en deux phases distinctes :

(i) 1956 – 1963 – systèmes de la première génération (amplificateurs à lampes, répéteurs souples, sauf le répéteur britannique, câbles coaxiaux armés extérieurement (dimension 0,6 pouce, soit 4,3 x 15,6 mm), capacités inférieures à 120 circuits téléphoniques, fréquence maximum transmise de l'ordre du MHz).

(ii) 1964 – 1970 – systèmes de la seconde génération (amplificateurs à lampes, répéteurs rigides et articulés, câbles coaxiaux à porteur central (dimension 1 pouce, soit 8,38 x 25,4 mm, quelquefois 1,5 pouce, soit 8,38 x 43,18

mm), capacités 120 à 360 voies à 4 KHz, systèmes multiplicateurs de circuits.

En 1956, le constructeur français confie à l'Ampère la pose de 2 liaisons : Kélibia - Bou Fichta et Hollande - Danemark 2. La première liaison, financée par l'OTAN, était partagée entre les industriels français et anglais mais la seconde avait été acquise de haute lutte, sans doute perdue par les industriels britanniques qui pensaient disposer d'une avance technologique suffisante pour vendre à un prix supérieur. La pose du Marseille - Alger 1957 est suivie de l'installation du Perpignan - Oran par le Marcel Bayard en 1961. Aucun autre câble de cette technologie n'est installé en France, l'Administration consacrant son budget à l'installation d'un réseau coaxial terrestre.

En 1961, les câbles télégraphiques transatlantiques sont abandonnés après la pose du second transatlantique TAT 2 atterrissant à Penmarch. Il en sera de même des câbles télégraphiques avec l'Algérie. Ce sont les câbles téléphoniques et non la radio qui conduisent à l'abandon des réseaux télégraphiques.

A partir de 1963, la première génération de liaisons 60 et 120 circuits laisse place à une seconde génération qui bénéficie de plusieurs améliorations (câbles à porteur central et répéteurs rigides articulés). La technologie française s'impose progressivement en Méditerranée à partir de 1966. Cinq câbles sont installés vers la Corse, le Maroc, Israël, la Tunisie et le Liban. Dans la liaison Marseille - Beyrouth, les tubes amplificateurs sont abandonnés et remplacés par les transistors.

1.3 – La gestion du personnel et de la flotte câblière (1960 – 1970)

La fin des réseaux télégraphiques signifie la fin des fabrications de l'usine de La Seyne. Les dernières longueurs sortent des armeuses en 1957 pour honorer deux commandes de mise sous armure de deux longueurs de 18 km et 5,5 km. Il s'agit de câble téléphonique 7 quartes pour le service technique des transmissions de la Marine Nationale. Le câble téléphonique coaxial est fabriqué par Câbles de Lyon dans ses deux usines de Bezons (partie électrique) et de Calais (armure des câbles).

L'Alsace, basé à La Seyne depuis 1943, et l'Ampère

lancé en 1950 réalisent quelques poses, des travaux d'hydrographie pour la Marine Nationale et entretiennent les liaisons côtières et les câbles télégraphiques de Méditerranée et de la Côte d'Afrique. L'Ampère pose en particulier quatre câbles d'énergie entre la France et l'Angleterre en 1954 et on pense, bien à tort, à l'émergence d'un nouveau marché.

Entre 1945 et 1965, la flotte câblière a été réduite progressivement de 5 à 3 unités (Alsace, Ampère et Marcel Bayard). La Direction des Câbles sous-marins gère 4 navires puisqu'elle a remplacé le d'Arsonval par le navire océanographique Jean Charcot. Mis en service en 1965 et basé à Brest, il reprend les effectifs du câblier déclassé.

Deux catégories de personnel travaillaient dans l'usine : les fonctionnaires et les ouvriers. Ces derniers ont le statut de la métallurgie du Var et bénéficient de la même grille de salaires que le personnel de l'Arsenal de Toulon. Le recrutement est bloqué, le personnel technique part en retraite et les derniers ouvriers réalisent les études mécaniques et la qualification des premiers répéteurs téléphoniques et les raccordements des nouveaux câbles coaxiaux. Les anciens Michel Zunino (recruté mousse sur la Charente en 1918) et Titain conseillent utilement les jeunes ingénieurs du service dans leurs domaines de compétence. Ils assurent le contrôle des approvisionnements en câbles et matériel de travaux (bouées, filins, grappins) permettant de maintenir l'outil de travail à niveau.

A partir de 1965, lorsque ATT propose de confier l'entretien des premiers câbles transatlantiques sur les bancs de Terre-Neuve aux navires-câbliers français et britanniques, le personnel inscrit maritime embarqué sur les navires s'inquiète. Les navires Ampère et Marcel Bayard sont basés à Saint-Jean de Terre-Neuve. Confrontés aux exigences d'un client exigeant qui joue à fond la compétition entre les navires français, britanniques, danois et canadiens, équipages et équipes techniques apprendront leur métier. Les campagnes de l'Ampère, navire construit pour opérer en Méditerranée, se déroulent l'été au milieu d'icebergs en dérive et celles du Marcel Bayard pendant l'hiver dans des conditions météorologiques difficiles. Les réparations se succèdent dans les zones de pêche. Certes, les conditions de vie à bord des câbliers sont enviées des équipages des chalutiers de grande pêche et surtout des derniers voiliers portugais qui pêchent encore à la ligne sur des doris abandonnés par le navire-poule au gré des vents dans

les brumes du banc de Terre-Neuve ou du Groenland. Pour eux, l'Ampère est le " French Shérif " qui exige de s'écarter de la zone des câbles, là où les morues sont les plus nombreuses.

La baisse progressive de l'activité des navires avait été suivie d'une baisse des effectifs du personnel marin. Avant 1965, l'Ampère et l'Alsace ne pouvaient plus naviguer simultanément. Les soldes des marins des câbliers étaient au plus bas et, en cas de besoin, la Direction recrutait un personnel assuré de peu naviguer contre de maigres soldes. Les campagnes de Terre-Neuve modifient la donne et la Direction doit recruter à partir de 1965. Pour compléter les états-majors et les équipages des câbliers, l'Administration embauche.

Les équipages furent recrutés en grande partie parmi les rapatriés d'Afrique du Nord qui, après une expérience de marin-pêcheur dans les eaux peu poissonneuses du littoral varois choisissaient un emploi stable sur les câbliers. Ils constituèrent pendant de longues années la maîtrise des équipages. Les officiers sont attirés par le travail des câbliers.

En deux ou trois ans, marins, techniciens et fonctionnaires formèrent les équipes des navires qui permirent à l'Ampère de réduire la durée moyenne d'une réparation de 48 à 18 heures. Ils pouvaient également être envoyés dans les pays étrangers pour réparer une section terrestre ou un atterrissage. L'Ampère devient rapidement l'un des navires les plus performants opérant dans l'Atlantique Nord.

2 – De l'usine à câbles à la base marine (1970 – 1975)

En 1970, le réseau téléphonique français est très en retard. Le Ministre Marette considère que le téléphone est un gadget pour les oisifs et les femmes infidèles mais sur les ondes, Fernand Reynaud fait un tabac avec le 22 à Asnières. Le gouvernement doit tenir compte de l'opinion publique et de l'impopularité de la crise du téléphone et les télécommunications deviennent alors une priorité nationale. L'usine de La Seyne-sur-Mer profite des crédits alloués. On y construit d'abord le nouveau central téléphonique sur le domaine de l'usine à câbles. Puis l'Administration rénove la vieille usine, la dote d'équipements modernes et d'un personnel technique jeune, sortant des écoles, très au fait des nouvelles technologies.

Les décisions sont prises à partir de 1970. L'Admi-

nistration tire un trait sur 90 ans d'histoire pour reconverter entièrement le site. Assurer le plan de charge des navires et assainir la situation sociale paraît hasardeux à certains hauts fonctionnaires car les premiers câbles sous-marins téléphoniques, mis en service en 1955-56, sont contemporains des premiers satellites de télécommunications (Early Bird - Intelsat 1 - est lancé en 1965). En fait, l'Administration américaine partage équitablement le trafic téléphonique transatlantique entre les deux techniques pour assurer un développement harmonieux du secteur spatial. Comme le coût d'un circuit par satellite est très élevé et que le coût d'un circuit par câble est proportionnel à sa longueur, les câbles sous-marins téléphoniques sont très avantageux pour relier les pays riverains de la Mer du Nord et de la Méditerranée où la demande téléphonique est forte.

2.1 - Le programme de rénovation de l'usine

Le programme des travaux de rénovation s'est déroulé en 3 phases : l'approfondissement de la darse, la modernisation de l'entrepôt et la construction du centre de transmission.

(i) La Rénovation de la darse

Les deux navires-câbliers Alsace et Ampère s'échouent en sortant et l'aide de remorqueurs est indispensable pour gagner le large. Comme le Marcel Bayard doit être basé à La Seyne dès la mise en service du Vercors prévue en 1974, l'approfondissement de la darse est nécessaire.

La rénovation est réalisée entre 1972 et 1974 sous la maîtrise d'œuvre du service maritime de la DDE de Toulon dans le cadre de la création du port de commerce de Brégaillon. A la fin des travaux, entièrement financés par l'Administration des PTT, les Domaines exigent que la partie du domaine des Câbles situé sur le Domaine Public Maritime soit transféré au Ministère des PTT et de ce fait soustrait à la gestion de la CCIV (Chambre de Commerce et de l'Industrie du Var).

(ii) L'agrandissement du dépôt

Entre 1965 et 1970, la longueur du réseau de câbles sous-marins posé en Méditerranée atteint 17.050 km, dont les deux tiers sont fabriqués à Calais. Chaque constructeur, anglais, français ou italien propose sa technologie et les réserves en câble et répéteurs sont différentes pour chaque liaison. Si peu de réparations sont enregistrées entre 1955 et 1968, les navires de La Seyne-sur-Mer interviennent à 4 reprises entre 1969 et 1970. Il devient urgent de banaliser les réparations et d'agrandir l'entrepôt. La construction des laboratoires techniques et la création d'emplois accompagnent la rénovation du site entre 1973 et 1975. L'objectif est

de faire appareiller le navire de garde en 48 heures après avoir embarqué les vivres, les réserves nécessaires à la réparation et le personnel technique nécessaire pour prendre la responsabilité d'une réparation, que le câble soit construit par les constructeurs français, anglais, américains ou japonais.

(iii) La construction du bâtiment

Le bâtiment, terminé en 1975, abrite le centre de transmission et les bureaux administratifs. Un câble téléphonique reliant le Continent à la Corse (La Seyne – Bastia) et deux câbles terrestres vers Toulon et Marseille constituent les premières liaisons atterrissant aux Sablettes.

Ce programme, établi par l'équipe d'ingénieurs qui accompagnait l'Ampère et le Marcel Bayard à Terre-Neuve depuis 1965, a coûté plus de 14 millions de francs, étalés sur 4 ans.

2.2 - Une politique de recrutement de personnel

L'accueil et la formation du personnel ont été le

principal souci de la Direction mise en place en 1973. René Salvador, directeur des Câbles sous-marins, et ses adjoints Guy Baron et Laurent Mialet ont su dégager les moyens pour permettre à leur représentant local de remplir sa mission. Le centre fut doté d'un encadrement comprenant des cadres confirmés de la Direction et d'une équipe technique jeune, sortant du centre de formation des PTT de La Londe les Maures. Il restait à réussir la synthèse, à compléter la formation spécifique et à enchaîner les missions sur les navires-câbliers.

Il fallait persuader les fonctionnaires des Finances, toujours d'accord pour avaliser une Convention collective signée entre les Syndicats de la Marine marchande et le Comité des Armateurs mais refusant de l'appliquer aux marins de l'Etat. Or, les conséquences financières des nouveaux statuts des Equipages et des Etats-Majors devaient être approuvées par le ministère des Finances. Après deux ans de discussions et de grèves les nouveaux statuts sont adoptés. Ils prévoient une titularisation plus rapide du personnel volant et la forfaitisation des soldes.

En trois ans, les effectifs de la Base marine de



1977. Vue générale de La Seyne-sur-Mer

France Télécom doublent, passant de 125 à 245 personnes. En 1976, les emplois des navires et de la base sont respectivement de 207 et 38 dont 50% de cadres et techniciens. Il dépassent 300 unités en 1980.

2.3 - Les câbles sous-marins dans la vie locale et régionale

Les administrations locales ont accueilli avec satisfaction le programme d'investissement proposé par l'administration des PTT. La Direction de l'équipement, maître d'œuvre du projet de port de commerce à Brégaillon fut chargée de la rénovation de la Darse des Câbliers. La Ville de La Seyne put réaliser l'élargissement de la rue Ambroise Croizat et terminer la pénétrante Nord entre la mairie et le rond-point du 8 mai 1945 en bénéficiant de terrains cédés par les PTT (10% de la surface) lors des différentes demandes de permis de construire.

Les contrats avec l'organisme HLM local ont permis de stabiliser le personnel et de faciliter son insertion dans la vie locale. Ne pouvant pas compter sur les structures sociales de l'administration des PTT localisées à l'est de Toulon, le personnel a créé sa propre organisation sociale (cantine, coopérative, bibliothèque, arbre de Noël...) Trente ans plus tard, de nombreuses associations sportives et culturelles de La Seyne-sur-Mer sont animées par les agents des câbles sous-marins.

Le budget de fonctionnement annuel de la Base marine est de 2 millions de francs en 1975, hors salaires versés aux cadres, marins et techniciens. France Télécom est alors le quatrième employeur de La Seyne-sur-Mer après les Chantiers navals, la Ville et les établissements Beauval.

3 - Les câbles coaxiaux téléphoniques à grande capacité (1975 - 1986).

Les moyens ont permis de remplir les objectifs définis en 1975.



Câbles coaxiaux

Le réseau de Méditerranée s'étend. Un câble sous-marin était installé chaque année par l'industrie française en 1966, puis deux entre 1970 et 1973, puis trois... La technologie devient plus performante : 120 voies téléphoniques jusqu'en 1970, puis 480 voies (Marseille - Alger 2 - 1972) puis 3000 voies (Marseille - Rome - 1976).

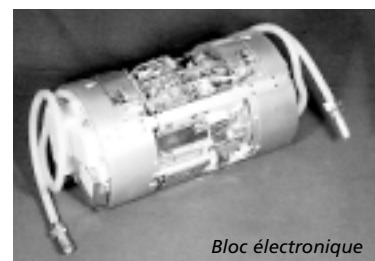
3.1 - Le développement du réseau large bande

L'industriel français propose une gamme adaptée à la demande (systèmes 120, 480 ou 2.480 voies extensibles à 160, 640 ou 3.440 voies). Il crée une structure commerciale, attentive à la clientèle (Submarcom). De son côté, la Direction générale des télécommunications, par le biais de la DAI (Direction des affaires industrielles et internationales) coordonne une politique industrielle bâtie autour de 3 pôles : recherche (CNET), promotion de liaisons neuves (FCR) et exploitation (Câbles sous-Marins). L'établissement de La Seyne-sur-Mer tient une place importante en définissant les procédures d'après-vente et la formation du personnel d'intervention.

La longueur totale du réseau posée entre 1950 et 1988 est de 375.000 km, à rapprocher des 657.000 km du réseau télégraphique de 1928, alors à son maximum. Il a été construit de la façon suivante :

(i)	STC et les industriels britanniques	190.000 km	50 %
(ii)	ATT (Industriels américains)	92.000 km	25 %
(iii)	Alcatel (CIT, CDL et ind. français)	57.500 km	15 %
(vi)	F & G, NEC, Fujitsu	35.500 km	10 %

Le réseau de Méditerranée, indiqué dans le tableau page 8 est de 50.000 km, ce qui représente 13 % du réseau mondial, mais le constructeur français en a construit près de 65 %. En Méditerranée, le dispositif de maintenance de La Seyne-sur-Mer a joué son rôle auprès des clients de l'industriel français.



Bloc électronique

L'installation du système SEA-ME-WE en juin 1986 fut le couronnement des efforts des intervenants français. Partant de La Seyne-sur-Mer, le câble reliait la Sicile, l'Egypte, l'Arabie Saoudite, Djibouti, le Sri Lanka, l'Indonésie et Singapour. Au-delà deux liaisons permettaient d'atteindre HongKong et Taiwan au Nord et Djakarta et l'Australie (Perth) au sud. La France fournissait des transits sur

le transatlantique TAT 6, la Grande Bretagne et le reste de l'Europe. Ce projet de 10.000 km, 400 millions de dollars était confié à Alcatel (50%), STC (30%) et NEC (20%). Les deux plus gros investisseurs, France Télécom et Singapour Télécom (chacun de 80 millions de dollars, soit 20 % du total), permettent à ces deux opérateurs de se partager les responsabilités. Outre l'utilisation du système et la fourniture du transit à travers leurs pays respectifs sous forme de droits de passage, France Télécom et Singtel assuraient l'entretien du câble jusqu'à Djibouti avec leurs navires basés respectivement à La Seyne et Singapour. FCR était chargé de la gestion financière et France Télécom de l'exploitation des circuits. L'étude de l'installation et de l'exploitation du système, semblable à une copropriété, a été mis au point par les équipes de FCR, filiale de France Télécom. Le SEA-ME-WE restera le modèle des méthodes de promotion de systèmes de câbles sous-marins pendant les 15 années à venir.

3.2 – Les campagnes de pose des navires-câblers Marcel Bayard et Vercors

Raymond Croze

Le Marcel Bayard est lancé en 1961. Le service dispose alors d'un navire moderne, à traction diesel-électrique offrant de grandes possibilités de stockage. Il pose la liaison Perpignan – Oran en une seule opération, alors qu'il avait fallu trois poses de l'Ampère pour le Marseille – Alger. A partir de 1965, il pose chaque année une nouvelle liaison en Méditerranée et assure la pose du réseau construit par le constructeur français. La mise en service des futurs systèmes large bande et le remplacement de l'Alsace rendent indispensable la construction d'un nouveau navire de pose.

En 1974, la mise en service du Vercors permet de bénéficier d'un navire parfaitement adapté. La flotte est redistribuée entre les bases de Brest et de La Seyne. Le Vercors est basé à Brest et l'Alsace cède sa place au Marcel Bayard, déplacé de Brest à La Seyne-sur-Mer. Le Marcel Bayard, libéré des poses, reprend les activités de l'Ampère. Il passe six mois en Atlantique Nord dans l'un des 4 ports de garde : Southampton, Vigo, Hamilton (Bermudes) ou Saint-Jean de Terre-Neuve. L'Ampère accomplit son dernier séjour à Terre-Neuve en 1973, et assurera la garde en Méditerranée à partir de cette date.

En dehors de la garde en Atlantique, le Marcel Bayard réalise des campagnes variées. En 1969, c'est la pose de 4 câbles d'énergie entre Vancouver et l'île de Vancouver.



En 1971, il pose un réseau d'écoutes sous-marines aux Açores et il définit le tracé du câble transatlantique Cantat 2. En 1972, il définit le tracé du câble Rome – Tel Aviv et pose Alexandrie – Beyrouth et Marseille – Alger 2, en 1973 Penmarch-Casablanca, en 1974 Marseille – Crète – Chypre – Liban et enfin en 1975 Alger -Palma.

Lorsque le Vercors est mis en service en 1974, il enchaîne les poses de Saint-Raphaël - La Foux, Canet - Bizerte et Marseille – Rome en 1975 puis l'ensouillage du transatlantique TAT 6 avec la charrue américaine en 1976. Pendant toute sa vie de poseur entre 1974 et 2001, le Vercors posera 113.000 km de câbles sous-marins, ce qui le situe parmi les trois plus grands poseurs de l'histoire des câbles sous-marins. Depuis 2001, il est basé au Cap, sous pavillon mauricien et assure l'entretien des câbles atterrissant en Afrique du Sud. Le Vercors est bien connu des Seynois car une partie de l'équipe technique chargée du contrôle de la pose est affectée à La Seyne.

On songe tout naturellement à remplacer l'Ampère, ce serviteur qui a laissé une place particulière dans le cœur des Seynois. C'est Gérard Théry, Directeur général des télécommunications, un ancien des câbles sous-marins, qui prend la décision et annonce lui-même la nouvelle en 1980 lors d'une réunion de Direction décentralisée à La Seyne. Simultanément, il annonce la transformation de L'Ampère en Musée. Le contrat de construction du nouveau navire (futur Raymond Croze) est signé en décembre 1980.

Un mois plus tard, le 6 janvier 1981, c'est le drame. La dernière soudure d'un employé des chantiers allume un incendie dans le compartiment machines du Marcel Bayard. Attisé par un violent mistral, l'incendie dure pendant trois jours et le navire est déclaré perdu par le Collège des experts.

3.3 - Les nouveaux navires Raymond Croze et Léon Thévenin (1983)

Sur le plan commercial, l'absence d'un navire français en Atlantique pendant 2 ans peut signifier la fin du contrat avec des conséquences graves pour l'emploi. Il faut réagir vite et rendre hommage aux décideurs de l'Administration et de sa filiale France Câbles et Radio (FCR). Le remplaçant de l'Ampère était commandé aux ACH par FCR, comme ce fut le cas du Vercors. Après avoir eu la garantie de ses partenaires américains qu'un nouveau navire français aurait sa place en Atlantique, FCR commande immédiatement un nouveau navire aux ACH. Les deux navires, le Raymond Croze et le Léon Thévenin, seront livrés

en 1983. Basés respectivement à La Seyne et à Brest, ils assurent depuis cette date l'entretien des câbles dans leurs zones respectives.

Le nom de Thévenin rend hommage à l'ingénieur, théoricien des réseaux de télécommunications (théorème de Thévenin). Quant à Raymond Croze, né à Draguignan en 1908, ingénieur des télécommunications, il fut Directeur général des télécommunications entre mars 1957 et décembre 1967. La tradition est respectée puisque le Vercors, le Thévenin et le Croze remplacent l'Alsace, l'Ampère et le Marcel Bayard. La cérémonie d'inauguration du navire avec la présence du ministre Mexandeau et du Directeur général Dondoux a lieu à La Seyne le 12 octobre 1983. Personne ne se souvient plus du nom de la marraine (Marie-Annick Guénon) mais J.J. Damlamian, Directeur des réseaux extérieurs, souligne le prodigieux développement des câbles sous-marins depuis 10 ans, les succès de l'industriel français Alcatel qui devient le numéro 3 mondial, et annonce la mise en service d'un premier câble sous-marin à fibres optiques avec la Corse pour 1985.

Les dimensions des nouveaux navires sont de 107 m (longueur), 17,80 m (largeur). Ils ont une capacité de 1.060 m³ et de 2.000 tonnes, leur vitesse de croisière est 15 nœuds et leur autonomie 8.000 milles. Un gros effort a porté sur les conditions de vie à bord.

3.4 - Les câbles téléphoniques de La Seyne-sur-Mer

La Seyne-sur-Mer n'a pas la vocation de centre d'accueil de câbles (centre de transmission), mais la liaison Marseille – Rome – Tel Aviv (1976) est le septième câble sous-marin atterrissant sur la plage du Prado de Marseille. La concentration de toutes ces liaisons en un seul point transformait Marseille en centre d'éclatement du réseau de télécommunication mondial entre le trafic du Moyen Orient, de l'Europe du Nord et des Etats-Unis. Concentrer dans une même salle d'exploitation le trafic des pays arabes, d'Israël et de Corse créait parfois des situations cocasses lorsque les lignes de service se mélangeaient. Pour amusante qu'elle soit, cette situation n'était pas conforme à la plus élémentaire des règles de sécurité.

Deux nouveaux centres sont construits en 1976 et 1977 à La Seyne (Marseille 2) et à Martigues (Marseille 3). La Seyne sera le point d'arrivée des câbles suivants :

- 1977 : La Seyne – Bastia (CC2),
- 1978 : La Seyne – Tripoli,
- 1981 : La Seyne – Lechaina, Grèce (ARTEMIS),
- 1986 : La Seyne – Palerme - Singapour (SEA-ME-WE).

Toutes ces liaisons construites pour 25 ans auront une durée de vie beaucoup plus courte. La liaison CC2 sera abandonnée après la mise en service des deux premières liaisons à fibres optiques CC3 (1988) et CC4 car France Télécom abandonne tous ses câbles analogiques. Les deux câbles sur la Grèce (ARIANE – 1974 et ARTEMIS 1981) seront abandonnés en 1995. La liaison SEA-ME-WE fut abandonnée en 1999 après la mise en service de SEA-ME-WE 3 et le câble sur la Libye est prolongé mais le centre de transmission de La Seyne est désormais sans personnel.

4 – L'entretien et la commercialisation des navires

Le navire de garde en Méditerranée a vu son activité croître chaque année comme l'augmentation de la longueur du réseau à entretenir. Les jours de campagnes à la mer augmentent chaque année et le nombre cumulé des réparations passe de 3 à 114 entre 1969 et 1982.

1969 - longueur du réseau : 11.800 km, 3 réparations et 28 jours de campagne.

1980 - longueur du réseau : 40.670 km, 17 réparations et 185 jours de campagne.

Pour assurer le service après-vente, il faut un navire performant et bien équipé ainsi que des équipes parfaitement entraînées et motivées. Il faut également rentabiliser le dispositif mis à la disposition de tous les pays riverains de la Méditerranée.

4.1 - Les causes des défauts

Les causes des défauts n'ont pas évolué au cours des temps. Le chalutage est le principal ennemi des câbles, suivi des ancrages ou autres activités humaines, des défaillances techniques et des incidents géologiques. Actuellement le chalutage représente environ 50% du total, les autres causes se partageant la seconde moitié des dérangements. En Méditerranée, les câbles posés entre 1960 et 1980 étaient particulièrement vulnérables au chalutage car leur armure extérieure de protection n'excédait pas les profondeurs de 400 mètres. Cette profondeur était suffisante au moment de la pose mais le chalutage s'est développé progressivement jusqu'aux profondeurs de 600, voire 1.000 mètres. Dans les années 1980, l'armure extérieure des câbles a été déployée jusqu'à 1.000 mètres. C'est seulement à partir de 1990 que l'ensouillage des câbles a été généralisé, contribuant à réduire le nombre de défauts.

On évalue le nombre des interventions par 1.000 km de câble. Le ratio est actuellement de :

- 0,2 défaut/1.000 km pour les câbles immergés à plus de 200 mètres de profondeur,
- 2 défauts/1.000 km pour les câbles immergés entre 0 et 200 mètres de profondeur.

En fait, ces valeurs sont plus faibles en Méditerranée, car les plateaux continentaux sont peu étendus et les zones de pêches intensives peu nombreuses (plateau des Baléares et Canal de Sicile).

Pour limiter les ruptures par les ancres de navires au mouillage, des zones de mouillage interdit sont définies au voisinage des ports. Mais à cette époque, les ports méditerranéens sont encombrés, en particulier Tanger, Alger, Tripoli et Alexandrie. Les navires attendent au large dans des zones de mouillage autorisé. Beaucoup de navires ne respectent pas la réglementation et mouillent sur les câbles.

D'autres activités humaines sont les causes des dérangements programmés :

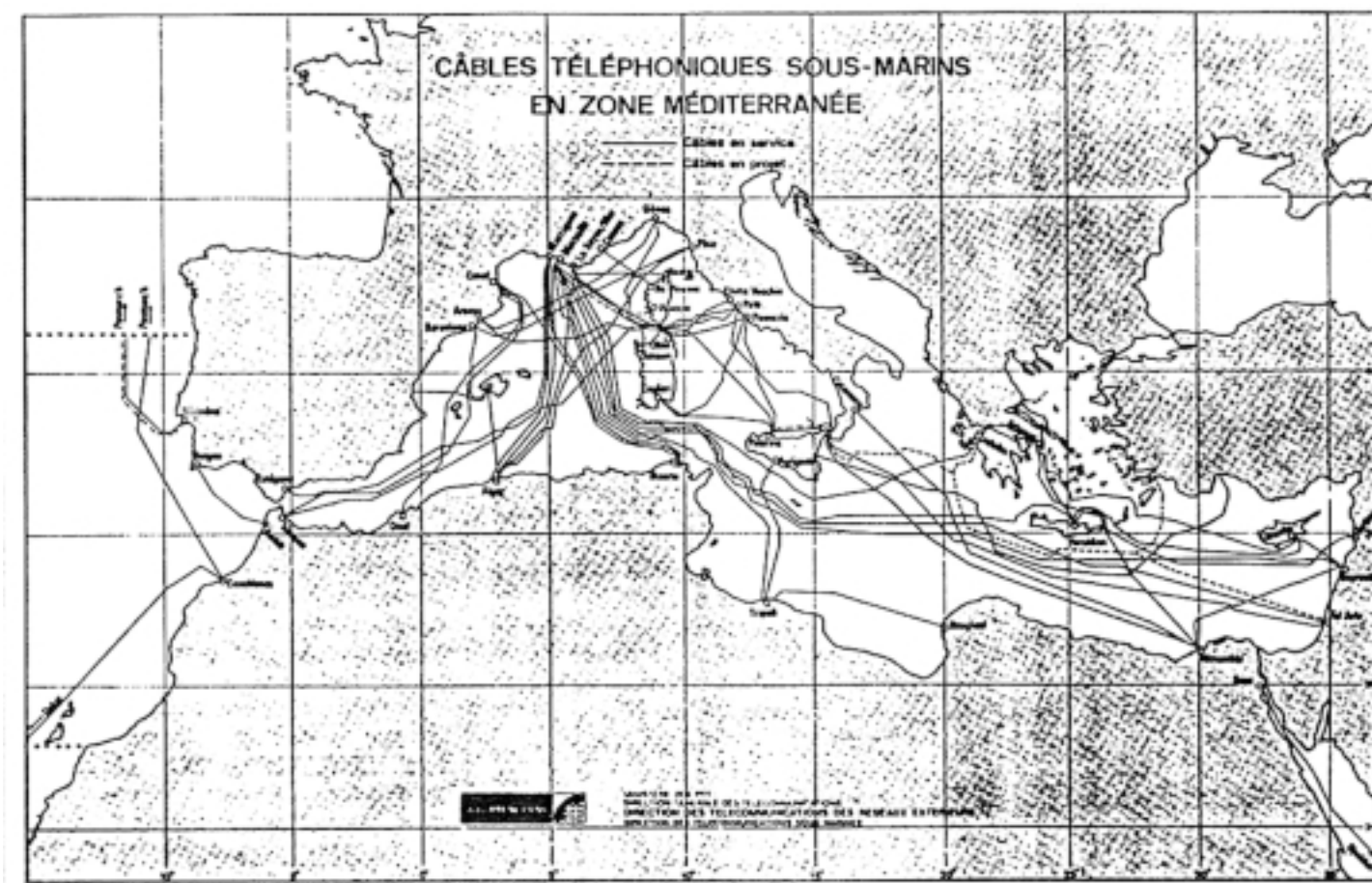
- (i) Les 4 poses de gazoducs entre la Sicile et la Tunisie en 1980 et 1981 entraînèrent 6 ruptures des câbles posés au milieu du détroit, en dépit des conventions signées avec le propriétaire TMPC à Milan en novembre 1979.
- (ii) En 1976, l'aménagement des plages du Prado entraîna le déplacement des 7 câbles en service, reliant Marseille à l'Algérie (3), la Tunisie (2), la Grèce et l'Italie.

Les causes naturelles (environ 10%) sont inattendues. Elles ont des effets assez graves sur le réseau. Le câble Palo – Tel Aviv, posé en 1983 dans le détroit de Messine, fut interrompu à trois reprises le 12 juillet 1977, le 11 mars et le 11 avril 1978. Le processus de destruction du câble est lié à une activité sismique entraînant la chute des sédiments le long des vallées sous-marines. Le 12 juillet 1977, une section de plus de 50 km de câble est coupée à ses deux extrémités et entraînée le long de la pente. Le câble est retrouvé par le câblage à 10 km de son tracé initial. Autant dire qu'une réparation de ce type est longue et délicate.

En septembre/octobre 1979, un accident a lieu sur le chantier de l'aéroport de Nice selon un scénario précis : 13h55, la mer se retire devant Nice ; 14h15, un tsunami recouvre la corniche de la Baie des Anges et cause des victimes à Antibes ; 18h45, la liaison Gênes - Barcelone est coupée à mi-chemin entre Nice et le Cap Corse et à 23h00, le câble Gênes – Sassari est coupé à son tour.

Les activités sismiques en Algérie (El Asnam – 11 octobre 1980) sont la cause de défaut sur les câbles posés en mer en particulier les liaisons entre Alger et les Baléares.

Enfin, pour être complet, signalons le sabotage



dans le port de Beyrouth des deux câbles reliant Beyrouth à Marseille et à Alexandrie survenue le 10 octobre 1973, le premier jour de la guerre entre Israël et ses voisins.

4.2 - Les contrats d'entretien bilatéraux

Pour rentabiliser le dispositif mis en place à La Seyne-sur-Mer, l'Administration décide d'agir dans un cadre bilatéral avec les propriétaires de câbles sous-marins en Méditerranée. Elle offre un navire-câblé parfaitement équipé, avec un matériel de localisation et de jointage, des ingénieurs et des techniciens entraînés à la dure école d'Atlantique Nord et s'appuyant sur une cartographie complète de la Méditerranée (comprenant la mémoire des câbles posés depuis les origines des câbles sous-marins).

Il fallait être attentif à la concurrence : une présence anglaise est toujours possible en Méditerranée orientale et le navire-câblé *Salernum*, basé à Naples, appartenant à un armateur privé italien, entretient le réseau italien.

Pour appuyer son offre commerciale, l'Administration propose le stockage et l'entretien des câbles, répéteurs et égaliseurs de réserves dans les conditions de température et d'hygrométrie recommandées par les constructeurs.

A partir de 1976, la Base enregistre les premiers contrats de maintenance :

- (i) 1976 : Italcable, Israël, Maroc, Tunisie,
- (ii) 1978 : Liban,
- (iii) 1979 : Grèce, Chypre,
- (iv) 1981 : Libye, Algérie

La Libye et l'Algérie posent deux cas particuliers. La Libye demande un transfert de technologie et envoie en formation 12 techniciens pendant deux mois à La Seyne-sur-Mer. Ceux-ci posent des difficultés aux hôteliers et propriétaires locaux. Les PTT d'Algérie retardent la signature des contrats, arguant du fait que la France s'était engagée à assurer l'entretien des câbles sous-marins dans le cadre des Accords d'Evian. Pour l'Administration, cet accord ne couvrirait que les câbles posés avant l'indépendance de l'Algérie mais pas les câbles suivants.

L'entretien de la liaison SEA-ME-WE entre La Seyne-sur-Mer et Singapour, le 10 juin 1986 est assurée à l'ouest par le navire français et la frontière de la zone s'étend jusqu'à Djibouti pour englober la mer Rouge. En Méditerranée et en mer Rouge, le réseau justifie la présence de deux navires et le navire espagnol *Teneo* est inclus à la demande des partenaires italiens (ASST et Italcable). Toutefois, France Télécom conserve la gestion des clients (les propriétaires de câbles).

De retour au port d'attache, les navires assurent un programme de veille technologique qui n'est pas toujours sans danger :

(i) Dès 1973, COMEX tente de se diversifier dans la protection des câbles et construit une première ensouilleuse. Deux clients sont sollicités, EDF et France Télécom. Pour EDF, il s'agit d'enterrer les câbles de la future ligne électrique à travers la Manche IFA 2000. Les essais ont lieu en 1976 et Michel Coulomb, qui assiste aux essais devant Marseille, doit embarquer dans la seconde plongée, la première étant réservée aux clients (EDF et le CEGB britannique). L'engin coule avec l'observateur d'EDF qui meurt noyé et COMEX abandonne son projet.

(ii) En 1976, Francis Rigal accompagne le français d'ATT, A.H. Dodeman dans un sous-marin Vickers du type "pisces". Il s'agit de contrôler un complément ensouillage du TAT 4 au large de Saint Hilaire du Riez (Vendée). Plus tard, un autre "pisces" reste bloqué au fond au large de l'Irlande avec deux hommes à bord. Ils seront sauvés par l'Alvin de la Marine Américaine, seul sous-marin télécommandé capable d'intervenir à cette époque. Le monde entier sera tenu en haleine pendant près d'une semaine.

(iii) En 1978, un projet mérite une attention particulière, celui de SIMEC. Pierre Blanc avait participé au projet d'EDF et fondé sa société en 1978. Il estimait qu'il y avait, dans le secteur des télécommunications, un marché pour un engin télé-alimenté et piloté par plongeur. Son idée était simple, il s'agissait de rendre marin un véhicule développé par le CNET pour la pose mécanisée des câbles lors du boom des télécommunications (1975 – 1980). Le Castor 1 est opérationnel en 1980 et des essais d'évaluation en rade d'Hyères démontrent l'efficacité de cet engin dans les fonds sableux. C'est Gilbert Gimenez, le patron des équipes d'intervention de La Seyne qui suit ce programme. Des chantiers au Moyen-Orient dans des sols durs coralliens permettent de constater la complémentarité du Castor et des sous-marins télécommandés (ROV).

(iv) En 1980, le porte-avion Foch perd un hélicoptère Super-Frelon au large de Toulon par 2500 mètres. La Marine nationale sollicite le Vercors qui récupère l'épave le 26 octobre. Un service vite remboursé par deux récupérations successives de charrires.

4.3 - Les transferts de technologie

Le complexe de La Seyne était à la fois entrepôt, base de navires, centre terminal de câbles, unité de recherche tout en étant doté d'un pouvoir de décision commercial. Les équipes techniques de La Seyne-sur-Mer

contrôlent les poses et les ensouillages à bord du Vercors. La base de La Seyne a acquis une renommée dépassant les frontières de l'Hexagone. Les stagiaires étrangers venaient visiter la base à l'issue d'un stage de formation chez le constructeur.

Définissant les procédures de réparation des techniciens et des jointeurs, les stages de formation étaient organisés pour les marins étrangers. Il y eut même un stage pour que des jointeurs britanniques apprennent à réparer les câbles Alcatel. De mémoire de marin des câbles, jamais fin de stage ne fut si joyeusement fêtée.

A partir de 1986, dès la mise en service du système SEA-ME-WE, la technologie des câbles sous-marins téléphoniques est condamnée par la numérisation des réseaux de télécommunications. Contrairement aux satellites, les câbles sous-marins ont une solution avec la fibre optique. Une nouvelle aventure s'annonce.

Conclusion.

La période 1960 – 1986 a permis à la France de construire un outil industriel compétitif autour de trois pôles : recherche (CNET), industrie (Alcatel) et exploitant (France Télécom). La technologie française se développa d'abord en Méditerranée, puis dans l'Atlantique et enfin dans le monde entier. La base de La Seyne-sur-Mer, spécialisée dans l'entretien du réseau de Méditerranée, fut associée aux programmes d'intervention sous la mer menés par ATT aux Etats-Unis et en France par EDF et la Marine nationale.

Pendant toute cette période, le personnel du centre resta en contact étroit avec les donneurs d'ordres : EDF, IFREMER, Marine Nationale (CERTSM et GISMER) et les industriels : COMEX, ECA, SIMEC, INTERSUB et TRAVOCEAN. A l'époque, la politique française d'intervention sous la mer oscillait entre l'intervention humaine privilégiée par le secteur pétrolier et la robotique sous-marine que la Marine nationale, IFREMER (Recherche profonde) et les Télécommunications (étude des tracés, pose et réparation des câbles ensouillés) souhaitaient développer pour la récupération d'objets perdus en mer.

On reproche souvent à France Télécom de ne pas faire connaître localement les réussites accumulées pendant cette décennie. C'est sans doute exact mais les déplacements du personnel, les changements de programme et les nombreux séjours à la mer des navires perturbaient les opérations de relations publiques. Pourtant, quelques repères

ont fait l'objet de larges développements dans la presse locale :

La Seyne - Bastia – Pose de l'atterrissement en juin 77. Mise en service : juillet 1977.

La Seyne – Tripoli (Libye) – Première pose en décembre 1978 – janvier 1979. Fin de pose en mars 79 – Inauguration par le Ministre Nuri Mohamed el Fituri el Madini le 19 septembre 1979.

La Seyne - Léchaina (Grèce) – Début de la pose en décembre 1980 – Inauguration à La Seyne le 17 décembre 1981 par le Ministre Mexandeau et le premier ministre grec Papandreou. Visites du Directeur général Théry à La Seyne en 1980 (annonce de la construction du navire remplaçant l'Ampère).



*Incendie
du Marcel Bayard
du 6 au 8 janvier 1981.*

*Exposition du centenaire
de la construction de
l'usine de La Seyne du 17
au 29 octobre 1981.*



JOURNAL DE L'EXPOSITION DU CENTENAIRE



*Inauguration du Raymond Croze le 12 octobre 1983 par le
Ministre Mexandeau.*

*Le SEA-ME-WE (câble sous-marin reliant La Seyne-sur-
Mer à Singapour) fut inauguré à Paris le 6 juin 1986.*

Notes bibliographiques

1 – Ernest Vlasto – *Le premier réseau français de câbles sous-marins* (1892) – L’auteur présente la première tentative française de construction d’un réseau privé dans les Antilles et l’organisation fortement intégrée des réseaux des sociétés anglaises.

2 – Le 12 décembre 1901, Marconi transmet un premier signal radio transatlantique entre la tour Cabot (Saint-Jean de Terre-Neuve) et le Pouldhu (Cornouailles). Ensuite, la radio se développe par étapes :

(i) entre 1901 et 1914, on note quelques applications pratiques en particulier le service avec les navires en mer offert par le British Post Office (1909),

(ii) entre 1920 et 1926, avec la mise en service des liaisons télégraphiques transatlantiques et des réseaux coloniaux à grande distance sur les ondes kilométriques,

(iii) à partir de 1927, avec la mise en service des liaisons téléphoniques et des réseaux coloniaux à grande distance sur ondes hectométriques dirigées.

3 – L’américain Lee de Forest invente l’audion, ancêtre de la triode amplificatrice en 1906. Les montages amplificateurs à contre-réaction qui offrent une grande stabilité de l’amplification sont inventés entre les deux guerres. Les chimistes britanniques Imperial Chemical Inc (ICI) découvrent en 1933 le polyéthylène (Polythène) dont les vertus isolantes sont très supérieures à la gutta percha, isolant utilisé sur les câbles télégraphiques.

4 – *In World’s submarine telephone cable systems*, édité par The Office of International Affairs, National Telecommunications and Information Administration (NTIA) - US Department of Commerce (3 éditions successives en 1980, 1984 et 1990).

L'argile de la Coudoulière

Artisanat et Industrie de la terre cuite à Six-Fours. Regard sur un patrimoine industriel méconnu.

Delphine Guarino,
agent territorial du patrimoine.
Bernard Cros,
ingénieur en chef de la Marine

Lorsque la commune de Six-Fours a ajouté “les plages” à son nom, l’affirmation de sa vocation touristique ne s’en est trouvée que renforcée. Le vacancier ou le simple badaud qui musarde aujourd’hui du côté de La Coudoulière peut déambuler sur les quais du port de plaisance puis, traversant les résidences de vacances toutes proches, il pénètre dans les terres en longeant un curieux mur fait de briques et de tuiles. Il aperçoit ensuite un étang à la fraîcheur bienvenue, et peut terminer sa promenade en admirant quelques oeuvres d’art contemporain exposées à la Maison du Cygne près du lycée de La Coudoulière.

Sans le savoir, notre visiteur a côtoyé les bribes éparses d’un patrimoine industriel aujourd’hui oublié. Méconnu du large public, mais pourtant encore vivace dans la mémoire de ceux qui travaillèrent dans l’usine de tuiles et briques de La Coudoulière jusqu’au début des années 70.

Certains se souviennent encore de l’usine qui dressa fièrement ses cheminées durant 70 ans au bord de la mer. Mais combien savent qu’elle n’était que l’héritière industrielle d’une longue tradition ancestrale ?

Placé en bordure du rivage au sud du cap Nègre, le terroir de la Coudoulière s’étend sur une quinzaine d’hectares. Au XVII^e siècle, son paysage est essentiellement agreste : vignes et pâtures se le disputent, tandis que quelques bois et labours parsèment le terrain. Mais l’essence de la Coudoulière est ailleurs. Un vaste gisement d’argile occupe largement le sous-sol. Son importance est telle que l’on peut supposer qu’il est connu depuis des temps reculés. Ce qui est certain, c’est que la présence de tuiliers à la Coudoulière est attestée au moins depuis la fin du XVII^e siècle. Deux familles témoignent de la vitalité de la tradition ancestrale des tuiliers. La famille Gueit (ou Guès), présente au début du XVIII^e siècle, s’allie en 1722 à la famille Coupiny, originaire de La Seyne où l’on rencontre

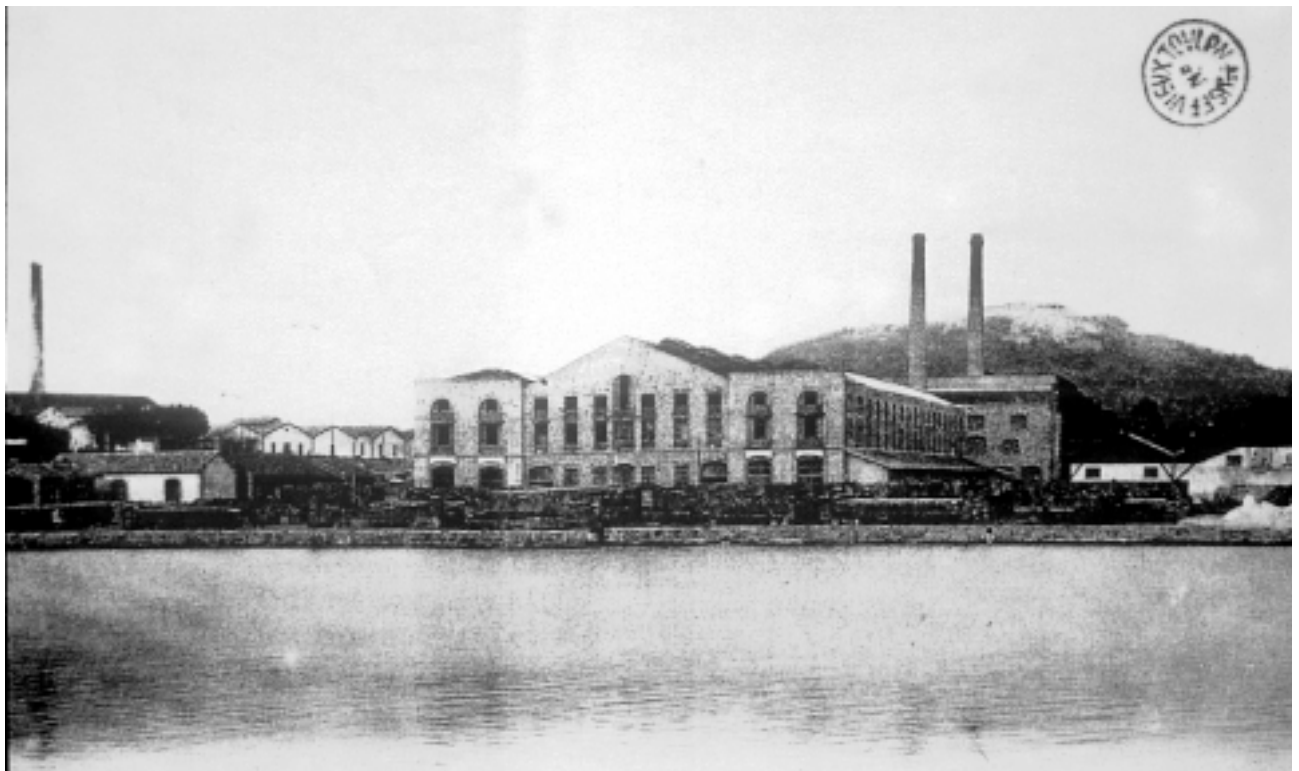
également des tuileries artisanales. La famille Coupiny deviendra le principal propriétaire foncier à la Coudoulière. Durant tout le cours du XIX^e siècle, l’activité de tuilerie-briqueterie à Six-Fours demeure concentrée à la Coudoulière. Quatre fabricants s’y partagent près de la moitié du terroir, en bordure de mer. Trois familles sont représentées : les Coupiny (Louis et André), Martinenq et Meille. Les installations destinées à fabriquer des tuiles rondes et des briques sont rudimentaires : atelier à pétrir et mouler à la main, four à bois et aires de séchage. L’activité est saisonnière ; extraite avant l’hiver, l’argile est travaillée entre le printemps et l’automne. En 1812, ce sont 14 personnes qui sont employées ici à exploiter 6000 quintaux de terre argileuse.

L’industrialisation entraîne au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle de profonds bouleversements au sein de la profession de la terre cuite. Un matériau de couverture novateur est mis au point en 1841 par les frères tuiliers Gilardoni. Il s’agit de la tuile à emboîtement, dite “ plate ” à Marseille et en Provence, fabriquée à l’aide de procédés mécaniques. Plus économique et plus fonctionnelle que la tuile ronde, la tuile plate à emboîtement, connaît un essor remarquable en France comme à l’étranger. Les tuiliers marseillais sont parmi les premiers en Europe à s’engager dans la voie de l’industrialisation. La tuile plate de Marseille connaît un immense succès et s’exporte en quantité sur les cinq continents. Les petites unités artisanales s’effacent progressivement au profit d’usines modernes mécanisées, fournissant des productions très élevées.

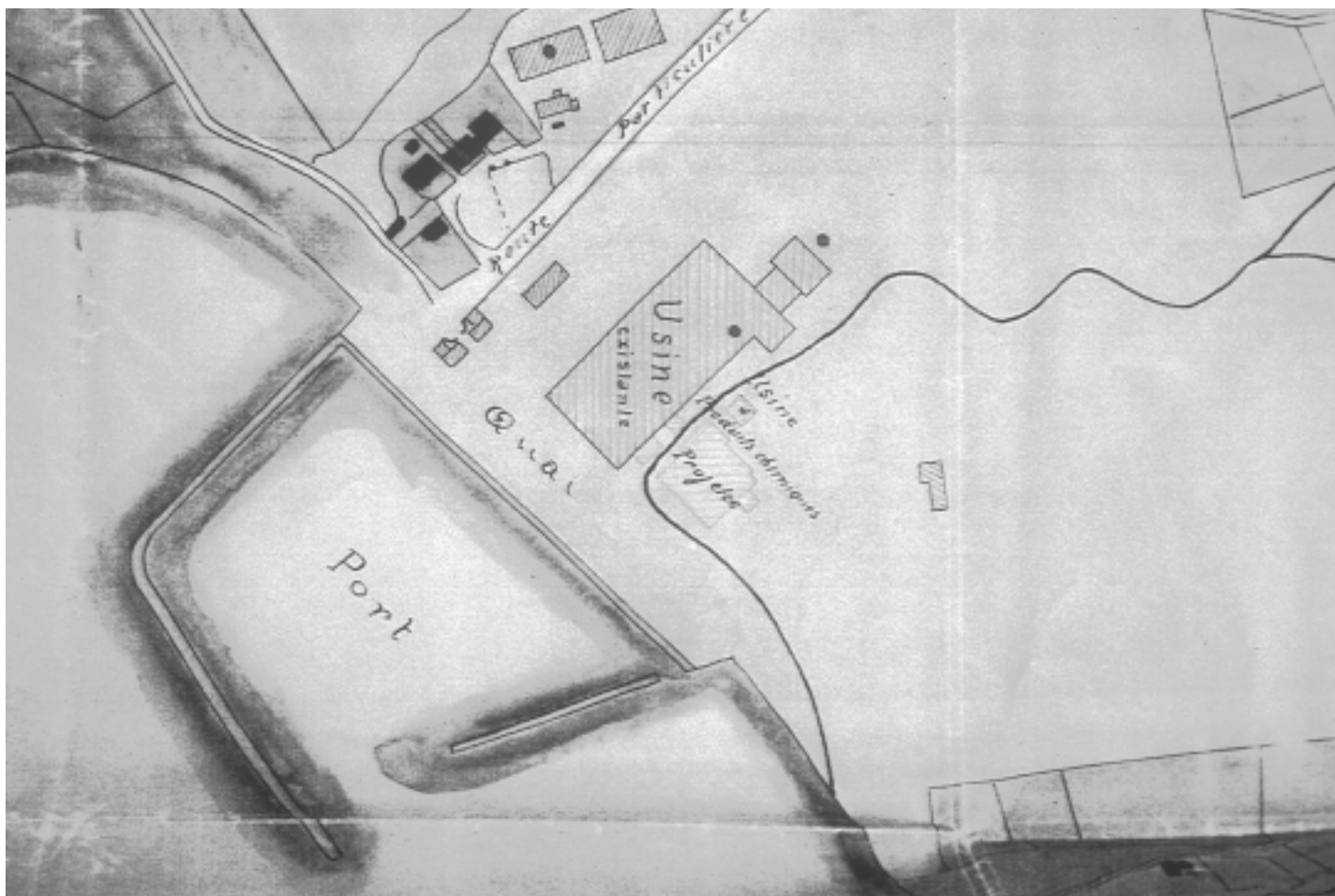
À la Coudoulière, trois fabriques artisanales (dont une appartenant à Coupini Toussaint) se maintiennent jusqu’à la veille du XX^e siècle. Le passage à l’ère industrielle s’opère grâce à l’intervention d’un entrepreneur marseillais : Etienne Boyer. Né en 1857, à Peypin, commune des Bouches-du-Rhône, il dirige la société de chaux et ciments Romain Boyer. Son esprit d’entreprise le pousse à se lancer dans l’industrie tuilière alors en plein essor. Etienne Boyer n’est pas l’héritier d’une dynastie familiale de tuiliers, à la différence de la plupart des fabricants de terre cuite marseillais. C’est un homme neuf dans ce secteur, qui possède toutefois un savoir-faire industriel et de solides connaissances techniques dans la fabrication de matériaux de construction. À partir de la fin de l’année 1898, il se livre à diverses recherches et études sur le gisement argileux de la Coudoulière. Celles-ci révèlent que l’argile possède les qualités requises pour la fabrication industrielle des produits céramique et représente une masse énorme dont la



Brochure publicitaire de la Société des Tuileries Romain Boyer au début du XX^e siècle.



La Coudoulière, usine des Tuileries Romain Boyer. A gauche de l'usine principale où sont fabriquées les tuiles et les briques, se trouve l'ancienne briqueterie, datant du XIX^e siècle, dont on aperçoit la cheminée.



Plan de l'usine et du port de la Coudoulière, 1903

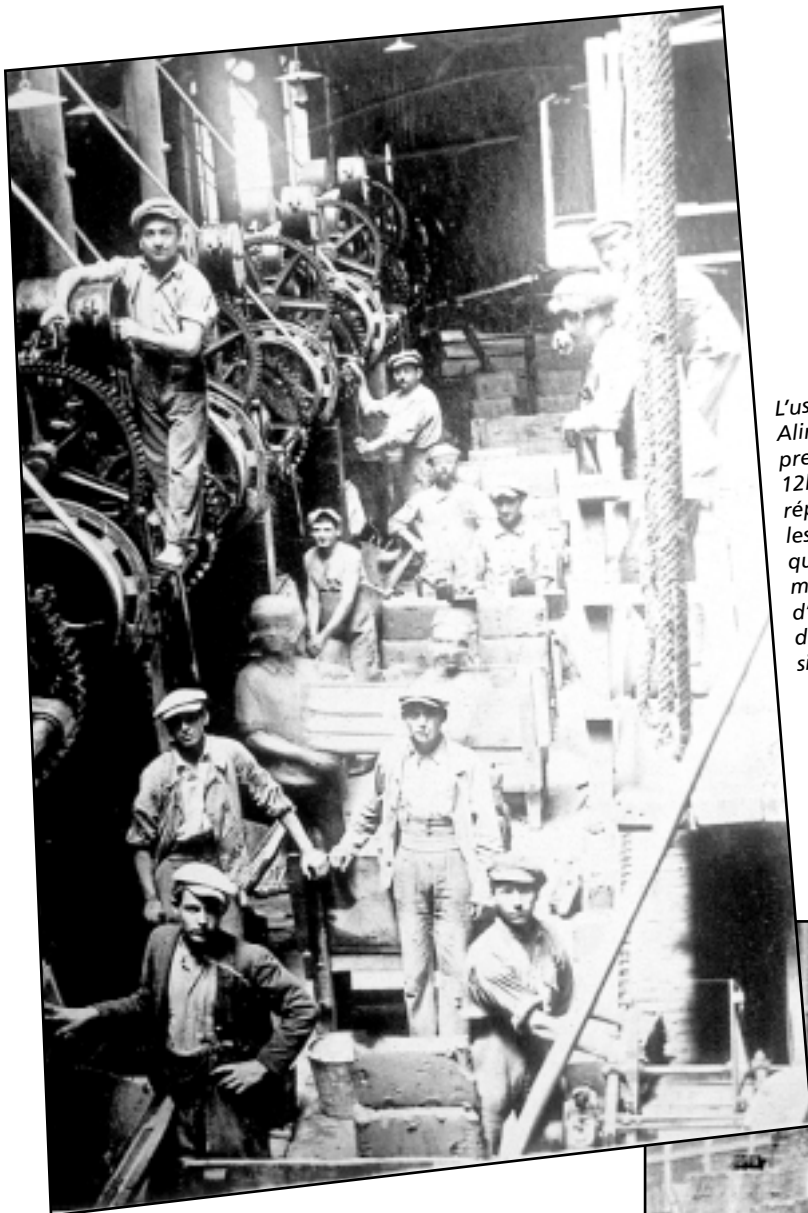
durée d'exploitation est évaluée à 75 ans. C'est dans ce quartier qu'il décide d'établir une importante tuilerie-briqueterie. Afin de financer son ambitieux projet, il fonde le 28 mai 1900, la Société anonyme des tuileries Romain Boyer, au capital de 3 millions de francs. La société acquiert aussitôt la quasi-totalité des terrains et immeubles du quartier de la Coudoulière ainsi qu'une trentaine d'hectares dans les environs. Entre 1901 et 1903 une usine moderne est édifiée, devant laquelle est aménagé un port abri, pour le transport des produits finis.

Comment s'organisent le travail, la circulation des hommes et celle des marchandises au sein de ce nouvel espace de production ?

D'une superficie d'environ 4000 m², l'usine abrite sur trois niveaux le cycle complet de fabrication des tuiles et des briques. L'espace s'organise en suivant l'ordre des opérations, selon un schéma de circulation, d'est en ouest. Extraite dans la carrière voisine, l'argile est broyée puis malaxée par de puissantes machines, situées aux niveaux supérieurs de la partie est de l'usine. Elle en sort sous forme

de blocs d'argile découpés en tranches appelées " galettes ", dans l'atelier de fabrication des produits, au rez-de-chaussée. C'est dans cet espace que sont transformées les galettes d'argiles en tuiles plates, à l'aide de presses mécaniques. Le rendement de ces presses est d'environ 5500 tuiles par jour de travail. La tuile fraîchement moulée est placée dans les aires de séchage naturel qui s'étendent sur les deux niveaux, au-dessus du four. Les séchoirs bénéficient ainsi de la chaleur du four et d'un maximum de ventilation grâce à de nombreuses fenêtres. Après séchage, elles sont cuites dans un four novateur, dénommé four Hoffmann. C'est un four continu où les produits sont fixes et le feu mobile. Les produits cuits sont ensuite empilés en longues rangées, appelées " estives ", sur le terre-plein, devant la façade ouest de l'usine. Ils sont prêts à être chargés sur les navires de faible tonnage.

Ce système, qui a l'avantage de rationaliser la production, implique une parcellisation des tâches. L'essentiel du personnel de l'usine est composé de manœuvres qui répètent toute la journée les mêmes opérations. C'est le cas des ouvriers " pressiers " qui alimentent les presses mécaniques en galettes et démoulent les tuiles pressées. Les



*L'usine de la Coudoulière.
Alimentation des presses. " Les
pressiers travaillaient de 7h30 à
12h et de 13h30 à 17h. Ils
répétaient à longueur de journée
les mêmes tâches très spécialisées
qui consistaient à plaquer sur les
moules en plâtre les galettes
d'argile. La tuile pressée était
démoulée par un autre pressier
situé de l'autre côté de la presse*



*Les ouvrières posent
devant l'usine des
Tuileries Romain Boyer*

tâches les plus répétitives et demandant le plus de précision sont confiées à la main-d'œuvre féminine. Ce sont les “ perceuses ” qui percent la tuile fraîchement moulée, pour pouvoir la fixer ensuite sur le toit, les “ tailleuses ” qui assurent l'ébarbage des tuiles presque sèches, ou bien encore, les “ placeuses ” qui rangent les tuiles sur les étagères dans les séchoirs. Seuls les “ chefs enfourneurs ” chargés, à l'intérieur de la galerie du four, d'empiler les tuiles et les briques, devant la zone de feu qui avance, possèdent un savoir-faire technique. Les ouvriers sont soumis à des conditions de travail difficiles. L'extraction de l'argile au pic et à la pioche est particulièrement éprouvante physiquement. Les enfourneurs et les défourneurs sont confrontés dans les fours à des températures extrêmes, atteignant 50°.

Face à la pénurie d'ouvriers locaux, qui se détournent des travaux peu qualifiés et moins rémunérateurs, l'usine recrute massivement des travailleurs italiens. À la veille de la Grande Guerre, 210 des 220 ouvriers de l'usine sont Italiens, Piémontais essentiellement. Afin de fixer cette main d'œuvre étrangère, les Etablissements Romain Boyer font construire des logements ouvriers à proximité de l'usine. La “ Cité ”, composée de deux bâtiments, munie d'un puits et d'un lavoir central, accueille 80 travailleurs et leurs familles en 1914. Ils disposent également de jardins, ressources supplémentaires non négligeables. La société fait construire une cantine, des habitats individuels pour le personnel, ainsi que des logements à l'usage des directeurs de l'usine, dont la “ Maison du Cygne ” est le seul vestige. Elle participe financièrement à la construction de l'école de la Coudoulière en 1936. Cette politique paternaliste se manifeste tout au long de l'existence de l'usine. Ainsi se développe une vie de quartier, avec ses fêtes, ses lieux de sociabilité comme le café d'Angelo, rythmée par l'usine.

Quels sont les rythmes qui ponctuent la vie de cette usine ?

La fabrication des tuiles ne démarre qu'en 1904, après plusieurs mises au point des installations industrielles. L'usine développe de 1905 à 1912 sa force de production grâce à l'acquisition d'un second four Hoffmann, de presses plus puissantes, et de nouveaux outils industriels. Ce qui a pour conséquence de doubler la production qui atteint plus de 6 millions de tuiles. En 1907 une chaîne de fabrication de carreaux est aménagée dans l'ancienne briqueterie ce qui complète ainsi la gamme des produits fa-

briqués par les Etablissements. L'usine atteint alors sa pleine marche, qu'elle conserve jusqu'à la veille du premier conflit mondial. Au cours de cette phase d'expansion, la marque Romain Boyer s'ouvre largement à la grande exportation. Les tuiles sont transportées, à l'aide d'un chaland remorqué, de la Coudoulière à Marseille. Celles-ci sont ensuite transbordées sur des navires au long cours et exportées dans tout le bassin Méditerranéen, en Europe de l'est, en Amérique du sud, ainsi qu'en Inde.

La mobilisation en août 1914 prive l'usine de main-d'œuvre et entraîne l'arrêt des fabrications. Elle reprend toutefois une activité partielle et intermittente de 1916 à 1918, et assure une production réduite écoulée localement. Après la fin des hostilités, la société participe activement à l'effort de reconstruction des régions dévastées du Nord de la France, en livrant d'importantes quantités de tuiles.

Dans les années vingt, l'usine retrouve une activité particulièrement dynamique, en raison de la forte demande de produits céramique et de la hausse des prix de vente. De nombreux efforts sont entrepris pour développer la capacité de production. L'usine est agrandie en 1923 pour la construction de séchoirs supplémentaires. Des séchages artificiels sont installés en 1929. La construction d'un troisième four est un temps envisagée, mais ce projet est abandonné. La modernisation des équipements permet d'atteindre un niveau de production supérieur à celui d'avant-guerre. 8 millions de tuiles sont fabriquées en 1930 et la production totale de produits céramique dépasse les 20 000 tonnes. La marque Romain Boyer, qui choisit pour emblème le cygne, est plus que jamais présente sur les cinq continents. L'approfondissement du port, en 1929, permet aux navires à voiles et à vapeur de faible tonnage de charger les tuiles directement à la Coudoulière et de les livrer en Afrique du Nord. Pour les destinations plus lointaines, les marchandises sont toujours expédiées à partir de Marseille.

La crise économique de 1929 met un terme à cette période de prospérité. La chute des ventes de tuiles à l'exportation frappe la société Romain Boyer ainsi que l'ensemble de la profession. L'usine maintient une activité au ralenti grâce à ses débouchés de la région toulonnaise et d'Afrique du Nord. Les prix de vente baissent fortement en raison de l'âpre concurrence des tuileries marseillaises et italiennes. À ces difficultés commerciales, s'ajoutent des problèmes d'appauvrissement des réserves d'argile. La ma-

tière première perd de sa qualité et doit être extraite en profondeur ce qui augmente les coûts de main-d'œuvre et de matériel. Une nouvelle carrière est ouverte derrière l'usine en 1939, et permet une réduction des coûts de fabrication. Ces difficultés pour un temps surmontées, l'usine doit faire face aux lourdes incidences de la seconde guerre mondiale.

L'usine de La Coudoulière subit durement les effets de la seconde guerre mondiale. Ralentie par la mobilisation en 1939, la production chute de 50% du fait des restrictions de toutes sortes. Les années 1942-43 sont le creux de la vague ; employés 2 ou 3 jours par semaine, les ouvriers cherchent du travail ailleurs. Dans ces conditions la fabrication des tuiles est arrêtée en 1943. À l'approche des combats pour la libération, l'occupant fait évacuer l'usine au printemps 1944. Laissés à l'abandon, l'usine et les logements sont pillés et vandalisés. Avant de quitter le secteur, les Allemands sabotent les jetées du port. Après la Libération, la désolation règne dans l'usine et le port. D'importantes mises en état conditionnent la remise en marche de l'usine et du port. Le manque de main-d'œuvre est compensé par des prisonniers de guerre, Allemands et surtout Italiens. Mais les difficultés d'approvisionnement en matériel, en combustible et en électricité freinent sérieusement la production, qui stagne à 9573 tonnes en 1945. Le port est rétabli et dragué en 1948-49 ; les travaux seront remboursés par l'Etat au titre de l'indemnisation des dommages de guerre. Pour faire face aux besoins de la reconstruction, le matériel de l'usine est modernisé et les fours Hoffmann remis en état. Au terme d'une difficile reprise, la production retrouve un niveau supérieur à celui d'avant-guerre en 1948 (17000t contre 15700 en 1937). La remise en état du port permet la relance des exportations maritimes, principalement vers l'Afrique du nord.

Le ralentissement de la production conjugué aux besoins de la reconstruction entraîne une concurrence aiguë dans l'industrie céramique. L'entreprise Romain Boyer fait alors preuve d'inspiration en acquérant la licence de fabrication de la tuile romane, avec l'exclusivité pour la vente dans la région provençale et à l'export. Mise au point par la société Lartigue et Dumas à Auch, la tuile romane répond avantageusement au souci du retour à une architecture respectueuse du caractère régional. Son aspect la rapproche en effet de la tuile canal, tout en étant d'une mise en oeuvre plus économique. La production démarre au printemps 1950 et rencontre rapidement un vif succès. L'engouement pour ce nouveau produit est tel que la production annuelle

dépasse les 20.000 tonnes. La demande est telle que les délais de livraison atteignent 3 à 4 mois. Dopée par ce renouveau, l'exportation reprend de plus belle et représente 20% du chiffre d'affaires en 1951.

Malgré le succès de la tuile romane et la modernisation permanente des installations, les années 50 se montrent difficiles. L'activité à l'exportation décroît inexorablement. Elle chute à moins de 10% en AFN en 1953 et se trouve à zéro vers les autres destinations. L'appauvrissement des ressources en argile de la société devient une préoccupation constante pour la survie de l'usine. La carrière de La Coudoulière est épuisée en 1956 et la production ne survit que grâce à l'acquisition d'une nouvelle carrière à La Londe, qui s'ajoute à celle exploitée à La Cadière depuis la fin de la guerre. La situation demeure néanmoins satisfaisante, avec un niveau de production qui culmine à 22.170 tonnes en 1964. Mais qui ne cesse ensuite de décroître. En 1966, la société des tuileries Romain Boyer est conduite à fermer l'usine qu'elle avait acquise à Istres en 1935. La fin de cette même année 1966 voit s'engager un processus témoignant du réalisme de la société, mais douloureux pour l'usine de La Coudoulière. La société des tuileries Romain Boyer devient la société Romain Boyer. Son nouvel objet social exclut explicitement la fabrication et le commerce de tuiles, briques et autres produits céramique. En revanche, il porte entre autres activités sur la mise en valeur touristique de tous immeubles et toutes installations portuaires. Toujours tournée vers l'avenir, la société Romain Boyer a compris de quels enjeux touristiques est porteur son site de La Coudoulière. Le dernier acte de l'usine se joue en 1967 lorsque ses portes se ferment. Ses murs sont mis à bas l'année suivante. Après des siècles d'activité céramique, le quartier de La Coudoulière entre résolument dans l'ère touristique.

Lorsque le rideau tombe sur les tuileries Romain Boyer, le Var perd son principal centre de production de tuiles et de briques. L'image de la terre cuite en Provence est souvent assimilée, dans la mémoire collective, à celle du bassin marseillais ou d'autres centres varois. Or, la moitié du tonnage de terre cuite produit dans le département était, en effet, fabriquée par l'usine de la Coudoulière. Celle-ci a fait preuve, tout au long de son existence, d'un réel dynamisme, en modernisant régulièrement ses installations, en diversifiant et en innovant les produits fabriqués. Elle a ainsi joué un rôle non négligeable dans l'économie départementale et favorisé son rayonnement, en exportant aux quatre coins du monde, des tuiles qui portent aujourd'hui

encore la mention “ Tuileries Romain Boyer - Usine à Six-Fours (Var) ”.

Unique industrie de la commune six-fournaise, les tuileries Romain Boyer ont, pendant 70 ans, rythmé la vie économique et sociale locale. Aujourd’hui, ce site industriel a laissé la place à un complexe touristique, mais son souvenir est toujours présent dans la mémoire des anciens de l’usine et de tous ceux qui l’ont connu en activité. Afin que ce passé industriel soit restitué aux générations présentes et futures, il nous appartient de retrouver, conserver et diffuser les témoignages. Qu’il s’agisse des traces matérielles, comme les archives écrites et photographiques, les vestiges des murs en tuiles. Mais, surtout, il est urgent de recueillir la mémoire vivante des femmes et des hommes qui ont fait marcher cette usine, source indispensable pour appréhender ce récent passé. Des initiatives dans ce sens ont été en-

treprises par la ville de Six-Fours. La restauration et la réhabilitation de la Maison du Cygne, véritable catalogue grandeur nature des productions de l’usine, ainsi que la réalisation d’une exposition consacrée à ce thème, contribuent à faire revivre l’épopée de l’industrie de la terre cuite à la Coudoulière. D’autres actions restent à mener pour la connaissance et la mise en valeur de ce patrimoine industriel dont l’intérêt historique n’est plus à démontrer.

Remerciements à la ville de Six-Fours-Les-Plages, à Régine Arrouméga des archives communales de Six-Fours-Les-Plages, à la société Zarifi et Cie (archives privées de la société des Tuileries Romain Boyer), ainsi qu’à toutes les personnes qui, par leurs témoignages et leurs apports documentaires, ont constitué une source précieuse pour la connaissance de ce riche patrimoine industriel.

Julien Gomez-Estienne,
Historien de l'art

l'expédition d'Alger. Il faut se situer dans le contexte du développement de la marine et l'apparition des bateaux à propulsion à vapeur. Courdouan a 20 ans, vit chez ses parents, place d'Italie, et commence à donner des cours de dessin à ses amis royalistes.

Ses débuts

Sa formation

Le peintre toulonnais Vincent Courdouan traverse en grande partie le XIX^e siècle, et ses oeuvres, pour la plupart des paysages maritimes, représentent sa Provence natale. Les vues seynois sont ainsi nombreuses et nous rappellent l'aspect des quartiers du sud de la ville avant les grands aménagements engendrés par le tourisme.

En 1826, Courdouan a seize ans et décide de devenir dessinateur. A Toulon, seule l'école des beaux-arts de la Marine peut lui offrir un enseignement de qualité. L'arsenal s'était en effet doté, vers 1640, d'une école de sculpture navale pour former les ornemanistes, sculpteurs spécialisés dans les reliefs en bois de décorations des bateaux. Cette école attire des artistes tels que l'Aixois Jean van Loo et le Marseillais Pierre Puget (1620-1994) qui en est le directeur de 1668 à 1679. On écrira souvent au XIX^e siècle que les artistes provençaux sont passés par l'école de Puget, c'est-à-dire l'école de l'arsenal. Le dessin est alors un outil analytique indispensable et utilisé par les artistes comme par les techniciens. C'est le professeur Pierre Letuaire (1798-1885) qui décèle les dons de Courdouan et le fait admettre à l'école de l'arsenal. En 1829, après trois ans de formation au dessin, Courdouan souhaite devenir graveur et part donc pour Paris parfaire sa formation auprès d'un graveur d'origine toulonnaise, Jean Nicolas Laugier (1785-1875). A Paris, il fréquente des peintres et se rend souvent au Louvre. Ne supportant pas le climat parisien et l'éloignement de sa famille, son séjour ne dépasse cependant pas un an.

Nous sommes en 1830, au début de la Monarchie de Juillet. Toulon compte 30.000 habitants et reste la deuxième ville de Provence et le deuxième port militaire du royaume. Cette même année (le 30 mai) voit le départ de



Vincent Courdouan
Collection Fondation
Regards de Provence

Etre artiste à Toulon n'est pas aisé tout au long du XIX^e siècle. Les débouchés professionnels sont bien maigres. L'enseignement privé ne fait pas recette et les postes de professeur à l'école de l'arsenal sont peu nombreux. Bonnegrâce, Grandjean, Ginoux, Nouvelle ou Noble font carrière à Paris, Aiguier à Marseille et les frères Lauret travaillent à Alger. Courdouan ne fait pas exception ; il expose régulièrement au Salon à Paris et travaille sur des éditions de lithographies à Marseille. C'est à Paris que ses pastels connaissent leurs premiers succès et ce sont les clients de la capitale qui le pousseront à aborder la peinture à l'huile.

Courdouan fait beaucoup de dessins et d'aquarelles dans les alentours de Toulon, au contact de la nature. Son goût pour les promenades l'amène, par exemple, à Gênes en 1838, où il se rend à pied avec trois amis, ce qui lui vaut d'être arrêté par les carabiniers qui les prennent pour des espions !



Barque dans une anse - 1846
mine de plomb, rehauts de blanc sur papier brun 0,12 x 0,19,
coll. Part.

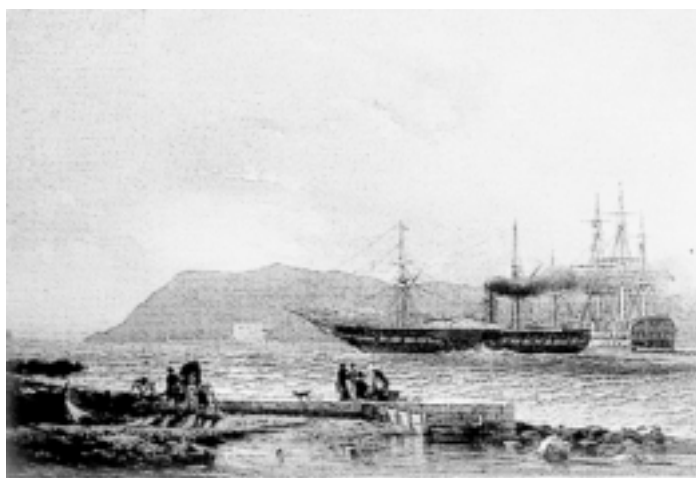
Ce n'est qu'à 36 ans, en 1846, que Courdouan décide d'aborder la peinture à l'huile. C'est un succès ; la première toile exposée, "Le combat du Romulus", obtient une médaille au Salon de 1847. Le tableau est alors acheté par



Combat du Romulus - 1847

l'Etat et offert à la ville de Toulon. De grandes dimensions (1m14 x 1m 72), la toile s'inscrit dans le registre de la peinture d'histoire, il s'agit d'un combat naval qui a eu lieu au Cap Brun en 1814. Ce genre reste cependant une exception dans l'oeuvre du peintre, ses toiles étant plus généralement l'expression de beautés simples de la nature.

L'oeuvre de Courdouan est riche de représentations de bateaux, de la barque de pêche aux transports de commerce et aux bateaux de guerre qu'il dessine sur des carnets et reprend ensuite en atelier dans ses compositions. Rares sont les toiles de Courdouan, comme L'Albatros, où l'on trouve des bateaux à vapeur. Mais la fidélité de la représentation est toujours là. On y remarque le souci du détail poussé jusqu'à la représentation de la figure de proue du navire : un albatros. Il s'agit d'une scène de genre sur



Bateau à vapeur, l'Albatros

fond de coucher de soleil derrière le cap Sicié. La scène principale, c'est bien sûr le départ de "l'Albatros" mais, juste derrière lui, prend place un lourd vaisseau à deux

ponts de la Royale, l'un est immobile, l'autre est lancé à toute vitesse. Le premier plan est animé par un groupe de femmes venues assister au départ de la frégate. La présence des pêcheurs donne un côté pittoresque : ces derniers, ne semblant pas troublés par ce qui se passe, continuent leurs activités en tournant le dos au bateau.



Mourillon et grande rade de Toulon - 1854
huile sur toile 0,53 x 0,77
Fonds Régional d'acquisition d'œuvres provençales
Office Régional de la Culture



Creux Saint-Georges, Saint-Mandrier - 1878
huile sur toile 0,64 x 1,05
coll. Part.

Saint-Mandrier pittoresque

Les rivages de la presqu'île de Saint-Mandrier sont souvent le décor de scènes de genre tournées vers la pêche. Ainsi, "Le Mourillon et la grande rade de Toulon" (1854) et "Port de pêche provençal Saint-Mandrier" (1885) allient, dans une composition simple en trois strates, les différents univers chers à Courdouan : scènes de pêche, littoral provençal et Toulon et ses bateaux de guerre.

Dans "Creux Saint-Georges, Saint-Mandrier" (1878), on remarque l'absence des quais du port. Au premier plan

l'activité est détaillée, tel un gros plan de ce qui se passe en face, et le décor est toujours le même en fond : Toulon qui n'est identifiable que par trois éléments : la mer, la montagne et le vaisseau à voiles de la Marine.

Tamaris en 1872

Vincent Courdouan décrit donc aussi bien les activités humaines que les paysages pittoresques. Cependant, les huiles sont faites en atelier et son naturalisme reste timide. Ce n'est pas Courbet et Courdouan ne représente pas, pour reprendre une expression journalistique de l'époque, le "villain midi" (1859) de Loubon. La peinture de Courdouan est sereine, quelque peu hors du temps mais toutefois localisable. A partir de 1860 son style se fige et Courdouan reste conservateur tant dans son art que dans ses idées politiques royalistes.



*Corniche de Tamaris - 1872
huile sur toile 0,45 x 0,79
coll. Part.*

En 1872, Courdouan peint à deux reprises Tamaris. Dans "Corniche de Tamaris", on retrouve le coucher de soleil derrière le Cap Sicié. Il s'agit d'une vue du Manteau vers les Sablettes donnant une image de Tamaris à la veille de l'arrivée de Michel Pacha et des premiers aménagements. Le Manteau est, par voie de terre, relativement isolé et pour s'y rendre du centre ville on doit emprunter le chemin de l'Evescat. Le premier plan représente un bastidon de pêcheurs, tel que les décrit G. Sand dans son roman "Tamaris". Ce tableau montre également la variété de la végétation, on repère facilement un chêne, des peupliers et des pins

mais aussi un palmier, déjà présent sur le littoral provençal et presque à l'endroit même où Michel Pacha va implanter sa palmeraie.

Dans "Tamaris", le pittoresque du tableau précédent est toujours visible, les pêcheurs ramènent leurs filets à terre mais le quartier cesse d'être rural et devient bourgeois. Nous sommes un an après la chute de Napoléon III mais toujours dans la tradition de "l'Empire libéral" qui va perdurer pendant les premières décennies de la IIIe République. La majeure partie des constructions représentées sur la toile sont encore présentes : la villa "l'Orangerie", avec son appareillage néo-Louis XIII de briques et de pierre, la "Villa blanche" au sommet du Manteau, la tour de Balaguiet et le petit port du Manteau. La corniche n'existe pas encore, et les dames en robe à crinoline se distraient en regardant le travail des pêcheurs.

Le littoral du Lazaret ou du Crouton sont présents dans d'autres oeuvres de l'artiste, souvent des dessins, pastels ou aquarelles : "Saint-Mandrier, le Lazaret", "Corniche de Tamaris" (1837), "Marine, pêcheurs près de Toulon" (1846), "Le cap Sicié" (1862), "Les deux frères, pointe de Notre-Dame du Mai, vue des Sablettes" (1868), "Tamaris" (1880), "Petite rade de Toulon" (1882).

En 1881, l'Etat lui achète une huile intitulée "Les environs du fort Napoléon" pour la déposer au musée de Nîmes. Représentant un sous-bois au crépuscule, la toile fait exception dans l'oeuvre de l'artiste par l'absence de la lumière provençale et du littoral.

De nos jours, les tableaux de Vincent Courdouan sont visibles dans la plupart des musées de la région.

Petite rade de Toulon - 1882



L'arrivée et l'installation des Pieds-Noirs

à La Seyne-sur-Mer et dans le Var en 1962

Le Provençal

Mercredi 25 Juillet 1962

Avec les rapatriés d'Afrique du Nord

APRÈS DOUZE ANS DE FERMETURE

**Le grand Hôtel de Tamaris
a ouvert à nouveau ses volets
pour accueillir 233 rapatriés**



Depuis plus de dix ans, ces volets étaient clos. Ils se sont ouverts quant-hier pour accueillir 233 réfugiés d'Algérie. (Photo R.F.)

Gérard Crespo,
docteur en histoire

Le 3 juillet 1962, l'Algérie proclamait son indépendance. Durant le mois précédent, 225.000 personnes avaient quitté l'Algérie pour la France. Au cours de la semaine précédant le 3 juillet, 5000 personnes débarquent à Toulon en provenance de Bougie (aujourd'hui Bejaia), de Philippeville (aujourd'hui Skikda) mais surtout d'Oran et de Mostaganem.

Mais dès le mois de mai, le journal La République, en date du 19, lance un cri d'alarme : *“Panique et exode chez les Européens d'Algérie”*. Le 23 du même mois, la République, toujours, titre : *“L'exode des Européens s'accroît”*. Le 27, des civils en provenance d'Alger, débarquent à la base aéronavale du Palyvestre à Hyères et le 29, la municipalité toulonnaise demande au préfet du département et au gouvernement des moyens financiers pour résoudre les problèmes de logement posés par ces arrivées.

Parallèlement, des associations soutenues par la municipalité lancent la “Croisade de la Solidarité” et d'autres une “Croisade de l'Amitié et de la Fraternité”. Le 4 juin, toujours sous l'égide de la municipalité Arreckx, est créé à Toulon un Comité d'Accueil des Rapatriés. Quelques jours plus tôt, une structure identique avait été créée à Draguignan, également à l'initiative du maire.

En un mois, 27 mai-27 juin, en provenance directe d'Algérie, arrivent une centaine de personnes par des moyens divers -cargos, avions, chalutiers-, 300 enfants orphelins ou que les événements ont séparés de leurs parents et quelques centaines de personnes ayant préalablement atterri à Marignane ou à Orly et qui ont ensuite décidé de rejoindre le département du Var pour y retrouver de la famille, des amis, des voisins.

L'antenne du Secrétariat d'Etat aux Rapatriés de Toulon a commencé à traiter quelques centaines de dossiers. Cela semble peu, eu égard au nombre d'arrivées à Marseille qui, entre le 11 et le 24 juin, comptabilise en moyenne

journalière environ 3500 arrivées. Mais c'est beaucoup si l'on considère que la municipalité toulonnaise ne reçoit aucune aide gouvernementale ou préfectorale et qu'elle s'appuie sur l'entraide associative et l'abnégation des bénévoles à qui elle offre un soutien inconditionnel.

Le 27 juin, toutefois, le Conseil des Ministres qui, jusque-là, considérait les réfugiés comme des “touristes”, décide enfin d'agir en donnant aux préfets et aux élus le droit de réquisitionner des résidences de vacances destinées à la location. Cette ordonnance ministérielle pourra être appliquée jusqu'au 1^{er} juillet 1963.

Dans le même temps, à Marseille, les événements prennent un tour dramatique pour les réfugiés. Le 29 juin, un mouvement de grève s'est déclaré sur le port. Les marins et officiers réclament une hausse des salaires, le paiement des jours fériés, une indemnité de fin de carrière, un 13^{ème} mois, une allocation supplémentaire d'ancienneté, une relâche d'au moins 18 heures dans les ports entre deux voyages. Les armateurs refusent. Les bateaux à destination de Marseille sont détournés sur Toulon.

D'autres navires sont alors réquisitionnés pour effectuer des aller-retour Toulon – les ports d'Algérie. Des vaisseaux militaires seront même amenés à transporter les Européens fuyant l'Afrique du Nord.

Toulon devient alors le port de transit des repliés. Le 30 juin, trois bateaux détournés, en provenance de Philippeville, d'Oran et de Bougie débarquent à l'Arsenal 3.326 personnes et 208 voitures. Le 1^{er} juillet ce sont 622 passagers, le 2 juillet 960, le 3 juillet 840, le 4 juillet 1700. Le 5 est une journée d'accalmie mais le 6 juillet ce sont 576 réfugiés de confession musulmane (en fait les premiers harkis) qui descendent du Phocée et 23 Européens arrivés sur un navire de guerre. Le 9 juillet, le porte-avions La Fayette accoste avec à son bord 2500 personnes originaires d'Oran et Mers El Kébir.

En neuf jours, ce sont donc près de 11.000 personnes qui sont arrivées à Toulon. Bien évidemment ces réfugiés ne restent pas tous dans la ville. Un certain nombre repartent vers des destinations lointaines : la Seine-Maritime, l'Aisne, l'Oise car pour le gouvernement ni le Var ni les autres départements littoraux méditerranéens ne doivent être des départements d'accueil .

Malgré cela, nombreux sont les rapatriés qui se dirigent vers les communes varoises. Pourquoi ? Parce que quelques-uns ont en poche l'adresse d'un parent lointain ou une recommandation destinée à un employeur. D'autres choisissent tel lieu au hasard d'une petite annonce lue dans le journal local et offrant un logement, d'autres enfin n'écoutent que la rumeur, souvent infondée, qui fait miroiter l'accueil idyllique qui cumulerait l'emploi, le toit, la famille.

Les Comités d'accueil aux rapatriés au Muy, à Hyères, à Saint-Raphaël, au Luc, soutenus par les municipalités se démènent pour venir en aide aux réfugiés. Les maires réquisitionnent des locaux pour les accueillir. A Toulon et dans son agglomération ce sont successivement le lycée de la Rode, la caserne Beaulieu du 4ème Colonial installée au Mourillon, l'Ecole des apprentis de Saint-Mandrier. A Carqueiranne, le maire applique l'ordonnance du Conseil des ministres du 27 juin qui permet de réquisitionner les logements vacants.

Qu'en est-il à La Seyne ?

Le 25 juin 1962, un Comité d'accueil des rapatriés est créé, qui rassemble six personnes. Alors que dans les autres communes du département, la municipalité a prêté une permanence, il n'en est rien ici. Le comité doit se replier dans un petit local, quai de la Marine, que lui a loué un sympathisant à sa cause. A partir de cette date, 20 à 30 personnes arrivent quotidiennement à La Seyne.

Même si certaines ne restent que deux ou trois jours, se pose rapidement le problème de l'hébergement. Les hôtels sont vite pleins. Les membres du comité d'accueil et leurs amis se dévouent et hébergent quelques familles mais ils sont vite débordés. Bien que sollicitée par courrier ou par des demandes d'entrevue, comme l'atteste le quotidien communiste local Le Petit Varois, la municipalité conduite par Toussaint Merle, ne réquisitionne aucun bâtiment ou répond par des fins de non-recevoir.

Face à l'urgence et à la détresse des réfugiés -des témoins parlent d'une population pauvre apportant avec elle non des valises mais des ballots-, des membres du Comité d'accueil décident de forcer, le lundi 23 juillet, les portes du Grand Hôtel de Tamaris fermé depuis douze ans.

A onze heures, les portes de l'hôtel s'ouvraient et à quatorze heures 51 familles représentant 233 personnes étaient déjà arrivées. Quelques jours plus tard, le nombre de "squatters" s'élevait à 350, dont 112 enfants.

Très vite, la population seynoïse des environs de Tamaris mais aussi de Fabrègas donne qui un matelas, qui des couvertures, des chaises, des tables, pour meubler les chambres du Grand Hôtel qui en étaient, en grande partie, démunies.

Un article du Provençal du 25 juillet rapporte que le Comte de Pierredon, propriétaire de l'hôtel, et sa mère la Comtesse de Polignac ont obtenu à Paris l'assurance d'un prochain secours de la Croix-Rouge pour que les rapatriés puissent avoir le matériel de literie nécessaire à un logement décent. Par ailleurs, les autorités militaires de Marseille doivent fournir une cantine roulante. Il semble avéré, quarante ans après les faits et après audition des témoins de l'époque que le Comte de Pierredon, prévenu de cette occupation illégale, non seulement la cautionnait mais y apportait son soutien inconditionnel.

L'événement est couvert par la presse nationale (Paris-Match offre un dossier conséquent), par la presse régionale, (la République de Toulon, le Provençal de Marseille consacrent quelques colonnes en pages intérieures à l'affaire). Par contre le journal communiste le Petit Varois n'en dit mot. Il faut attendre le 30 juillet pour que l'éditorialiste de la page consacrée à La Seyne (éditorialiste signant du pseudonyme d'Estancaire) suggère qu'un des membres du Comité d'Accueil qui "se fait construire un magnifique immeuble, loge les rapatriés".

Le même jour, un commissaire arrivant de Toulon vient donner l'ordre aux occupants du Grand Hôtel d'évacuer les lieux. Il est accompagné de deux cars de police. La tension est extrême. Des négociations s'engagent entre les membres du Comité d'accueil, le commissaire, des rapatriés. Le Ministère de l'Intérieur est prévenu par téléphone ainsi que le Comte de Pierredon.

Les négociations commencent à 14h30 et durent de longues heures à l'issue desquelles la police se retire. Les rapatriés peuvent rester. La petite communauté s'organise : les murs sont badigeonnés, le parc de l'hôtel débroussaillé. Les membres du Comité d'accueil usent de leurs relations et persuadent des Seynois d'apporter par des dons -vais-

selle, mobilier- un peu de mieux-être à cette population désargentée. La Fondation Maréchale De Lattre apporte aussi son soutien au mois d'août, la Maréchale se déplaçant en personne. Bien vite, certains réfugiés trouvent un emploi, un logement décent et un turn over s'impose qui permet, entre 1962 et 1965, l'accueil d'un millier de personnes environ.

Mais que s'est-il passé le 30 juillet et en particulier qui a demandé l'intervention de la police ? Ce n'est pas le propriétaire puisque nous savons de source sûre qu'il approuvé l'occupation "illégale". Serait-ce la municipalité ? Un article de presse, mais publié trente-neuf ans après les faits, le laisse entendre. Mais les élus de l'époque contestent cette version.

Il a été suggéré que le responsable de l'envoi de la police a été le préfet du Var. Ce serait pour le moins étonnant quand on sait qu'il pouvait user de son droit de réquisition des logements et que dans le Var il l'a délégué aux élus municipaux. Ce droit le préfet l'a utilisé très tôt. Dès le mois de juin il a pris un arrêté prévoyant d'accorder des secours aux rapatriés nécessiteux. Bien que les archives préfectorales pour 1962 et celles émanant en particulier du cabinet du préfet ne soient pas toutes accessibles au chercheur, cette intervention de police ne semble pas être dans l'esprit du préfet de l'époque, M. Armand Berthet.

Ce que l'on peut affirmer c'est que les relations entre la municipalité et le Comité d'accueil des rapatriés sont mauvaises, ce qui n'est pas le cas dans les autres communes du Var où les comités reçoivent un soutien important soit par l'attribution d'un local, d'un relais près de la population locale ou sous la forme de dons. Certes le conseil municipal de La Seyne, le 29 juin, a attribué au comité d'accueil une subvention de 1000 nouveaux francs. Mais il faut souligner que le préfet avait précédemment dégagé un secours exceptionnel de 800 nouveaux francs à la commune de La Seyne pour répondre aux besoins des rapatriés nécessiteux. Cette somme de 1000 francs sera la seule distribuée pendant les mois cruciaux de juillet et août. Même si le conseil municipal cessait ses travaux pendant la période estivale, la situation exceptionnelle qu'était l'arrivée en terre varoise de milliers de rapatriés ne méritait-elle pas une séance extraordinaire du conseil ?

Un témoin, très proche du maire Toussaint Merle, assure que le conseil municipal de l'époque était divisé en

"sectaires" refusant tout soutien à une population qualifiée en bloc d'O.A.S. et de fascistes, et en "humanitaires" qui pensaient qu'il fallait aider ces gens démunis.

Dans le Petit Varois et en particulier dans les éditoriaux de l'Estancaire consacrés à La Seyne-sur-Mer, il est évident que ce sont les "sectaires" qui l'emportent. Les membres du Comité d'accueil sont qualifiés de gaullistes, de poujadistes, de tartufes. Alors que dans les autres communes varoises, les Comités d'accueil se retournaient d'abord vers la municipalité pour obtenir un soutien, l'Estancaire leur demande d'adresser requêtes et suppliques au Général et au Banquier qui gouvernent, c'est-à-dire au Général de Gaulle et à son premier ministre Georges Pompidou.

Le maire lui-même, Toussaint Merle, dans une lettre parue dans le Petit Varois du 24 juillet (en pleine affaire du Grand Hôtel de Tamaris donc) adresse au président du Comité seynois d'aide aux rapatriés une mise en demeure de cesser d'adresser des courriers aux élus pour obtenir des avantages et de solliciter une entrevue avec le premier magistrat de la commune.

Il y a donc quelque ironie à lire dans le Bulletin Municipal de décembre 1963 ce passage s'adressant aux rapatriés : *"Durant l'été 62, certaines personnes que nous connaissons bien vous ont répété : surtout n'allez pas à la Mairie, la Municipalité n'aime pas les Rapatriés, elle ne fera rien pour eux"*. A dix huit-mois d'intervalle quelle contradiction !

Sans doute le Petit Varois, voix officielle du Parti Communiste dans le département, n'était pas le Bulletin Municipal. Mais c'est bien Toussaint Merle qui a signé la lettre du 24 juillet 1962 et tous les témoignages concordent pour affirmer que sous le pseudonyme de l'Estancaire se cache le maire de l'époque qui le plus souvent écrivait l'éditorial signé du pseudonyme.

Il est donc indéniable que la municipalité de l'époque n'a joué aucun rôle dans l'accueil des rapatriés au cours de l'été 1962.

Elle jouera un rôle plus effectif à partir de l'automne quand elle sera mise devant le fait accompli : l'installation durable des rapatriés et la nécessité, parmi d'autres, de scolariser leurs enfants.

Ainsi le Conseil Municipal du 12 décembre 1962 obtient l'autorisation de la construction de cinq classes légères sur le terrain de Balaguier, lequel terrain a été affecté aux classes fournies par l'Etat au titre des rapatriés d'Algérie. Le Bulletin Municipal de décembre 1963 rappelle que les enfants de rapatriés qui l'ont demandé ont bénéficié de cantines scolaires gratuites.

Les témoins rencontrés, anciens élus de l'époque, insistent tous sur le fait que la municipalité a tout mis en œuvre pour loger rapidement les rapatriés. A la fin de 1963, 100 familles auraient été relogées.

De fait, la municipalité communiste avait élaboré depuis 1956 pour certaines écoles, depuis 1958 pour la Cité Berthe, des projets d'urbanisation et de construction de groupes scolaires et *“c'est l'arrivée des rapatriés en 1962 qui va permettre à la Mairie de faire accélérer les procédures administratives”*(1). Les auteurs de l'étude *“Une mairie communiste à La Seyne : la municipalité Toussaint Merle 1947-1969”* confirment cette volonté : *“La Municipalité va saisir l'opportunité du rapatriement pour demander la mise en adjudication du groupe scolaire de la Rouve qui était prévu dans le plan de 1956. Pour cela elle signale que c'est à cet endroit que les Français d'Algérie sont les plus nombreux. Le 24 août 1962, l'Etat autorise la construction de 4 classes légères et au mois de décembre, 6 classes sont ajoutées”*. Quant à Marius Autran,(2) membre de l'équipe municipale de l'époque, dans le tome 3 d' *“Images de la vie seynoise d'antan”*, il constate : *“Le rapatriement des Français d'Algérie arrivés à La Seyne par centaines et par milliers dans notre département posera de graves problèmes aux administrateurs locaux”*.

A quel nombre peut-on évaluer les rapatriés arrivés à La Seyne en 1962 ? Difficile de fournir avec exactitude un chiffre, sans doute quelques centaines et peut-être un millier au maximum. Entre le 29 juin et le 29 juillet 17.000 transitent par Toulon. Le pic est certainement atteint fin août-début septembre, bien que les repliements ralentissent. Le problème de l'évaluation est difficile car il y a un grand mouvement de départs et d'arrivées au sein de la population. Nombreux sont ceux qui repartent vers d'autres points de France, mais nombreux sont ceux également qui après avoir transité par Paris ou Marseille sont désireux de se fixer dans le Var ou à La Seyne. Là, les 100 familles relogées en 1963, et dont fait état le Bulletin Municipal de cette époque, doivent représenter 500 à 600 personnes aux-

quelles il faut ajouter ceux qui vivent dans des conditions précaires (au Grand Hôtel de Tamaris ou ailleurs). En tout un petit millier de rapatriés.

Ce qui est certain, c'est que les arrivées vont se poursuivre tout au long des années 63,64, 65. A La Seyne, le patrimoine H.L.M. s'accroît. Si l'année 1963 ne peut pas être prise en compte car le programme de constructions (160 logements) était antérieur à 1962 et qu'en 1964 aucun logement nouveau n'est construit, 1965 est bien l'année qui marque un véritable boom immobilier : 340 logements H.L.M. construits dont 148 au Floréal parmi lesquels, selon un témoin interrogé, 144 sont accordés aux rapatriés.

Entre 1962 et 1965, la population seynoise augmente d'environ 5000 personnes. Sur ce nombre, on peut estimer que cette augmentation est constituée pour 50% de rapatriés si l'on part d'un calcul statistique à partir des logements construits.

2.500 Pieds-Noirs à La Seyne en 1965 ! Vraisemblablement plus en 1968. Le recensement de 1968 donne à La Seyne 44.548 habitants. Sur un échantillon de lieux de naissance de 2.220 habitants, 263 étaient nés en Algérie soit 12% de la population totale. On peut donc évaluer le nombre des Pieds-Noirs à La Seyne à cette époque entre 4.500 et 5.000 personnes dont 34% d'Oran ou des communes avoisinantes (Mers El Kébir, Arzew, Mostaganem)

Est-ce cela qui fait dire à Marius Autran : *“L'arrivée massive de centaines de familles en provenance d'Alger, d'Oran, de Constantine, de Tizi-Ouzou (pourquoi cette dernière localité ? Sur les 263 rapatriés recensés, pas un n'était natif de cette ville. Est-ce la connotation exotico-arabe qui l'a fait choisir par l'auteur ?) et de bien d'autres localités nord-africaines cause véritablement un choc dans la population seynoise. Les Pieds-Noirs se firent souvent rabrouer par les autochtones qu'ils accusaient presque d'être à l'origine de leurs déboires”*.

Quelques pages plus loin dans ce même ouvrage, Marius Autran souligne :

“Quand le flot des Oranais avec les Sanchez, les Martinez, les Garcia, les Alfanez, les Gonzalez, les Gimenez, les Navarro, déferla sur nos rivages, nos ports de pêche, nos ateliers, nos administrations, les Seynois eurent parfois le sentiment de voir leur terroir devenir une colonie espagnole” et l'auteur de rajouter, sans qu'on voie véritablement l'utilité

de ce rappel : “Il n’est pas inutile de rappeler au passage que la ville d’Oran avant d’être française en 1871 avait appartenu aux Arabes mais aussi aux Espagnols”.

Les termes utilisés sont intéressants : choc, rabrouer, le flot déferla, récrimination, sans oublier la longue liste de patronymes espagnols ni la longue liste des adjectifs possessifs. Ils soulignent le sentiment d’un patrimoine en péril et menacé par des envahisseurs.

Ce texte est cependant le reflet -tardif et toujours vivace puisque écrit en 1990- des relations conflictuelles qu’entretint une frange de la population locale se voulant le garant d’une politique intransigeante et le conservateur d’un patrimoine immobile. Heureusement une autre frange de la population sut apporter son soutien et permit l’assimilation dans, pour parodier l’historien local Marius Autran, une grosse bourgade provençale devenue depuis une cité moderne et cosmopolite.

Sources

Outre les sources bibliographiques citées ci-dessus, la presse :
La République, Avril-Septembre 1962
Le Petit Varois, Juin-Août 1962
Paris Match, Juillet 1962
Le Provençal, Juin 2001
Bulletin Municipal de la Seyne, Mars 1965, 1967
Les Archives Municipales de La Seyne-sur-Mer (Délibérations du Conseil Municipal – Années 1962, 1963. Recensement 1968)
Les Archives départementales du Var (Arrêtés préfectoraux Année 1962 Cote 135 W 39 et Cote 135 W 47)
L’auteur tient aussi à remercier pour leurs témoignages :
Mlle ROUGEUL Henriette
Mme VINCENT Josette
M. GHIBAUDO-BROCHIER Roger
M. MERLE René
M. PASSAGLIA Jean
M. SPRECHER Jean

Notes

- (1) Magali Dubois & Philippe Dubois “*Une mairie communiste à La Seyne, la municipalité Toussaint Merle*” 1947-1969, Maîtrise d’Histoire Université d’Aix en Provence, 1996.
- (2) Marius Autran, “*Images de la vie seynoise d’antan*” Tomes 3 & 8 1990.

Les grands bassins Vauban

Pascal Monforté,
officier de marine

Introduction

Que chacun soit rassuré, j'ai bien compris que l'objet de ce colloque est " *l'histoire de la Seyne* " dans son acception la plus large.

Vous êtes donc fondés à vous demander pourquoi je viens ici afin de vous parler des grands bassins Vauban de la base navale de Toulon.

Eh bien, le lien qui unit la ville de La Seyne et ces bassins de radoub a marqué de façon quasi indélébile l'histoire de la Seyne, à tel point qu'un des aspects en sera traité dans l'intervention de madame la Présidente ! Vous l'avez tous deviné, ce lien, c'est la construction navale.

En 130 ans d'existence, les chantiers ont beaucoup construit pour la Marine nationale : comment aurait-il pu en être autrement puisqu'ils réunissaient l'expertise en matière de constructions navales et la proximité géographique par rapport à l'arsenal de Toulon ? Il était donc logique qu'il en fût ainsi !



Nous allons faire un bref passage en revue des bâtiments construits à la Seyne :

Type de bâtiment	Nombre	Tonnage (tonne)
Allège	1	
Aviso à roues	4	600
Aviso de 1ère classe	5	700
Bâtiment base du CEP	1	5370
Bâtiment hydrographique	7	420
Batterie flottante	11	140 à 280
Canonnière de 1ère classe	5	460
Chaloupe	1	80
Chaloupe canonnière	39	100
Citerne à eau	-	-
Contre-torpilleur	3	2500
Croiseur auxiliaire	4	-
Croiseur cuirassé	2	10000
Croiseur de 1ère classe	4	8000
Croiseur de 2ème classe	1	2300
Croiseur	1	7600
Cuirassé	8	20000
Dragueur	14	400
Dragueur auxiliaire	2	400
Dragueur de mines	5	300
Escorte rapide	4	1400
Frégate cuirassée	1	5618
Gabare	7	500
Garde-pêche	2	420
Garde-côte	1	6600
Navire hôpital	1	2000
Patrouilleur	18	150 à 500
Bâtiment de commandement et de ravitaillement	1 (SOMME)	7600
Porte-avions	1 (Béarn)	25000
Remorqueur	19	-
Porteur	4	200
Sous-marin	3	1500
Torpilleur	13	2000
Torpilleur numéroté	32	10 à 50
Transport hôpital	1	5400
Transport	3	2200
Yacht	1	550

Soit 230 bâtiments de type et de tonnage divers, dont le dernier construit en 1985.



Aujourd'hui que reste-il de cette coopération ? Quelles sont les constructions seynoises encore en service dans la Marine ? La réponse, si l'on se fie à la liste présentée à la page 35 est bien maigre, puisque seul subsiste le BCR SOMME qui, admis au service actif en 1987, devrait rester en fonction jusque dans les années 2010. Et après, plus rien, tant il est vrai que rien de ce qui flotte et qui a été construit ici ne subsistera alors...rien... sauf les grands bassins Vauban !

Le Charles De Gaulle

Une Marine moderne et digne de ce nom doit posséder une capacité de projection importante qui lui permette d'être présente sur toutes les mers du globe afin de pouvoir faire voler ses avions partout dans le monde. Le matériel idéal pour ce type d'opération est le porte-avions et plus précisément le porte-avions à propulsion nucléaire car son mode de propulsion lui donne alors une autonomie quasi illimitée.

A la fin des années 70, la France a choisi de se doter d'un tel outil et, dans le déroulement de ce programme, se pose la question de son entretien et de son maintien en conditions opérationnelles.

Dans la vie d'un bateau, la plupart des phases d'entretien majeur passent par la mise au bassin en cale sèche et le Charles De Gaulle ne fait pas exception à la règle.

Son port d'attache étant Toulon, c'est tout naturellement que le choix du bassin d'entretien du navire amiral de la flotte française du XXIème siècle, s'est porté sur le grand bassin Vauban Est. Ce choix a entraîné une cure de jouvence entre 1996 et 1998 pour ce bassin, ce qui nous donne ainsi l'occasion de revenir sur sa construction ... qui s'étale de 1912 à 1927.

Les bassins Vauban

Les bassins sont constitués de deux caissons métalliques raccordés et lestés par un remplissage en béton et maçonnerie.

- Le montage des caisses métalliques est entrepris à la Seyne en 1912 et terminé en 1913 ;
- Les caissons sont alors mis à flot ;
- Ces deux caissons sont amenés par flottaison à Toulon ;
- Ancrés à leur poste en 1914 ;
- Les travaux de lestage sont en cours quand la mobilisation générale est décrétée ;
- Les travaux reprennent alors en janvier 1918 pour une mise en eau le 22 janvier 1921 ;
- La phase de descente débute alors par mise en place des maçonneries et grâce à des lests d'eau qui permettent, en cas de mauvais positionnement, de remonter l'ouvrage.

Ainsi, en 1927 la France dispose du plus grand bassin du monde :



Vue intérieure du caisson métallique

- 442 mètres de longueur ;
- 40 mètres de largeur ;
- 12,50 mètres de fond.

Les caissons sont constitués de tôles rivetées de 6 mm d'épaisseur et de poutres à treillis de 5,50 mètres de haut tous les deux mètres.

Lors de leur remise à niveau en 1996, cette structure originelle oblige les ingénieurs à procéder par tranches afin d'éviter une remontée en surface des caissons !

Conclusion

Ainsi, il existe un lien très fort entre la Marine et La Seyne. Ce lien :

- C'est d'abord, historiquement, les quelque 230 bâtiments qui ont servi dans la flotte à partir de la fin du XIX^e. Il est à noter que dès 1804, la Canonnière "Provençale" est construite à La Seyne-sur-Mer.

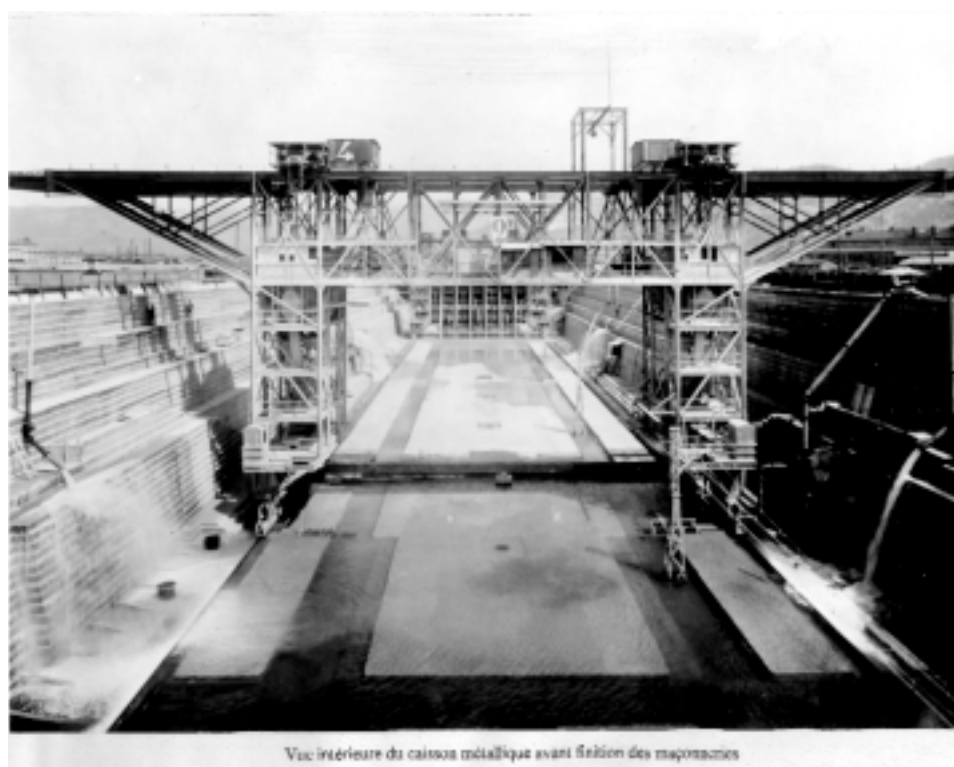
- C'est aussi, aujourd'hui, et pour quelques années encore, le BCR SOMME, qui continue de porter fièrement nos couleurs.
- C'est enfin et de façon pérenne, les grands bassins Vauban, qui, après leur cure de jouvence, permettent l'entretien de la flotte du XXI^e siècle.

Ainsi, si le Charles De Gaulle appareille pour aller porter les couleurs françaises loin des côtes varoises, c'est un peu grâce aux constructions navales seynoises qu'il peut le faire.

Ce lien perpétue donc aujourd'hui et pour longtemps encore le souvenir de ce grand pôle industriel que fut La Seyne.



Vue intérieure du caisson métallique : maçonnerie en cours et lestage en eau



La fin des chantiers : que sont devenus les hommes ?

des Archives de France. *La mémoire indispensable est une forme de reconnaissance, de dignité, de partage, de pédagogie vis-à-vis de ceux qui n'ont pas connu, mais ce n'est pas un but en soi*".

Yolande Le Gallo,
*présidente de l'association
Histoire et Patrimoine Seynois*

Lutter contre l'oubli, faire vivre ce qui a fait la ville de La Seyne aide, aujourd'hui encore, à en faire le deuil. Nous devons nous souvenir pour ressentir notre appartenance à un groupe, pour participer à un imaginaire commun.

Introduction

Au début de l'automne 2002, notre association a diffusé une brochure intitulée "La fin des chantiers : que sont devenus les hommes ?" résultant d'un travail collectif d'enquête et de récolte de la mémoire d'anciens des chantiers navals seynois. Qu'avons-nous voulu faire ? Dans quelles circonstances a-t-il été élaboré ? Quelles premières hypothèses peut-on avancer à partir d'un tel travail ?

Les conditions de la réalisation de cette enquête

Ce travail se place au cœur des objectifs de notre association. La naissance de l'association Histoire et Patrimoine Seynois est liée à la nécessaire recherche de l'identité de La Seyne, qui a vécu pendant 150 ans de ses chantiers navals. C'était "la ville en chantiers" aujourd'hui à la recherche d'une nouvelle vocation.

Comment reconstruire cette identité ?

"On ne se construit pas un avenir en faisant table rase du passé, rappelait Madame de Boisdeffre, directrice

Nous devons nous souvenir de ce qui nous affecte, qui est passif et nous en souvenir comme objet d'une quête, d'un rappel, d'une remémoration liée à la réflexion, à l'action.

Nous avons voulu dire aux Seynois actuels ou plus anciens, ce qu'a été La Seyne avant cette friche industrielle, ce terrain aujourd'hui encore vague qui demain, sera autre chose. Nous avons voulu mesurer ce que ce monde industriel a été, en hériter, nous approprier ce passé, cette mémoire seynoise. La ville s'est enrichie de cette expérience qui doit se prolonger dans le présent, dans la mémoire des gens.

Mais nous n'avons pas voulu ressasser le passé, faire du folklore. Nous n'avons pas voulu ressasser la nostalgie. Les témoins n'ont pas

de nostalgie, sinon celle de leur jeunesse, certains ont de la peine encore, d'autres ont complètement tourné la page, ont fait le deuil de ce passé et ont vécu bien d'autres expériences depuis, mais tous ont la fierté d'avoir travaillé dans cette entreprise industrielle.

Nous n'avons pas voulu régler des comptes politiques ou de quelque nature que ce soit.



Le 25 octobre 2001, le musée Balaguier a organisé une table ronde sur " La fin des chantiers ", à laquelle nous avons participé. Préalablement, nous avons pensé donner la parole à ceux qui ont vécu la fermeture des chantiers, aider à faire le deuil encore inachevé et participer à la collecte de la mémoire collective que notre association souhaite conduire.

Avec l'aide de plusieurs adhérents et le soutien d'autres associations, nous avons mené une enquête, au cours de laquelle 1300 questionnaires ont été distribués et 140 récupérés. Nous avons recueilli le témoignage de neuf "anciens" des chantiers, appartenant à différentes catégories professionnelles, de l'ouvrier à l'ingénieur.

La lecture de ces témoignages en montre la richesse et la diversité. C'est une mémoire métissée : celle de l'ouvrier venu du Sénégal, celle de l'ingénieur sorti des grandes écoles, celle de l'employée de bureau, militante syndicale. La question était : "Que sont devenus les hommes ?" En étudiant les témoignages, nous divergeons, c'est surtout la spécificité des chantiers qui apparaît.

Ce début de travail de mémoire doit permettre de lutter contre un mythe, contre des idées reçues. Il aide à cerner la complexité de la réalité des chantiers et de leur fermeture. Il donne de la matière aux futurs historiens et pose les premiers jalons pour ceux qui continueront le travail de mémoire et d'histoire.

ENQUÊTE. PREMIÈRES CONCLUSIONS.

Qui étaient les hommes ?

L'enquête donne une sur-représentation des ingénieurs, cadres, techniciens, dessinateurs, une sous-représentation des ouvriers moins disposés à prendre la plume. La fermeture des chantiers touche des gens jeunes, en pleine force de l'âge, forces vives d'une ville et de sa région. Si la promotion interne est importante, la qualification acquise peu valorisante limite la possibilité d'aller travailler ailleurs dans les mêmes conditions.

La vie collective intense, dont la forte activité syndicale est un élément majeur, fonde l'esprit de "la famille chantier".

Que sont devenus les hommes ?

La majorité a choisi sans regret l'indemnisation, au montant très divers, utilisée à des fins personnelles. Le choix de la reconversion débouche sur un emploi équivalent mais un salaire plus faible.

Les conditions matérielles satisfaisantes des préretraites n'occultent pas les sentiments d'inutilité à un âge encore pas très avancé.

Pour ceux qui ont retrouvé un emploi, la situation matérielle est plus difficile, certains connaissent une succession de périodes d'emploi et de chômage. *"La misère n'est pas là, rappelle un ancien syndicaliste, mais dans les entreprises de sous-traitance"*.

Les effets sur la vie familiale et sociale

Le lien familial et social a plutôt bien résisté et s'est parfois renforcé, cependant un tiers des couples a souffert. La santé se trouve affectée pour un peu moins de la moitié des réponses : dépression surtout, alcool, tabac. Des drames difficilement quantifiables sont signalés.

L'amiante, maladie professionnelle, n'est pas directement prise en compte, bien que ce problème soit d'autant plus douloureux pour ceux qui souffrent, que les chantiers n'existent plus. Le traumatisme est moins matériel que moral mais l'ouvrier a plus souffert que l'ingénieur.

EXPRESSION LIBRE. LES SENTIMENTS

Nous avons classé cette expression libre en plusieurs thèmes et citons quelques passages significatifs.

La remise en cause des politiques

Mon sentiment est que les gouvernements de droite ou de gauche (...) ont choisi la fermeture des chantiers, l'Europe capitaliste et non l'Europe des travailleurs.

J'ai depuis une grande haine envers les politiques de l'époque, qui je pense, ne s'éteindra qu'avec moi.

...Grande amertume, sentiment d'injustice, mau-

vaise politique de l'emploi au bénéfice d'autres chantiers français, mais surtout étrangers, préconisée et pensée par des technocrates, pour réaliser un lieu touristique où règne l'argent.

Le gâchis

La crise de la construction navale ne nécessitait pas la fermeture des chantiers. La preuve à Saint-Nazaire. Il suffisait de patienter quelques mois et la reprise eût été possible. On s'est dépêché de liquider l'outil de travail et de raser le site afin que toute reprise soit impossible. Quel gâchis !

Le sentiment de gâchis domine devant la destruction d'un outil performant et la technicité du personnel reconnue par tous, mais sacrifiée par l'Europe.

La Navale avait de beaux jours devant elle... Quand je vois toutes les bailles de merde qui sillonnent les mers sous des pavillons de complaisance, le personnel sous-qualifié et surexploité, suivent les catastrophes qui polluent les mers, avec un coût bien supérieur à la fabrication de bateaux neufs !

La perte de la communauté

Je ne serais jamais parti du chantier, ma conversion a été une réussite. J'ai toujours "le bleu" du chantier. Le chantier c'était tout, l'appartenance à une équipe, on se sentait maître de son destin, on pouvait agir sur les décisions politiques. C'était la ville des chantiers !

Nous nous entendions bien et faisions de bonnes équipes avec une bonne mentalité et une solidarité dans le travail et de la camaraderie, qui malgré la charge de travail faisait que la vie était belle. Nous avions notre route toute tracée à la Normed, mon emploi me plaisait, on reconnaissait mon travail.

L'individu face à ce traumatisme

Le chantier nous apportait une vie heureuse pour ma famille, on ne se privait pas. Le chantier me manque.

Il faudra deux générations pour "fermer la plaie" des chantiers, celle de nos pères, la nôtre et un peu celle de nos enfants.

Je n'habite plus La Seyne, sans regret, la vue du chantier rasé, reste une plaie ouverte pour la ville et pour moi-même.

Même 15 ans après la fermeture, on a beaucoup de mal à parler des chantiers au passé. Moi qui ai eu des enfants assez tard, j'ai du mal à leur faire croire que ce vaste champ désert, en centre ville, était grouillant de vie et d'activité, juste avant leur naissance. En fait, c'est dans leur incrédulité que je ressens le mieux la fin de la Navale.

Une ville sinistrée

La ville est devenue sinistrée, la sirène du matin ne retentissait plus, le marché provençal avait perdu son éclat, le sourire n'était plus de mise.

Les perspectives ne sont guère réjouissantes, les jeunes n'auront que la verdure pour s'exprimer et la culture de l'oubli savamment entretenue par les politiques qui sont la cause de nos maux.

Souhais, questions

"S'il vous plaît gardez-nous le pont-levis, emblème des chantiers navals, seul souvenir qui nous reste"

Pendant mes douze ans de chantier, treize compagnons de travail sont morts sur le site. Peu de corporations ont payé un aussi lourd tribut dans notre région. Pourquoi pas un monument à nos morts pour que nos enfants se souviennent et que ceux qui pensent que le chantier regorgeait de fainéants se taisent ?

La grande question que je me pose toujours : n'aurait-on pas pu faire autrement ?

Merci pour votre questionnaire cela fait du bien d'exprimer cette décennie de ras-le-bol !

TÉMOIGNAGES. PREMIÈRES HYPOTHÈSES.

Nous avons tiré de ces témoignages quelques pistes montrant la complexité de la réalité des chantiers et de leur fermeture.

LES DESTINS INDIVIDUELS

Certains rebondissent

J'avais pas mal d'activités, je terminais de construire ma maison avec quelques angoisses quand même, avec pas mal de crédit sur le dos. C'était une période riche dans tous les domaines. C'était pas l'abattement c'était l'hyperactivité (...). Oui riche en sensation, en espoir, en crainte, en peur (...) Il y avait un truc aux chantiers, je m'étais dit, c'était dans les années 80, je m'étais dit voilà tu es rentré dans les années 70, mon premier job, c'est stable, tu vas finir ta retraite ici tu n'auras rien connu d'autre, c'était un sentiment ambivalent.

Des préretraites excessives

Ce que j'ai trouvé anormal, mais dont j'ai profité, ce sont les deux ans de congé de fin de carrière. Pendant deux ans j'ai touché ma feuille de paie à la maison sans aller aux Chantiers. Ça c'est pas normal. J'en ai profité, les gens comme moi en ont profité, mais honnêtement ce n'est pas normal. On nous a payés pour ne plus être là.

A l'Arsenal, les ouvriers des chantiers mal acceptés

50% nous acceptaient parce ce que cela faisait un peu de sang neuf dans l'Arsenal puisque déjà l'embauche était bloquée, d'autres je ne sais pas pourquoi étaient jaloux, je ne sais pas de quoi (...).

Ça n'a pas duré longtemps parce que les chefs d'équipe, le petit encadrement s'est rendu compte qu'il y avait des gens de qualité (...). Pendant deux, trois ans on n'a rien dit, on a montré ce qu'on valait, c'est comme ça que tout un tas de problèmes sont venus à la surface et je m'en



suis emparé avec d'autres copains. Nous étions un problème pour eux et nous étions conscients que nous étions un problème pour eux.

Une femme licenciée

Après ça a été la déchirure. Je me suis trouvée femme au foyer... je me suis trouvée coupée du collectif. Du jour au lendemain, je me suis trouvée entre mes casseroles et mes petits que j'adore. J'avais une impression de vie vide, matériellement pleine, psychologiquement vide, plus de motivation, plus rien à raconter. Plus d'autre vie, seulement domestique. Ça a été vraiment très très dur... au point d'avoir une déprime. Aujourd'hui je retrouve encore ce même problème : avoir du mal à trouver sa place. Qu'est-ce que je fais ? Pour qui ? En tant que femme je pense que le syndicat m'a mise sur un pied d'égalité vis-à-vis de la direction, des collègues de travail, avec tout le monde. Aujourd'hui j'ai une place à la maison, mais elle ne me convient pas. Il me manque du collectif, une vie sociale.

LA DERNIÈRE ANNÉE : LASSITUDE ET SOULAGEMENT

L'attente : "sauver les meubles"

La fin des chantiers, j'ai vécu ça en deux phases : il y a eu une période où on s'est battu pour sauver l'outil de travail dans son intégralité, puis au fil des années, des mois, la fatigue aidant, on s'est battu pour essayer de sauver les meubles (...). On refusait complètement effectivement, c'était pour nous une aberration, on n'imaginait pas La Seyne sans les Chantiers ...

Insupportable

J'ai toujours eu des problèmes avec les chantiers, avec la maîtrise. En tant que militant j'acceptais, surtout pour les actions syndicales, politiques, puisque je représentais le parti dans les chantiers. A la fin, ils me faisaient du mal tant et plus. Si bien que huit jours avant de partir en préretraite, je me suis mis en congé de maladie. Ils m'ont passé le contrat à la maison. Le climat s'est dégradé à la fin et on était content de partir parce qu'on pouvait plus supporter.

Des tensions fortes

Des tensions fortes, par exemple quand nous on voulait construire un bateau et d'autres ne voulaient pas. Ensuite il y en avait qui acceptaient un plan de licenciement et d'autres pas. Il y avait des tensions, mais disons normales, car on ne voyait pas les choses de la même manière. Après il y a eu la rancœur. Heureusement il y avait l'humour, sans humour certains seraient partis des chantiers. Certains n'avaient pas le même comportement que nous, des caractères différents, certains étaient plus réfléchis. Et cela créait des tensions...

Une ambiance stressante

Oui, je sortais d'une ambiance stressante (...) je ne risquais rien, malgré ça, ce n'était pas agréable de vivre ça, on discutait : qu'est-ce qu'on fait ? comment ça va tourner ? Les commandes qu'on avait pu avoir auraient pu être honorées, la porte était fermée. On sentait bien que c'était fini, surtout au moment où j'étais parti, il n'y avait aucune illusion.

Le pourrissement

C'était dur d'être dans le chantier à 7h30 du matin sachant qu'on n'avait rien à faire et que la situation pourrissait de jour en jour et moralement ce n'était pas facile. On savait qu'on avait le couperet sur la tête (...) on savait ce qu'on allait devenir puisque la fermeture s'annonçait inexorablement et puis on subissait quoi... même au niveau des luttes, on luttait sans conviction.

LA " CULTURE CHANTIER "

Appartenance à une famille, une hiérarchie réduite, un esprit d'équipe.

J'ai travaillé avec CNIM après la NORMED... Moi j'étais la Navale et de toute façon je leur ai dit "*je ne bouge pas de là, si vous voulez m'amener il faudra m'amener avec la chaîne, je ne bouge pas de là*". C'étaient mes bateaux, c'étaient mes dossiers et mes bateaux(...). Quand j'étais à La Ciotat, j'allais quand même à la gymnastique aux Chantiers de La Seyne, avec la petite ! Il fallait le faire. C'était loin La

Ciotat. Ce n'était pas "mon chantier". Il était pas à moi celui là, c'était pas le mien. C'est avec ça que j'ai grandi et que j'ai vécu.

Moi je dis toujours, sur un bateau qui que ce soit qui a participé à la construction du bateau, (ça représente beaucoup de monde aux chantiers) peut aller à bord et dire *"Tiens cette chose là c'est moi qui l'ai faite, c'est moi qui l'ai posée, c'est moi qui l'ai installée. Cette ouverture, c'est moi qui l'ai faite"*. Même quand on est ouvrier, le bateau, c'est un peu la chose qu'on a faite.

Quand on arrivait à La Seyne, on était pris dans cette ambiance et on l'adoptait. On l'adoptait d'autant plus qu'elle était agréable. A La Ciotat on avait l'habitude de se parler par écrit. Un jeune faisait comme tout le monde, il parlait par écrit. Arrivé à 45 ans il continuait, il lui disait faut faire une note, faut envoyer un papier (...). A La Seyne ça se passait à la bonne franquette. A La Ciotat, il était impensable de tutoyer un ouvrier, à fortiori qu'un ouvrier tutoie un ingénieur. Moi, il y avait la moitié des ouvriers qui me tutoyait. On travaillait en confiance (...) Alors je lui ai dit à La Seyne on travaille en équipe. Quand il y a un problème d'électricité, le mécanicien, il en a entendu parler, il sait de quoi il s'agit, on travaille en équipe, pas comme à La Ciotat. A La Ciotat, l'ingénieur du bureau d'études il aurait pas su ce qui se passait à la machine.

S'il n'y avait pas les Chantiers, on ne peut pas m'accorder le crédit. Aux chantiers on était considéré comme vous, comme les fonctionnaires, on a droit de faire crédit. S'il n'y a pas des immigrés, il n'y aura pas beaucoup d'avancement. Mais nous on est là, nous sommes noirs, on est venu pour travailler et on travaille, pas de problème.

L'innovation

On avait notre étiquette sur le marché de la construction navale. S'il y avait un bateau un peu pointu, eh bien à La Seyne, ils sauront faire. Les premières commandes qu'on a eu dans le offshore, c'est bien parce que certains armateurs, qui étaient eux-mêmes des clients, ont dit : *"à La Seyne, ils s'y mettront"*.

L'encadrement syndical, la lutte syndicale

Un groupe de gens engagés complètement : au syndicat on était un groupe de gens sincèrement engagés, honnêtement, à fond. Il n'y avait pas de demi-mesures. Dans les commissions paritaires pour l'avancement, on s'occupait de nos bureaux d'employés. Quand on connaissait la valeur de leur travail et que ces personnes-là étaient barrées parce qu'elles avaient été grévistes... On ne nous faisait pas de cadeau, vraiment, j'en sortais bouleversée.

La contestation interne

Avec quelques collègues on avait pensé que diviser ce gros atelier de préfabrication qui occupait une grande surface en plusieurs secteurs, ça permettrait de déléguer des responsabilités syndicales à tous les niveaux et ensuite on gagnerait en efficacité sur la consultations des travailleurs, de la syndicalisation, de la vulgarisation des idées, de la presse syndicale etc... On pensait que c'était normal pour la conscience syndicale et même politique des travailleurs (...) J'ai entendu que je voulais créer un syndicat dans le syndicat et là encore une gifle puisque ce n'était pas du tout mon intention, et que mon intention, c'est que la démocratie vive, qu'elle soit efficace, que les gens puissent être consultés (...) Je pense que le problème dans tout type d'organisation, c'est le pouvoir, et la peur de perdre ce pouvoir.

La dégradation des relations

Je pense qu'il y avait une symbiose aux chantiers, face au danger, je crois que la grande majorité des gens ont fait corps. Ils avaient un sentiment identitaire. Il y a un bloc qui s'est fait avec un avenir à défendre et ça on le sentait bien au cours de ces meetings (...) qui étaient des grandes messes, une communion un peu lyrique par moment mais c'est ce qui peut donner aussi l'impression (...) de regarder un peu tous dans la même direction. C'est vrai que... ça s'est dégradé au fur et à mesure des départs...

La pénibilité du travail de la construction navale

Oui, vis-à-vis du travail, il n'y en avait pas qui travaillent comme nous. On était là pour travailler, on ne di-

sait pas c'est dur ou c'est pas dur. Mais il y a des jeunes blancs qui sont soi-disant pour travailler, ils foutent rien. Il y en a qui font même pas semblant. L'essentiel, c'est la paye.

Mourir au travail

Il y avait eu un accident du travail et il y avait un gars qui était mort. De pas pouvoir partir de mon bureau (on m'avait dit comme intérimaire tu ne dois pas bouger ou tu ne serais pas embauchée à titre définitif), j'en avais pleuré. Et les femmes du bureau qui, elles, ne faisaient pas grève, ne comprenaient pas. Elles me disaient : tu le connais. Mais je pensais "mourir au travail", d'ailleurs ça m'émeut encore aujourd'hui. C'est pas normal d'accepter ça et d'être là sans rien dire. Et d'être obligée de rester là sans bouger.

Les jeunes aspirent à autre chose

Si le chantier était en activité... la jeunesse d'aujourd'hui travaillerait-elle dans la construction navale alors que l'on connaît les conditions de travail, surtout le travail à bord des navires ? (...) On vivait différemment. Aujourd'hui les jeunes aspirent à tout autre chose que travailler dans le bruit, la chaleur, la poussière, les produits toxiques, à des moments d'insécurité.

La nouvelle donne

Des méthaniers au prix de la ferraille. J'entends dire que l'Europe a voulu fermer les chantiers, que c'est la faute à l'Europe, qu'il y avait des directives européennes, qu'on aurait pu continuer, qu'il y avait des commandes. Il ne faut pas oublier une chose, dans les années 80, nombre de méthaniers, qui avaient été construits à La Ciotat et à La Seyne pourrissaient dans les fjords en Norvège. Pourquoi en Norvège ? Parce qu'il y a de l'eau douce et qu'en Norvège il fait froid, ils étaient moins soumis à la rouille, à l'eau de mer qui est agressive, on les mettait sous cocon.(...) A La Seyne, on a construit deux méthaniers, les deux ont été vendus pratiquement au prix de la ferraille, pour ces deux petits méthaniers, l'armateur n'avait pas trouvé de fret.

On ne savait pas se défendre

On est tombé sur un armateur très difficile. (...) J'ai parlé d'un armateur exigeant entouré de juristes de haut niveau. Nous, à côté, on était des enfants de chœur de ce point de vue-là. Il faut le reconnaître, on ne savait pas se défendre, on était incapable de dire à l'armateur, maintenant ça suffit, on pénalise les retards si vous ne prenez pas les décisions.

La mémoire des chantiers navals existe, elle est conservée dans les services publics d'archives : archives municipales à La Seyne, archives départementales à Draguignan, archives de la Marine à Toulon et à Vincennes, archives du monde du travail à Roubaix et dans les archives privées que possèdent les Seynois. C'est la mémoire collective de la ville. Ce sont les quelques bâtiments restants après en avoir détruit beaucoup et trop vite. Ce sont les films réalisés par les Relais de la mémoire.(1)

Pour nous, pour les générations à venir, les hommes et les femmes des chantiers navals doivent accomplir leur devoir de mémoire en disant, écrivant, racontant, montrant, transmettant ce monde industriel disparu à La Seyne dans lequel ils ont vécu intensément. Notre association s'emploiera à les y aider.

*Films des Relais de la mémoire : Le travail des enfants ; Lancements ; La résistance aux chantiers.
Citons les ouvrages de Francis Lyon : La 8ème nef, A l'ombre des titans, Ed. de la Nerthe,*

Jacques Besson,
*Louis Baudouin, ami et historien
de La Seyne*

Question :

A l'occasion du vingtième anniversaire de la mort de Louis Baudouin, avez-vous l'intention de rééditer son " Histoire de La Seyne " ? D'autre part, existe-t-il une liste de ses œuvres complètes, et où peut-on les trouver ?

Réponse :

Presque tout, dans l'œuvre de Louis Baudouin, a été imprimé sur des brochures, à compte d'auteur. Ces ouvrages se trouvent à la bibliothèque de l'association des Amis de La Seyne ancienne et moderne. Ils n'ont jamais été vendus dans le commerce général, sauf un ou deux titres.

En ce qui concerne l' " Histoire de La Seyne ", elle a été imprimée à l'origine sur des plaques de plomb, à mille exemplaires, et ces plaques ont été détruites deux ans après, à la demande de l'imprimeur, comme le prévoyait la loi. Il y a eu une réimpression de cet ouvrage, sans aucune modification du texte, en 1995 ; elle aussi était de mille exemplaires, tous distribués aujourd'hui. Pour le vingtième anniversaire de sa mort, il y a effectivement la demande pour une autre réimpression : nous allons étudier cette question...

Gérard Fouchard,
Les câbles sous-marins (1950-1986)

Question :

Il est dommage que les Seynois soient si peu au courant de tout ceci. Quelques publications à ce sujet seraient utiles !

Réponse :

" Vivons cachés " était la politique de l'époque, même auprès des spécialistes. Pourtant, beaucoup a été fait à La Seyne, de 1974 à 1980 surtout : par exemple, la création de Brégaillon. Mais la presse locale en a pas mal parlé, à l'époque : il faudrait donc voir les journaux de cette période si l'on veut plus de renseignements.

Question :

Quelle est la situation actuelle du Descartes ?

Réponse :

Le Descartes est au Cap, en Afrique du Sud ; il s'occupe du réseau qui contourne l'Afrique, de sa maintenance du moins, car le marché des côtes s'est effondré. Les fibres optiques ont pris le relais des anciens câbles.

Madame Cyrulnik, Adjointe au patrimoine, intervient alors pour déclarer qu'elle connaît mal ce sujet, mais aimerait qu'il soit évoqué dans le Musée de la construction navale prévu près de la Porte des anciens Chantiers. C'en serait même un pôle majeur.

Monsieur Fouchard répond que c'est une bonne idée. Lui-même n'est plus en activité, mais il espère que d'autres transmettront l'idée à la direction de l'usine.

Delphine Guarino et Bernard Cros,
La Tuilerie Romain Boyer

Question :

L'intérêt serait d'avoir aussi des détails sur la briqueterie. Il y en avait aussi une à Saint-Mandrier, près de l'hôpital. Pourquoi la brique a-t-elle disparu, à l'usine de la Coudoulière, et n'y a-t-on plus fait que des tuiles ?

Réponse :

En fait, l'usine de la Coudoulière était une tuilerie-briqueterie. Mais l'intervention d'aujourd'hui porte sur les tuiles, plus importantes car elles étaient exportées : la brique ne se vendait que localement. Plus tard, comme il a été dit, la briqueterie a été transformée en usine à carreaux.

Question :

Y avait-il des presses hydrauliques, pour l'argile ?

Réponse :

Non, il s'agissait de machines à rotation, avec transmission par courroies, du moins au début. On y fabriquait des " tuiles marseillaises ", marque déposée, et de renom.

Un habitant de l'ancien quartier de la Coudoulière

donne des précisions sur les trois zones d'habitation, parmi lesquelles on trouvait "la cité" et "les remises". Il raconte ensuite comment il allait, enfant, y dérober des galettes d'argile pour faire des santons, et parfois déclencher intempestivement la sirène !

Puis il parle des carrières à ciel ouvert où il jouait, et qui comportaient des voies pour les wagonnets. Il insiste aussi sur l'aspect paternaliste du système alors en vigueur dans l'usine : les édifices appelés "les remises" font d'ailleurs penser aux corons du Nord de la France. La troisième zone d'habitation se situait près de l'usine, à côté de la "maison d'Angelo". Un sous-directeur de cette usine est toujours vivant : il faudrait l'interroger, pour les archives.

Le domaine s'étendait sur 53 ou 55 hectares, dont 17 de forêt ; il sert maintenant au tourisme, ce qui a conduit à la construction de nombreuses résidences secondaires, vides la plupart du temps, sur cette zone. Par là-bas se trouvait aussi un deuxième ensemble de carrières où jouaient les enfants du quartier : ils les appelaient "le bois des tranchées", à cause de l'occupation allemande.

Julien Gomez-Estienne
Vincent Courdouan

Madame Cyrulnik, Adjointe au patrimoine, déclare que l'intérêt historique de cet exposé, c'est qu'il prouve que Michel Pacha ne s'est pas installé dans un désert. Il y avait déjà de belles villas à Tamaris, avec des briques d'ornement, et en pierres provenant d'une carrière voisine. C'est une preuve de "l'activité de détente et de plaisir" pré-existant à Michel Pacha, dès l'époque de George Sand.

Question :

Quelle est la place de Vincent Courdouan dans le XIX^e siècle ?

Réponse :

Bien qu'il ait rencontré nombre d'artistes du siècle, il ne s'est pas intégré à leurs mouvements ; par exemple un peintre romantique, ou un réaliste, aurait traité très différemment les thèmes choisis par Courdouan.

Question :

Qui étaient ses commanditaires ? était-ce l'Etat ?

Réponse :

Non, c'étaient surtout des personnes privées, des Parisiens.

Question :

Pourtant, beaucoup de peintres ont eu des commandes de l'Etat ; pourquoi pas lui ?

Réponse :

En fait, il y a peu de commandes d'Etat à ce moment-là ; c'est une époque plus capitaliste. Les peintres de la province doivent aller à Paris pour vendre bien leurs toiles. Or Courdouan est resté en Provence : il avait un petit réseau local d'acheteurs.

Gérard Crespo,
L'arrivée des Pieds-Noirs à La Seyne en 1962

Un des auditeurs présents montre à l'assemblée des participants une photo dont a parlé l'intervenant : les familles de rapatriés rassemblées devant le Grand Hôtel. Ce cliché a été tiré de la revue Paris-Match de 1962. L'auditeur précise qu'il n'y avait là ni eau, ni électricité, ni meubles, l'hôtel étant vide depuis 1944.

Un autre participant raconte qu'en 1962, il était un Seynois qui demandait un logement en HLM :

"On a vu arriver des gens complètement perdus. Les Seynois se sentaient menacés par ces nouveaux venus. Par ailleurs, on disait que les Pieds-Noirs étaient les riches exploités de l'Algérie, et non ces pauvres gens qui arrivaient..."

En France, on vivait très mal alors, surtout quand on manifestait pour la paix en Algérie... On disait beaucoup de choses à l'époque, il y avait des problèmes à La Seyne... Il faut reconnaître qu'il y a eu... non des rejets...mais des comportements...Certaines organisations ont fait ce qu'elles ont pu pour aider les arrivants.

En ce qui concerne la municipalité de l'époque, elle a répondu, à l'ouvrier de l'Arsenal qui voulait un HLM et le demandait depuis des années : " Tu ne l'auras pas, il y a des priorités. " Il y a donc eu des rancœurs, au début.

Quelques années après, on a mieux compris : ainsi, on a su que les rapatriés avaient été logés, à la Pyrotechnie, dans des baraques faites à l'origine pour des prisonniers al-

lemands : imaginez le confort ! Il faut avoir vécu les choses de l'intérieur..."

Monsieur Crespo remercie l'auteur de cette longue intervention, qui montre comment faire la part des choses :

"Le travail de l'historien, c'est de dégager les faits, et les faits, c'est qu'il y a eu de grosses différences entre les conditions d'arrivée des rapatriés à La Seyne et ailleurs. Ce témoignage est très utile. Il faudrait aussi vérifier les chiffres, voir combien de rapatriés étaient fixés en 1970. Ils ont contribué au développement du Var, à la dynamisation de l'activité, dans le bâtiment, l'horticulture..."

C'est ensuite M. Jean Sprecher qui intervient :

"Certes, le sentiment général exprimé par les rapatriés est d'avoir été partout mal reçus et il est intéressant d'apprendre que La Seyne n'a pas constitué officiellement de Comité d'accueil. Mais au cours des années suivantes, ils n'ont pas été plus mal reçus ici qu'ailleurs : car il y avait à La Seyne un Service social, qui n'existait pas dans d'autres communes.

Par exemple, il s'est chargé du logement car la Commune avait un Office municipal qui a " poussé " les programmes de construction HLM : dès 1962, des logements HLM avaient été attribués à des rapatriés dans les limites des possibilités de l'Office. Puis la construction de nouveaux ensembles a été programmée pour répondre à l'afflux des rapatriés. Mais les listes d'attente, constituées de candidats seynoïses, étaient déjà longues. Le 1^{er} juillet 1965, sur le programme Floréal I, 148 appartements ont été attribués, dont 144 à des rapatriés. En 1966, sur un nouveau programme Floréal II, sur 756 appartements, 486 ont été attribués à des rapatriés.

Il y a certes eu des moments de rejet, mais n'oublions pas que si d'autres villes les ont accueillis à bras ouverts, c'était simplement par opportunisme politique... Ici, à La Seyne, le Maire, Monsieur Toussaint Merle, était très inquiet, car cela pouvait faire basculer sa majorité."

Monsieur Sprecher évoque alors les qualités du Maire, son honnêteté politique, et souligne que finalement, ensuite, une partie de sa majorité est venue du vote des rapatriés : *" En conclusion, si l'accueil n'a pas été très chaleureux au premier jour, ce fut mieux qu'ailleurs par la suite. "*

Monsieur Crespo rappelle qu'en ce qui concerne les logements, il l'avait signalé dans la conférence ; et quant

aux allégations de la presse sur le bon ou mauvais accueil des rapatriés, elles ne doivent pas influencer l'historien. A part cela, il y a effectivement deux phases : d'abord, le rejet, en juillet-août 1962 ; puis, de l'automne 1962 à la fin de 1963, on accélère les projets de logements et d'écoles pour installer les nouveaux venus.

Une personne déclare que la population d'Algérie n'était pas très favorable au communisme : si les élections avaient eu lieu en 1962, la Mairie d'Oran n'aurait pas été communiste...

L'intervenant répond que ceci est de " l'histoire-fiction " : il la refuse, car ce n'est pas un vrai travail d'historien.

Une autre question est soulevée : *"Il existe aujourd'hui un grand débat sur les changements politiques dans le Var ; on dit (et c'est même la thèse d'un historien) que le passage de certaines villes au Front National en 1985 est dû au vote des Pieds-Noirs. Peut-on effectivement noter des changements politiques, entre 1965 et 1970 par exemple, à La Seyne ?"*

Monsieur Crespo réfute totalement la thèse de ce collègue :

"On peut constater qu'en 1965 à La Seyne, la municipalité Toussaint Merle, communiste, est réélue au premier tour ; or plus de 2500 électeurs rapatriés ont voté : il n'y a pas eu de basculement. De même, rien n'a changé dans le Var, que j'ai étudié. L'électorat rapatrié se fonde dans l'électorat métropolitain, il se partage comme lui entre gauche et droite. Ainsi La Seyne reste communiste jusqu'en 1983, alors qu'à Vitrolles, à majorité Front National, il y a très peu de Pieds-Noirs."

Le conférencier ajoute qu'il envisage de travailler ce sujet. *"Si l'électorat rapatrié se fonde dans l'ensemble, d'ailleurs, c'est aussi pour une autre raison : on peut très bien voter pour une personne, reconnue comme honnête et efficace, plutôt que pour une tendance politique."*

En conclusion, la Présidente dit qu'il faut calmer les passions. La mémoire de l'intervenant qui a décrit les sentiments de la population à l'époque est remarquable : d'autres devraient faire comme lui. Elle cite sa propre his-

toire : adolescente à La Seyne en 1962, elle a dû partir travailler dans les Vosges, et se souvient que l'on disait alors : "Ils prennent notre place." Il est bon d'en parler à nouveau.

Pour finir, Madame Reverdito signale que la Ligue des droits de l'homme fait aujourd'hui un travail sur ce sujet, en réunissant les diverses communautés en cause, pour qu'elles puissent se parler, et reparler de cette époque...

Pascal Monforté,
Les bassins Vauban de la rade de Toulon

Question :

D'après une des diapositives que vous nous avez montrées, il semble que le n° du bateau "La Somme", A629, corresponde à celui de "la Durance" ?

Réponse :

Ces navires sont des "sisterships", c'est-à-dire des bâtiments identiques. Remarquez que dans la Marine, les bateaux prennent le genre du nom qu'on leur donne : ainsi, on dira bien "LA Somme", alors que ce n'est pas le cas dans le civil (par exemple "LE France").

Question :

D'où vient la décision de la construction des bassins Vauban à Toulon ?

Réponse :

Il existe des liens entre la France et les USA, qui ont déclaré Toulon apte à recevoir les bâtiments américains, de plus fort tonnage que les français, depuis le XIX^e siècle déjà : il fallait donc des bassins plus gros pour ces navires plus gros ! Ils ont été financés en partie par les fonds de l'Alliance. Mais la construction de bassins avec caisson existait déjà sous Louis XIV, par exemple à Cherbourg : c'étaient des caissons en bois, plus petits bien sûr.

Sur une nouvelle projection de la photo aérienne des bassins Vauban, un auditeur indique la grande grue : elle aussi vient de La Seyne, on l'a installée ensuite à Toulon.

Le conférencier répond que c'est exact ; de même, quand on a construit le " Charles De Gaulle " à Brest, on a eu besoin d'une très grande grue, et celle-là, on l'a fait construire... au Japon !

Question :

Il y a eu beaucoup de Seynois aux Chantiers, et beaucoup à l'Arsenal aussi. Ils faisaient par exemple à la main les réglages pour les socles de canons sur les bateaux construits à La Seyne, ce qui est un travail très difficile, car ils étaient placés sur un plan à 45°.

Réponse :

C'est vrai, l'expertise de La Seyne était remarquable.

Question :

Pour le parement, les pierres ont-elles été extraites de la carrière du Fort Rouge, qu'on voit encore ?

Réponse :

Je n'en suis pas certain. Mais il a fallu tellement de pierres qu'on dit que certaines seraient venues, par barge, de Marseille !

Un des auditeurs confirme qu'une partie des pierres venaient de cette carrière ; elles venaient par téléphérique.

Question :

A l'époque, l'entretien de la Flotte était fait par des ouvriers de l'Etat. Maintenant, on sous-traite... avec de gros problèmes...

Réponse :

Monsieur Monforté déclare, à titre personnel, qu'on pourrait appeler cela "le coup du balancier" : il y a dix ou quinze ans, les autorités maritimes ont décidé d' "externaliser" pour des raisons qui étaient alors bonnes (rapidité, économie...). Aujourd'hui, on se rend compte que "vite" et "bien" sont deux choses différentes, et que les chantiers civils ne savent pas tout faire. On revient donc en arrière, et une partie du travail est de nouveau confiée aux ouvriers d'Etat.

Baudoin(Louis), *Histoire générale de la Seyne sur Mer*, Hémisud, éd. 1995, 908p.

Crespo(Gérard), *Les Italiens en Algérie 1830-1960*, éd. Jacques Gadini, 1994.

Cros (Bernard), *Citadelles d'azur, Aix-en-Provence*, Edisud, 1998, 159p.

Fouchard(Gérard), "Les câbles sous-marins", in *Le patrimoine des télécommunications françaises*, ouvr. coll., Paris, éd. Flohic, 2002, 568p.

Gomez Estienne (Julien), *Sablettes-les-Bains : architecture et villégiature.1880-1940*
Aix-Marseille I, 2002, 160 p.

Ratier(Yves), *La terre de Marseille : tuiles, briques et carreaux*, chambre de commerce et d'industrie de Marseille, tome 4, 1989.

Association Histoire et Patrimoine Seynois, *La fin des chantiers navals : que sont devenus les hommes ?* doc. dactyl., 2002, 67p.

Crédits photographiques

Pour la tuilerie de La Coudoulière :
René Cruvellier p. , Albert Jardet p. , Marie-Diane Tassy p.

Pour les chantiers navals : Michel Breil p.

Pour Courdouan : Pierre Dumont p.

Revue publiée avec le concours
de la ville de La Seyne
du Conseil Général du Var.

Nous remercions tous les membres de l'association
qui ont participé à l'élaboration de la revue

Références de l'Association :
Association Histoire et Patrimoine Seynois
B.P. 315 - 83512 La Seyne Cedex
e-mail : laseyne.hps@wanadoo.fr
site : <http://www.persolibertysurf.hisport.laseyne>

Achévé d'imprimer
sur les presses de l'imprimerie Manugraph
332 b, av. de Bruxelles
83500 LA SEYNE-SUR-MER

Septembre 2003

ISSN 1637-889 X

Regards

Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer
Regards sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer

sur l'Histoire de La Seyne-sur-mer

