

Regards

sur l'histoire

de **La Seyne-sur-Mer**



Chemins faisant dans nos mémoires

comptes rendus du colloque
du **5 novembre 2005**

Association pour l'Histoire et le Patrimoine Seynois

BP 10315 - 83 512 La Seyne - ☎ 04 94 74 98 60 - site : www.histpat-laseyne.net contact : laseyne.hps@wanadoo.fr

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

comptes rendus du colloque
du 5 novembre 2005

n° 6

Remerciements

Nous remercions

Jean-Michel Boned, directeur du village de vacances de CRE RATP pour son amical accueil,

Les intervenants pour leur disponibilité,

Les membres de l'association qui ont participé à l'élaboration de la revue,

Christian Carret et la **Société de Protection de l'Enfance**.

Nous remercions **Adolphe Amiel, Vincent Buzançais, Claude Castel, Marcel Chabaud, Michel Chaix, Francis-Paul David, Emmaüs, Augustin Garnier, Joseph Hugues, Jacques Laville, Félix Leyret, Antoinette de Sagey, Denise et Daniel Vuillon, Colette de Villiers** pour leurs témoignages et l'aide qu'ils nous ont apportée.

Nous remercions tous ceux qui, en témoignant, ont contribué à faire avancer la recherche historique à La Seyne.



Revue publiée avec le concours
du Conseil Général du Var.

Sommaire	p. 3
Martine Darré, Editorial <i>Chemins faisant dans nos mémoires</i>	p. 4
Evelyne Maushart, <i>La sociabilité musicale seynoise à la fin du XIX^e siècle</i>	p. 5
Martine Darré, (d'après l'intervention de Marie-Claude Argiolas) <i>La mémoire du quartier de la gare</i>	p. 12
Joséphine Moretti, <i>L'agriculture dans les quartiers nord de La Seyne au XIX^e siècle, d'une agriculture traditionnelle à une agriculture commerciale</i>	p. 16
Corine Babeix, <i>Le jardin botanique de la Marine. Toulon et Saint-Mandrier</i>	p. 22
Yolande Le Gallo, (avec l'aide d' Andrée Bensoussan et de Françoise Manaranche) <i>Patrimoine industriel et Nouvelle Seyne</i>	p. 26
Gilbert Buti, <i>Marchands caravaniers de La Seyne dans les Echelles du Levant au XVIII^e siècle</i>	p. 35
Bibliographie	p. 43

La revue n°6 ne reflète pas la totalité du contenu oral du 6^e colloque et notamment la discussion qui a suivi les interventions.

Chemins faisant dans nos mémoires

Nous vivons une époque paradoxale où les journées du patrimoine connaissent un engouement et un succès sans cesse grandissants alors que les associations qui donnent du sens et de la matière à ce même patrimoine rencontrent des difficultés de plus en plus grandes pour exister, se faire entendre et recruter des adhérents comme si la Société voulait privilégier la passivité du grand nombre par rapport à l'activité des individus.

Imperceptiblement le patrimoine est devenu une notion impersonnelle qui voisine dans nos esprits avec histoire, connaissance et culture générale. Nous aimons nos monuments, nos châteaux, nos musées comme témoins d'époques, de traditions, de moments de gloire révolus sans toujours bien percevoir qu'ils ne sont que la trace matérielle de l'action des hommes et des femmes qui nous ont précédés.

C'était un des objectifs des intervenants de cette journée HPS que de nous faire connaître et comprendre les conditions de la vie, les ambitions et les espoirs de tous ceux qui ont fait l'histoire de la Seyne.

Evelyne Maushart s'est intéressée à la sociabilité musicale à la Seyne à la fin du 19e siècle. Les sociétés musicales populaires se développèrent à cette époque principalement dans les milieux ouvriers où elles avaient un rôle de divertissement, d'éducation et de formation du goût.

Marie Claude Argiolas nous a présenté le travail collectif réalisé sur le quartier de la gare. Croisant les histoires de familles, de métiers, de fêtes, de traditions encore vivaces dans la mémoire des anciens elle a su redonner vie à cette époque.

Gilbert Buti a retracé l'activité au cours du XVIII^e siècle des marchands-caravaneurs qui ont développé un système de cabotage complexe dans les Echelles du Levant.

Joséphine Moretti nous a rappelé que le quartier Berthe connu aujourd'hui pour ses barres et ses tours a été depuis l'antiquité une riche région agricole. Au 19e siècle l'économie sera complètement modifiée par le développement des chantiers navals.

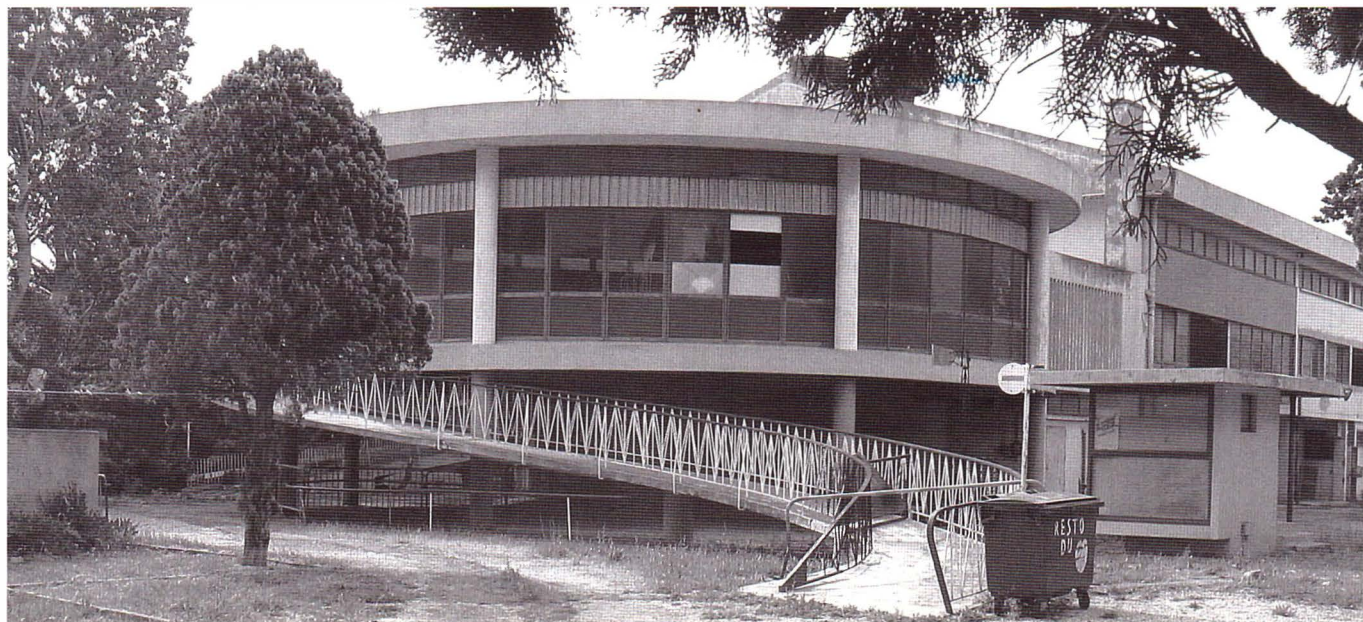
Corine Babeix a retracé l'histoire des jardins botaniques de la marine de Toulon et de Saint-Mandrier dont il ne reste plus que le souvenir et quelques vestiges. Elle a rappelé le rôle essentiel que ces jardins ont joué dans la connaissance et le développement des espèces végétales exotiques ainsi que dans l'exploitation des propriétés médicinales des plantes.

François Lépine a évoqué le douloureux sujet de la disparition des grands sites industriels à la fin du XX^e siècle. Il a comparé les solutions mises en œuvre dans chaque région pour requalifier les friches industrielles et redynamiser l'activité économique. Il a en particulier décrit les différents atouts à la disposition de la ville de La Seyne ainsi que les différents scénarios d'évolution possibles.

Toutes ces recherches, aussi variées qu'approfondies contribuent année après année à la reconstitution de l'histoire de La Seyne et de ses habitants. Cette ville est multiple, les étrangers à la région y sont nombreux et il est essentiel qu'un patrimoine aussi riche soit largement diffusé et partagé par tous car il peut permettre à chacun de se resituer dans une même histoire et d'envisager un avenir commun. ■

La cantine des chantiers (1962)

Architecte Alfred Henry. Bâtiment de référence de l'architecture des années 1960, démoli en mars 2006.



La sociabilité musicale à La Seyne à la fin du XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, la musique populaire se développe en France par l'intermédiaire des sociétés musicales. La Seyne, cité maritime de 10 630 habitants en 1870 et de 22 093 en 1911, qui vit grâce aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, gigantesque chantier de constructions navales où travaillent plus de 4 000 ouvriers ¹, participe au mouvement en étant l'une des premières villes à créer un orphéon et une harmonie. C'est ainsi qu'une nouvelle sociabilité se crée, permettant aux ouvriers de s'instruire, de se distraire et de *s'arracher à la vie de café*, mais aussi de participer à la vie économique, populaire et sociale de la commune.

Les sociétés musicales populaires

Les sociétés musicales populaires empruntent deux formes, vocale et instrumentale. L'orphéon (*société de chant choral, composée uniquement d'hommes*), qui obéit à la première catégorie, a pris naissance en France au début du XIX^e siècle avec Guillaume Louis Bocquillon, dit Wilhem, qui fonda la première société chorale en 1833, et la dénomma l' **Orphéon**, en hommage au poète et musicien de la mythologie grecque Orphée. A La Seyne le premier orphéon voit officiellement le jour en 1840, mais selon Marius Autran, il existait déjà en 1831, créé par le limonadier Marius Gaudemard. ²

En Provence, les premières sociétés chorales furent créées à

Marseille en 1820 et à Toulon en 1821 (*orphéon Piffard*). Le mouvement provençal précéda le mouvement national qui fut généralement plus tardif (*Lille en 1846, Strasbourg en 1850, Tourcoing en 1852*), mais assez considérable : on compte 800 orphéons en 1860, 1 500 en 1895 et 2 000 en 1908 ³.

D'autres sociétés musicales virent le jour en France : des harmonies, composées d'instruments à vent et des fanfares, constituées de cuivres. La Seyne connaît surtout les harmonies, la seule fanfare seynoise appartenant au collège des Maristes.

L'orchestre d'harmonie compte ordinairement des clarinettes, saxophones, hautbois, flûtes et bassons. Il est constitué au XIX^e siècle uniquement d'amateurs, mais dirigé cependant par un chef de musique professionnel. La ville de La Seyne est la troisième en France à avoir créé une harmonie, en 1841.

Entre 1860 et 1908, le nombre d'harmonies et de fanfares françaises passe de 400 (*deux fois moins que les sociétés chorales*) à 8 000. Au niveau provençal, alors que les Bouches-du-Rhône comptent 174 sociétés musicales et Toulon 54 entre 1870 et 1914, La Seyne voit la création de cinq sociétés. Le Var, en 1881, comptait jusqu'à 69 sociétés.

La philharmonique *La Seynoise*, la plus ancienne, fonctionne encore de nos jours, ce qui est assez exceptionnel. En France très peu d'exemples font preuve d'une telle longévité.

Comme toute association d'amateurs, les sociétés musicales avaient besoin du soutien de la municipalité pour pouvoir assumer leurs charges financières. La ville offrit très tôt un local pour les répétitions, des sommes ponctuelles pour acheter les instruments de musique ou participer à des concours. Le plus souvent elle se contentait de verser une subvention annuelle



Marius Gaudemard, créateur du premier orphéon

en espèces. Dès 1866, la mairie de la Seyne subventionne l'orphéon Gaudemard. En contrepartie, la société devait participer aux fêtes locales.

Les municipalités françaises encourageaient les sociétés musicales pour aider et développer l'art musical populaire naissant, créant ainsi une sorte de politique culturelle. Elles prévoyaient dans leur budget une somme annuelle à leur accorder. Cette aide extérieure était d'autant plus indispensable pour fonctionner que ces sociétés étaient composées de travailleurs.

Les rapports avec la municipalité n'allaient pas toujours de soi comme le montre l'exemple de la société la Seynoise en 1896⁵. « *Coupable* » d'avoir soutenu le projet de la municipalité radicale Saturnin Fabre (*projet de réseau souterrain des eaux usées de Toulon vers la mer passant sous la Seyne*), la Seynoise fut suspendue le 7 décembre 1896, peu de temps après l'élection du candidat adverse, François Bernard appartenant au parti progressiste socialiste. Il accusait la société musicale de « *mettre en danger la santé des Seynois* »⁶. Elle se reconstitua le 26 avril 1899 suite à un arrêt du Conseil d'Etat pris en 1898. D'autre part, jusqu'en 1880, les sociétés musicales apportaient une contribution aux festivités religieuses de la ville. Après cette date, elles ne voulurent plus participer aux processions, refusant de cautionner une manifestation cléricale.

Les sociétés musicales avaient du mal à trouver un local pour leurs répétitions, et souvent elles installaient leur siège social dans une salle particulière d'un café ou dans l'arrière boutique d'une échoppe. La Seynoise accueillait ses membres dans la salle de concert du limonadier Gaudemard, puis s'installa en 1884 chez Magnaud aux Esplageolles, puis au quartier des

Aubert Auguste 30 ans	Employé aux archives des forges et chantiers
Agnes Jean 18 ans	Boulangier
Arène Marius 37 ans	Chaudronnier en cuivre
Bagliotto Barthélémy 22 ans	Charpentier de marine
Bendart Joseph 22 ans	Charpentier de marine
Baschéry Philippe 20 ans	Employé aux forges et chantiers
Corradi Baptistin 24 ans	Charpentier en fer
Magliano Dominique 18 ans	Ebéniste
Martinenq Benjamin 18 ans	Dessinateur aux forges et chantiers
Magnaud Elzéard 19 ans	Menuisier
Napoléon Louis 22 ans	Ajusteur
Piantino Jacques 33 ans	Maçon
Pastourin Antoine 16 ans	Cordonnier
Salomon Joseph 25 ans	Forgeron
Solaro Marcellin 23 ans	Dessinateur aux forges et chantiers
Giraud Charles 16 ans	Boulangier
Maire Marius 17 ans	Menuisier
Baschéry Jean 17 ans	Chaudronnier en cuivre

Diplôme de la plus ancienne société philharmonique, *La Seynoise*



Professions des membres de la société philharmonique *l'Indépendante de Bargemon*

Aires après la Grande Guerre. Mais la municipalité accepta alors de prêter le sous-sol de l'école laïque Martini à toutes sociétés populaires, qu'elles soient musicales ou sportives. La cohabitation n'était pas toujours facile et entraînait quelques fois des discordes. Les répétitions avaient lieu le soir, après les dix heures de travail quotidien, deux à trois fois par semaine, entre 19 et 21 heures.

La sociabilité des sociétés musicales populaires était calquée sur celle des autres sociétés existantes au XIX^e siècle, les cercles. C'est une sociabilité masculine où les hommes étaient



Document Marius Auriant

La Seynoise et La jeune France de Saint Jean du Var

« organisés pour pratiquer en commun une activité désintéressée, dont les femmes sont généralement exclues » ¹. Toutefois les cercles regroupaient des catégories sociales plus élevées.

L'organisation de cette nouvelle sociabilité

Si le gouvernement autorisait cette pratique sociale, il la contrôlait étroitement. Il déléguait cette responsabilité au préfet du département qui était chargé d'étudier les statuts et la moralité des membres participants.

Les textes régissant l'organisation des sociétés populaires datent du Second Empire. La III^e République les compléta en 1873, 1876, jusqu'à la loi de 1901 sur les associations.

Les membres des sociétés musicales sont généralement issus du peuple et ceux de la Seyne ne font pas exception, recrutant dans les milieux ouvriers de la ville, principalement ceux des Forges et Chantiers de la Méditerranée. L'administration de la société était confiée à un bureau composé d'un bureau traditionnel (*président, vice président, trésorier et secrétaire*), auquel était adjoint un chef de musique pour les sociétés instrumentales. Le président des sociétés instrumentales appartenait souvent au milieu populaire de l'usine, de l'échoppe et de la boutique. Marius Gaudemard était limonadier, Léon Gay contremaître dessinateur à l'arsenal, Joseph Guérin commerçant et Edouard Pons imprimeur. Certaines sociétés recrutèrent, pour la fonction de secrétaire ou trésorier, des hommes exerçant des métiers plus intellectuels (*à Toulon on avait recours aux écrivains de Marine*) ou habitués aux écritures

(*négociant, fonctionnaire, propriétaire*). Le chef de musique assurait la direction de la musique et l'exécution du répertoire qu'il avait choisi. Il appartenait, lui, au monde musical, issu des formations militaires. En effet, La Seyne, voisine d'un port de guerre, n'avait aucune difficulté à recourir aux services d'un chef de musique militaire qui, une fois à la retraite, offrait spontanément ses services aux sociétés populaires. C'était le cas des premiers chefs de la III^e République : Chiavassa, Blanc, Colotencier (*familièrement surnommé Calot*) et Baston. Mais celui qui marqua la société la Seynoise fut incontestablement Marius Silvy, qui dirigea l'harmonie durant trente-cinq ans. Entré très jeune dans la société, en 1869, il y a été formé et ses talents le conduisirent à prendre la direction musicale de la Seynoise de 1887 à 1922.

La société accueillait également deux autres catégories de membres : des membres participants, ceux qui interprétaient les morceaux de musique vocale ou instrumentale, et des membres honoraires. Les premiers étaient admis dès l'âge de 18 ans, généralement par cooptation, et soumis à un contrôle moral très sévère, le bureau n'hésitant pas à prononcer l'exclusion d'un membre s'il lui était imputé des faits « *contre l'honneur et la délicatesse* » ou s'il « *se rendrait coupable d'infraction aux règlements de police intérieure* » ². Les seconds étaient ceux qui prêtaient « *l'appui de leurs conseils et leur aide pécuniaire à la prospérité de la société* », généralement des notables locaux, apportant un soutien financier, juridique et intellectuel. Membres des classes supérieures, ils constituaient une référence auprès des autorités administratives. Marius Michel, dit Michel Pacha, était membre honoraire de la Seynoise.

Les obligations

La société imposait des obligations à ses membres participants. Ils devaient :

Assister aux répétitions : Leur absence ne pouvait être excusée que dans un cas de mariage, baptême, maladie ou mort de quelque membre de la famille.

Assister aux mariages, au service funèbre : Les moments importants de la vie des sociétaires devenaient l'affaire de tous.

Verser une cotisation : Les cotisations représentaient la source principale de revenus de ces sociétés musicales. Le montant est peu élevé : 0,50 F par mois, au regard d'un salaire mensuel moyen d'un ouvrier dans l'industrie privée qui était de 27 F.

Porter un uniforme lors des représentations : cet uniforme permettait de distinguer les sociétés les unes des autres. Nous connaissons celui de l'Indépendante, grâce à ses statuts conservés aux archives municipales de la Seyne : « *pantalon de toile grise avec liseré bleu dans la couture, blouse de toile grise à col renversé, guêtres blanches, ceinture avec cartouchière en cuir noir vernis pour les cartons de musique, sac en toile noire, un rouleau recouvert en toile bleue rayée en long et une lanterne, un chapeau de paille avec un ruban rouge cerise en été et un bérêt même couleur en hiver, une cravate bleue* »⁹.

Cet uniforme, marque d'appartenance à une société, masquait les disparités sociales. Il conférait un certain prestige pour qui le portait, mais les membres ne pouvaient le garder en dehors des heures de représentation sous peine d'amende.

Les interdictions

Les interdictions principales concernaient les discussions politiques et religieuses. Mais d'autres interdictions étaient imposées dans le but de faire transparaître des sentiments de respectabilité et d'honorabilité.

Il était interdit :

- de fumer,
- de jouer des jeux d'argent,
- d'insulter,
- de chercher querelle,
- de faire du bruit dans tous les lieux où les sociétés se font entendre,
- de manquer de respect envers un autre membre de la société pendant les répétitions,
- de chanter le répertoire en dehors des heures des répétitions,
- d'arriver en retard,
- et de rester en tenue après le service.

Les peines disciplinaires

En cas d'infraction, des peines disciplinaires étaient prévues statutairement, allant de l'amende à la révocation. Les membres fondateurs s'efforçaient d'instaurer une discipline sévère au sein de la société afin de mériter la bienveillance de l'autorité et l'estime des populations. Ce mouvement musical nouveau modifiait les habitudes de la population et il enrichissait son quotidien.

La Seynoise

En haut : rangée debout, de gauche à droite : **Martineng - Reynaud - Bruno - F. Taliani (chef d'orchestre) - Maffiolo - Arnaud - Delfino - Arèse Antoine - Contratto - Agostini.**
En bas, rangée assis, de gauche à droite : **Pontremoli - Guilhon - R. Sauvaire - Nicolai - Cignetti - Vespero.**



La formation musicale

Les sociétés chorales et musicales ont apporté au public une instruction musicale et le goût de la musique. On sait que l'apprentissage du chant se faisait à l'école communale dès 1815. Quant à la musique instrumentale, elle se faisait souvent à *l'oreille*. Il n'existait, en effet, aucune institution, ni à la Seyne, ni dans les villes environnantes, qui permette de donner des leçons de musique instrumentale. Le premier conservatoire le plus proche de La Seyne fut créé à Toulon en 1899.

Concours des sociétés musicales aux animations de la ville

Les sociétés musicales populaires animent les fêtes locales, les fêtes de charité et les fêtes patriotiques. Elles exportaient leurs qualités artistiques dans les concours régionaux, et elles organisaient des fêtes entre elles pour célébrer divers événements ou personnalités⁸.

Après les sérénades dans les rues, les fêtes de charité représentent la partie la plus importante des activités des sociétés musicales. Elles acceptaient de participer à la quête pour le Sou des écoles, pour le secours des enfants pauvres.

Elles participaient surtout aux grandes fêtes républicaines. Le 14 juillet, devenu fête nationale en 1880, les sociétés musicales, vivement sollicitées, animaient les festivités de la journée, en tête des cortèges officiels, et les spectacles populaires. Le 4 septembre, fête de la commémoration de l'instauration de la III^e République, le morceau joué par toutes les sociétés musicales était bien sûr la Marseillaise. La ville subventionnait largement toute organisation qui participait à ces festivités.

Les concerts populaires

Les sociétés musicales offraient à la population un nouveau répertoire des morceaux de musique classique qui leur permettaient d'avoir accès à des œuvres qu'elle n'aurait jamais eu l'occasion d'entendre si des concerts gratuits n'avaient pas été produits dans les rues. Cette pratique participait à la formation d'un goût nouveau. Ces manifestations montraient l'intérêt de la population pour l'art musical en jouant ou chantant les grands airs du moment.

Si le répertoire orphéonique n'a pas survécu au temps, en revanche nous connaissons mieux celui des sociétés instrumentales. On connaît par la presse les morceaux qu'ils proposaient à la population : extraits d'opérettes mais aussi

La Seynoise à Cavalaire en 1896





Le kiosque à musique

Document Marius Autran

d'opéras. Les compositeurs les plus joués sont Offenbach, Auber, Puccini, mais aussi Jules Massenet, grand spécialiste d'œuvres vocales et auteur de nombreux opéras alliant simplicité et virtuosité, et qui est venu à la Seyne.

Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, les sociétés musicales autorisées disposaient de lieux spécifiques pour se produire, notamment les kiosques à musique. Celui de la Seyne fut inauguré le 14 juin 1903, place des Esplageoles, vingt ans après celui de Toulon.

Conclusion

Comme partout en France sous la III^e République de nouveaux besoins culturels émergent, pris en charge par les municipalités. La Seyne est concernée par la musique tant dans sa fonction de loisir que dans celle d'éducation de la population. Ici comme dans d'autres communes républicaines avancées, les radicaux ont le souci du prestige artistique et la volonté de populariser la culture musicale. Développer ces sociétés musicales populaires, c'est éduquer le goût de la population.

Ces sociétés musicales avaient une autre fonction, celle d'« arracher à la vie de café » les travailleurs, de leur inculquer les valeurs dominantes de la société républicaine : la patrie, le travail, la discipline, le respect d'autrui, la bravoure et le courage. Le chant choral était aussi utilisé comme instrument de développement de la respiration, il donnait l'esprit de communauté et d'altruisme, favorisait la discipline et développait les facultés intellectuelles et morales.

Cette sociabilité musicale, animée par des jeunes gens généreux, était un bon moyen d'oublier les tracasseries quotidiennes, comme le souligne le journal *Le Seynois* le 27 mai 1892 : « Avec la vie des champs, les fatigues de l'atelier, les énervements et les tristesses de la politique, il est heureux que des jeunes gens pleins d'entrain et avides de fraternité viennent nous apporter les sons harmonieux de leurs joyeuses fanfares, seuls capables de nous faire oublier un moment nos luttes déplorables et nos divisions, qui rendent ennemis les gens qui devraient être faits pour s'aider et s'aimer les uns les autres. » ■

- 1 Louis Baudoin, *Histoire générale de la Seyne-sur-Mer*, Imprimerie Saint-Victor, Marseille, 1965.
- 2 Marius Autran, *Cent cinquante ans d'art musical, histoire de la philharmonique « La Seynoise »*, Société Marseillaise d'Impression et de Création, Marseille, 1984.
- 3 Philippe Gumplovick, *Les travaux d'Orphée. Deux siècles de pratique musicale amateur en France (1820 - 2000)*, Paris, Aubier, 2001.
- 4 Evelyn Maushart, *La sociabilité musicale à Toulon au début de la III^e République (1870-1881)*, Bulletin de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région, n° 127, 2005, pp. 243 à 308.
- 5 AMS, série 4 D 12, arrêté du 8 août 1896 interdisant à la musique La Seynoise de sortir en corps sur la voie publique avec ou sans instrument « par mesure d'ordre public ».
- 6 Marius Autran, *Histoire de la Philharmonique de la Seyne, 1884*, chapitre 3.
- 7 Maurice Agulhon, *Le cercle dans la France bourgeoise, 1810-1848, étude d'une mutation de sociabilité*, A. Colin, Paris, 1977.
- 8 AD, série 8 M 16 art. 2 : associations, casinos, cercles. Orphéon National, 1873, art. 7.
- 9 Société philharmonique des Touristes Seynois dite « l'Indépendante ». Statuts du 18 avril 1873, article 27.

La mémoire du quartier de la gare

Le quartier de la gare s'inscrit dans un quadrilatère formé par la Pyrotechnie à l'est, les quartiers du Pays bleu et de Brégaillon au Sud, la commune d'Ollioules au Nord, la gare et la Petite Garenne à l'Ouest. C'est aujourd'hui une zone industrielle, un espace peu habité. Des bouleversements technologiques majeurs dont il a été l'acteur et le témoin, ont durablement transformé son activité, sa population et son paysage. Ce quartier a connu des activités différentes, terreau d'une vie communautaire chaleureuse. Les lieux de mémoire encore présents - la gare, le bar de l'hippodrome et le domaine de Lagoubran - et la mémoire d'anciens Seynois ont permis aux auteurs de cette communication de faire revivre le quartier de la gare.

Au XIX^e siècle c'est encore est une zone agricole construite de bastides et de bastidons. Les cultures traditionnelles, la vigne, le blé et l'olivier, cèdent la place aux cultures maraîchères. On y élève aussi cochons, chèvres et moutons.

Cette polyculture assure l'autosuffisance alimentaire et le surplus est vendu sur le marché de La Seyne. Dans ce quartier, à côté d'une multitude de petite propriétés, le grand domaine de Lagoubran pratique les mêmes cultures à plus grande échelle.

Le chemin de fer, la création de la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM), l'installation de l'hippodrome et le début du tourisme bouleversent le quartier.

Le chemin de fer et la gare

En 1859, les premiers trains arrivent à La Seyne. Le débat sur le nom de la gare ouvert en 1888 - gare de La Seyne, gare de Tamaris-Les Sablettes, gare de La Seyne-Tamaris - s'arrête en 1908 sur l'appellation La Seyne-Tamaris. L'éloignement de la gare du centre incite la Ville à proposer un projet « *de chemin de fer d'intérêt local*. » Ce projet ne voit pas le jour. Le lien avec la ville se fait par un chemin élargi à plusieurs reprises. L'implantation de la gare modifie la physionomie et l'économie du quartier.

Le chemin de fer profite d'abord aux paysans d'Ollioules pour l'expédition de leurs productions. En 1908 ils demandent l'arrêt de certains trains à hauteur du passage

à niveau pour y charger leurs récoltes. Le paysan devient horticulteur et maraîcher, tourné vers une agriculture plus lucrative.

La Seyne entre dans l'ère industrielle : en 1856 la société des FCM bouleverse la ville et le quartier de la gare. Marériaux et matériels sont transportés depuis la gare, d'abord sur des charrettes, avant la construction d'une voie spécifique, en 1911, qui relie la gare aux FCM.

En 1921 la gare devient gare de triage. La compagnie de chemin de fer PLM emploie alors 59 personnes en gare de La Seyne. Pour loger cette main d'œuvre la compagnie construit des habitations, aujourd'hui cité Pierre Semard, décrite par ses habitants :

Trace d'agriculture, les platanes disposés en rond ombrageaient une noria





Gare de La Seyne-Tamaris sur Mer

« Il y avait dix bâtiments de quatre locataires et quatre familles par maison, quarante locataires et quarante jardins.

La SNCF disposait de la nappe souterraine entre Ollioules et Sanary. Elle puisait l'eau et alimentait toutes les maisons et les jardins.

- Au départ c'étaient seulement des cheminots, jusqu'à l'année 1975.

- Il n'y avait pas de douche. Les premières douches ont été faites en 68.

- Moi j'ai pris la première douche de ma vie ici en 60.

- Il y avait un docteur agréé par les chemins de fer, c'était Lexa

- Le docteur Lexa, c'était le docteur des cheminots.

- Quand ils ont construit la cité il n'y avait pas d'école dans le quartier. Pendant la guerre la municipalité de La Seyne avait pris la décision de construire une école qui s'ouvrira en 1946.

- La première cantine était derrière la voie... C'était une cantine en préfabriqué. »

Le chemin de fer à l'époque, c'est la vapeur. Un certain esprit de corps anime la profession dont certains se souviennent avec émotion : « Quand il y avait encore la vapeur, quand une machine rentrait, il y avait le chauffeur et le mécanicien dans le bureau. Il y avait deux pièces, d'un côté le bureau du chef de réserve et de l'autre côté une pièce avec un vieux poêle à charbon. L'hiver il chauffait, et tout autour de la pièce les cheminots s'asseyaient sur des banquettes en bois. Quand

ils arrivaient les gars des équipes de conduite s'asseyaient là, ils discutaient entre eux, ils n'allaient pas tout de suite dans le dortoir, ils restaient dans cette ambiance. »

Le domaine de Lagoubran

C'est un grand domaine de plus de 30 ha de terres cultivables et de bois qui a changé plusieurs fois de propriétaire avant d'appartenir à la famille d'Estienne d'Orves - le château figure au cadastre de 1829. C'était une très belle demeure de style provençal composée d'un corps de bâtiment principal flanqué de deux ailes symétriques d'une hauteur légèrement inférieure. Il comptait 32 pièces, de nombreuses dépendances et une chapelle. Une personne qui a vécu au château se souvient :



Voie ferrée en direction des chantiers navals

L'école de la cité PLM



« On habitait là. Il y avait une jolie entrée, avec un grand portail et il y avait au milieu un escalier... un lac, un bassin, un grand bassin. De chaque côté il y avait le bassin avec des jets d'eau qui coulaient en permanence, et des poissons, c'était plein de poissons. C'était joli. »

Dans l'entre deux guerres le domaine est mis en métayage. La famille d'Estienne d'Orves emploie du personnel, maître d'hôtel, chauffeur, précepteur. Leur fils Honoré y séjourne souvent, enfant, surtout l'hiver. Son dernier séjour remonte à décembre 1939. « Quand il venait nous voir, témoigne cette ancienne employée, ma mère disait : vous mangez avec nous Monsieur le Comte ? Alors il répondait : dites moi Honoré, ne m'appellez pas Monsieur le Comte. Alors ma mère allait vite chercher une nappe. Il disait : ah non, si vous mettez la nappe je ne mange pas là, je mange sur la toile cirée, comme vous.



Château d'Estienne d'Orves

Et puis la dernière année, quand la guerre a éclaté il est venu nous voir et il nous a dit, c'était vers Noël par là : vous n'avez pas fait la crèche ? Alors ma mère lui répond : vous savez avec les temps qui courent on n'y pense même pas, on a peur de cette guerre. Il a dit : mais au contraire c'est cette année qu'il faut faire la crèche. Il est allé à Toulon et nous a ramené plein de santons. Et puis : allez faites la crèche, faites-moi plaisir et on ne l'a jamais plus revu... il est parti, on ne l'a jamais revu. »



Honoré d'Estiennes d'Orves

Occupé par les Allemands, le château a beaucoup souffert pendant la guerre. « Tout le Pays Bleu, c'étaient des Allemands, c'était réquisitionné. Mes parents gardaient le château, ils avaient la clé, alors de temps en temps ils nettoyaient. On leur avait dit : ce que je vous recommande c'est que vos enfants ne m'abîment pas les meubles, parce qu'il y avait de très beaux meubles. Quand les Allemands sont venus, ils ont tout brûlé. On les a vus dans la cour... il y avait une fortune là dedans ! Il y avait une collection d'oiseaux. On ne peut pas dire combien il y en avait, tous

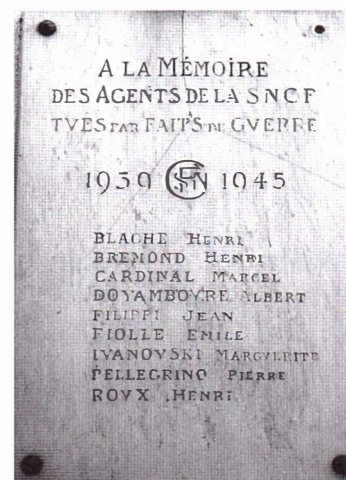
les oiseaux du monde. Ils ont tout saccagé, tout. » L'ancienne avenue de la gare porte le nom Estienne d'Orves.

L'hippodrome de Lagoubran

En 1898, dix hectares de terres louées à la famille d'Estienne d'Orves sont aménagés pour les courses : une belle piste, des locaux d'accueil, des écuries. Entre

1900 et 1914, des trains spéciaux de Marseille, de La Ciotat, d'Hyères, les omnibus à chevaux arrivés de Toulon amènent une foule nombreuse et élégante qui anime le quartier.

Avec la Première Guerre mondiale l'activité de l'hippodrome devient inexistante : les chevaux sont réquisitionnés, beaucoup d'habitants quittent le quartier particulièrement éprouvé en raison de sa proximité avec la Pyrotechnie et avec la gare. Les courses reprennent après la guerre, toujours aussi appréciées par le témoin : « Il y avait beaucoup de monde, de belles toilettes. Mes parents avaient le restaurant. Ils sortaient toutes les nappes blanches, il y avait du monde, du monde. »



Les cheminots résistants



L'hippodrome à la Belle époque

Un ancien jockey décrit la piste de l'hippodrome :

« En gros la piste elle faisait ça : Ici Il y avait une ligne droite qui descendait... Il y avait la ligne droite d'arrivée et là le poteau d'arrivée. En gros c'était un triangle. Juste en bordure, il y avait la route. Ça c'est le mur qui borde la Pyro, et là entre le mur il y a la route, la rivière et la piste. Ca existe toujours, ça n'a pas changé, c'est l'hippodrome de Lagoubran. »

Au début des années 1960 la famille d'Estienne d'Orves ne renouvelle pas le bail et la propriété est vendue aux Constructions Industrielles de la Méditerranée (CNIM).

Néanmoins le quartier conserve son point de rassemblement principal : le bar de l'hippodrome.

« Mon père tenait le bar. Il est arrivé en 1933. Tous les maires qui sont passés m'ont dit de ne pas refaire la façade parce que c'est une trace historique. Il y avait des chambres en haut pour les cheminots et les chevaux dessous et les chambres au-dessus. Les chambres étaient comme les boxes, il y avait juste la place du lit. »

Hôtel restaurant, le bar de l'hippodrome est aussi l'endroit où s'organisent les fêtes du quartier. On s'y amuse beaucoup et ces fêtes attirent les habitants du centre ville et aussi de Toulon et de Sanary.

« C'était tout le quartier... qui se mettait ensemble à travailler, à décorer, à monter le parquet pour danser, à monter l'estrade pour l'orchestre...

Moi je ne me souviens que du manège. Il y avait beaucoup de cheminots à cette époque.



Les Constructions Industrielles de la Méditerranée

Bar de l'hippodrome





Les anciens hangars

Ils étaient aussi dans le coup. Il y avait une quinzaine de jours où il y avait la fête. Il y avait les concours de boules. Il y avait le bal... sur le jeu de boules il y avait l'orchestre. Moi, le seul truc dont je me souviens c'est d'avoir vu le manège Sénégal qu'on actionnait à la main. C'était un manège à main il n'y avait pas de moteur, il le tournait, c'est lui qui le poussait. On l'appelait Sénégal parce qu'il vendait des cacahuètes aussi et ça venait... du Sénégal !

Sur la route il y avait des courses de cochons, des courses en sacs pour les jeunes. Il y avait le mât de Cocagne aussi. Ils mettaient un gros poteau plein de suif, bien graissé et ils pendaient au-dessus des saucissons, des trucs... bien tout en haut. Et il fallait arriver à grimper et à attraper le lot qu'on voulait. Ils faisaient aussi le grand concours de boules, les hommes déguisés en femme... Moi je me rappelle mon père, il avait mis un beau costume de ma mère, beau comme tout et un autre monsieur était habillé en vieille grand-mère. On s'amusait avec pas grand-chose. »

Une autre fête anime le quartier, les fêtes du Mai.

« Au Mai il y avait toute la gare, il y avait deux chevaux, deux grandes charrettes. On embarquait tous là dedans et on allait au Mai. Les hommes s'arrêtaient en bas, ils allaient jouer aux boules, les femmes et les enfants montaient à la chapelle. On mettait de grandes couvertures, on s'asseyait tout autour et tout le monde piquait dans l'assiette de l'autre, c'était la rigolade. »

En dehors de ces grandes périodes de fête, le quartier vit replié sur lui-même, on va peu au centre de La Seyne. Les familles cultivent leurs jardins et se ravitaillent dans quelques petits commerces pour le quotidien. Mais surtout Georgette la trucu-lente laitière laisse des souvenirs : *« Elle portait le lait à domicile avec son cheval et sa charrette, elle portait même du pain. Elle klaxonnait, elle avait une trompe. Georgette, c'était le loup blanc, elle faisait tout le quartier. Elle me disait : Gari viens chercher les petits suisses. Bon Dieu, quand je la voyais j'en avais une peur bleue. On y prenait les yaourts dans les pots, c'étaient pas des cartons à l'époque... »*

La Seconde Guerre transforme la vie de quartier. Le quartier change, il a beaucoup souffert : maisons détruites, familles parties. Les fêtes n'ont plus l'éclat d'antan.

Moins d'activités agricoles, davantage d'activités industrielles. L'hippodrome devient une friche marécageuse réoccupée par les CNIM dont les employés fréquentent le bar de l'hippodrome. Avec la fermeture des chantiers navals, l'activité ferroviaire se réduit. Un autre quartier naît... ■

Travail collectif réalisé par Marie-Claude et Bernard Argiolas, Denise et René Reverdito. Les auteurs n'ayant pas souhaité rédiger leur texte dans le cadre de la revue « Regards... », nous ne présentons qu'un compte rendu de la communication.

L'agriculture des quartiers nord de La Seyne au XIX^e siècle

D'une agriculture traditionnelle à une agriculture commerciale

Le « *quartier Berthe* », quartier des tours et de l'urbanisation rapide des années 1960-1970, a été une riche plaine agricole, celle de mon enfance, celle de ma famille de paysans piémontais. Le dépouillement d'archives publiques et privées, le témoignage d'agriculteurs ont abouti à la découverte de l'évolution d'une agriculture d'autosuffisance proche de celle des Romains à une agriculture tournée vers l'extérieur, à la découverte d'une agriculture transformée par l'influence de la grande industrie.

La présence romaine

En 125 av. J.C. les Romains s'installent en Provence. Henri Ribot, en reconstituant le cadastre romain, atteste leur présence à La Seyne dans les quartiers Nord de Saint-Jean le Vieux, de Lérès ou Léry, de la Petite Garenne. ¹

Les nouveaux arrivants effectuent des travaux de drainage afin de rendre cultivables ces lourdes terres inutilisables car humides et marécageuses. Ils disposent d'une main-d'œuvre nombreuse. Ils bénéficient de conditions climatiques favorables. Les populations autochtones, les Ligures, quittent définitivement l'habitat des hauteurs et des forêts pour s'installer dans la plaine fertile. Ils créent de petites exploitations agricoles qui côtoient les grands domaines viticoles appartenant aux Romains. Un Vicus, petite agglomération de commerçants et d'artisans se trouvait, à Saint-Jean le Vieux, mais la principale économie reste l'agriculture qui repose sur la trilogie antique : le blé, la vigne, l'olivier.

La culture du blé et des céréales satisfait les besoins des populations et permet, aussi, d'alimenter la ville industrielle,

nouvellement fondée, de Télo-Martius (*Toulon*). La vigne et l'olivier alimentent la population locale et s'exportent vers l'Italie, à Rome où l'huile d'olive de Provence est très appréciée. Les Romains font un véritable négoce avec le vin transporté dans les dolias, leur *or rouge*.

À la chute de l'Empire romain, une période trouble s'installe. La population déserte la plaine, les terres ne sont plus cultivées. Au X^e siècle, les abbés de Saint-Victor récupèrent leur domaine ². Les moines cultivateurs, aidés des habitants du quartier de Saint-Jean le Vieux, (*ou Saint-Jean des Crottes*), remettent en culture ce territoire. Ils utilisent le matériel agricole hérité des Romains : la bêche, la houe, la charrue à soc et reprennent la culture de la triade antique, en bons héritiers des Romains, dans cette province fortement romanisée.

Les Romains sont toujours là : la triade antique

Au XIX^e siècle, les hommes de la terre héritent de cette agriculture antique. L'examen du cadastre napoléonien de 1829, la lecture des actes notariés, (*baux de métayage, actes de vente*) font apparaître l'héritage romain dans l'utilisation des mêmes techniques agricoles et dans la pratique des cultures traditionnelles : blé, vigne, oliviers.

La vigne à Pièdardan

La vigne

La culture de la vigne occupe 75 % des terres cultivées. Elle domine aussi bien sur les coteaux aux sols chauds, secs et pierreux, où elle trouve son terrain de prédilection dans les quartiers Saint-Jean le vieux ou Vignelongue, que dans les parties basses aux terres profondes et humides des quartiers Saint-Jean et Berthe.

Le vin est soit consommé par la famille soit exporté, comme l'eau de vie, et embarqué sur les navires partis de Toulon.



Entre les rangées de vignes, le paysan cultive toutes les légumineuses (*fèves, haricots, lentilles, pois chiches*) qui profitent des pluies de printemps et qui arrivent à maturité avant les grosses chaleurs de l'été. Cette agriculture en ouillère permet l'utilisation maximale des terres et fournit les ressources de base à la population.

D'après le cadastre de 1829, la culture des céréales occupe 12 % des surfaces. Mais la culture en ouillère du blé pratiquée par tous, aussi bien chez les propriétaires de petites parcelles que sur les grands domaines, accroît la production des céréales.

Restriction et obligation des cultures en ouillères imposées dans ces baux :

« *Le propriétaire se réserve la faculté de faire une plantation en vigne [...] Le propriétaire s'en charge pendant un an et, le deuxième, elle sera à la charge du fermier, il ne pourra semer en blé ou autre grain dans la plantation que la quatrième année* ». Bail établi le 26 avril 1814 par Jean-Marie Théodore David. La Petite Garenne ³.

« *Le preneur s'oblige [...] de semer du blé une ouillère l'autre non* » par-devant maître Audibert, bail établi par Jean-Baptiste Long, propriétaire au Camp-Laurent, le 8 octobre 1844 ⁴.

Le blé et autres céréales nourrissent hommes et animaux. Les habitants de ces quartiers apportent leur blé aux « *moulins à farine* » des Moulières, aux deux « *moulins à vent* » des Quatre Moulins ou aux moulins de Saint-Jean le Vieux ou de Malespine, restés sur le territoire de Six-Fours, mais utilisés par les deux communautés. Au quartier Camp Laurent, Gabriel Besson, boulanger, possède un four ouvert aux habitants de ces quartiers qui viennent faire cuire leur pain ou l'acheter. Les grandes propriétés de la bourgeoisie possèdent leur propre four ⁵.

L'olivier

L'olivier occupe 8 % des terres agricoles. Après les gels successifs du XVIII^e siècle et celui catastrophique de 1820, l'olivier régresse, remplacé de plus en plus par la vigne. Il pousse sur les restanques, borde les chemins. Ainsi, Robert Amiel raconte : « un chemin de 2 km environ bordé d'oliviers traversait le domaine de la Chaulane qui s'étendait de la route d'Ollioules jusqu'aux collines de Piédardan. » ⁶ Arbres fruitiers, vignes, et oliviers sont réunis sur la même parcelle, la vigne protégeant l'olivier des chèvres. L'huile d'olive offre de multiples usages, alimentaires (Le fond de l'alimentation est constitué par le pain et l'huile d'olive), domestiques (éclairage intérieur et extérieur) et industriels (fabrication de savon). Mais de plus en plus, les huiles de graines se substituent à l'huile d'olive trop chère. ⁷



Les pêchers à Piédardan

Aux cultures de la triade antique s'ajoutent les légumes frais, cultivés dans de petits jardins situés près des habitations ou des jardins plus étendus dans les grands domaines : la propriété David dispose de 5 500 m², la propriété d'Estienne d'Orves d'1 hectare 700 m², favorisés par les moyens d'irrigation (*puits et noria*).

L'élevage

L'élevage des cochons, ovins et caprins complète l'activité agricole. Les 8500 cochons présents sur le territoire seynois fournissent viande et fumier nécessaires à la terre. « *Le fermier est tenu d'entretenir quatre cochons pour fournir le fumier nécessaire à la terre.* » ⁸ Les 4000 ovins et caprins, élevés dans les bergeries bourgeoises et paysannes, trouvent des prés et des pâtures au quartier Berthe, à Lagoubiran et à Brégaillon. Pour l'élevage bovin, très réduit en ce début du XIX^e siècle, Augustin Garnier précise : « *Nous ne savions pas traiter les vaches.* » Au début du XIX^e siècle, les Piémontais introduiront l'élevage laitier.

La municipalité seynoise encourage l'élevage des vers à soie en incitant les paysans à planter des mûriers le long des chemins communaux bordant leurs terres ⁹.

La polyculture pratiquée par les paysans des quartiers Nord de La Seyne satisfait l'autoconsommation familiale, le surplus est vendu sur le marché local et assure des rentrées d'argent frais.





Emmaüs, parc de l'ancienne propriété David

Une structure foncière déséquilibrée

Le cadastre « *napoléonien* » présente une structure foncière parcellisée, déséquilibrée. Mais cette parcellisation ne touche pas les domaines de la bourgeoisie qui étend son patrimoine et évite le morcellement de son capital foncier lors des successions.

60 % des terres appartiennent à 15 riches propriétaires qui vivent en ville - rentiers, marchands, médecins, militaires (*marine ou armée de terre*), hommes de loi. Le reste appartient à 300 petits propriétaires qui habitent pour la plupart La Seyne. Ils sont artisans, calfats, maçons, pêcheurs, marins, militaires, cultivateurs (*ouvriers agricoles*), perruquier. Cinq exploitations seulement appartiennent à des ménagers, des paysans propriétaires de leurs terres, qui la travaillent et en vivent.

Bastide bougeoise des Castel



Bastides et bastidons

L'habitat est composé de bastides et de bastidons dispersés dans la campagne.

La bastide désigne aussi bien la ferme modeste du ménager ou du petit propriétaire résident que la belle demeure bourgeoise occupée à la belle saison.

Dans le bastidon, construit sur les parcelles des petits propriétaires, on remise les outils et on passe une ou deux nuits pour éviter les trajets longs, le temps d'achever un travail commencé (*taille des vignes, cueillette des olives*).

Ferme modeste ou demeure bourgeoise, la bastide comprend la maison d'habitation et toutes les dépendances qui permettent l'exploitation agricole, (*écurie, remise, loge à cochon, cave, grenier, poulailler*).

Dans les bastides bourgeoises, la place faite à l'homme est importante, sans nuire aux surfaces données aux dépendances nécessaires à l'exploitation du domaine. Dans les fermes paysannes, l'espace consacré à l'homme se limite souvent à une cuisine et à une ou deux chambres.

Les grands domaines

Les grands domaines, situés aux quartiers Camp Laurent ou à la Petite Garenne, appartiennent à la bourgeoisie toulonnaise, des forains, dont la richesse provient des charges acquises dans l'administration ou dans l'exercice de la vie militaire. Ils ont adapté leur exploitation au relief tourmenté de ces quartiers : alternance de terres riches et profondes pour la vigne et les céréales et de coteaux aux sols minces et pierreux pour les oliviers et les arbres fruitiers.

Le propriétaire terrien exploite son domaine directement et dirige lui-même les « *salariés* ». Il parle le provençal, il connaît le travail de la terre et participe à la vie du domaine comme l'attestent les termes du bail suivant : « *Il labourera tous les dessous des oliviers et les piochera toutes les années[...] Il bêchera et binera (la vigne) en son temps et saison* »¹⁰.

Les petites propriétés

Les petits propriétaires habitent la ville de La Seyne. En 1846, les habitants de ces quartiers sont, avec les familles des ménagers et celles de quelques propriétaires, essentiellement des familles de cultivateurs. Ainsi au quartier Léry sur huit ménages recensés, six ont pour chef de famille un cultivateur, au Camp Laurent 26 sur 35 recensés. Quelques-uns occupent une habitation construite sur un lopin de terre leur appartenant, ainsi Jacques Amiel au quartier Léry, Joseph Flandrin au quartier Farlède. La plupart vivent dans les domaines de la bourgeoisie car l'élevage de cochons, la volaille, les bergeries nécessitent la présence d'un cultivateur toute l'année.

Les effets de la construction navale en expansion

L'évolution de la propriété

Aux recensements de 1851 et de 1856, on assiste à un recul du nombre de cultivateurs au profit des fermiers : au quartier Léry sont recensés sept chefs de famille « *fermiers* » et aucun chef de famille « *cultivateur* », au Camp Laurent deux « *cultivateurs* » et vingt-deux « *fermiers* ». La bourgeoisie confie l'exploitation de ses domaines à un « *fermier* ». Ainsi André Garnier, « *cultivateur* » dans le domaine de Casimir Denans à Saint-Jean, devient fermier en 1840 jusqu'en 1865.

Les baux « *à moitié fruit* » souscrits à cette époque, très voisins des baux de métayage, améliorent considérablement la condition juridique des preneurs : la durée de location est précisée, le droit de préhension exercé par le bailleur n'existe plus.

Le « *fermier* » devient indépendant du bailleur propriétaire de la terre qui lui impose, néanmoins, un ensemble de contraintes. Ainsi le bailleur impose des obligations culturelles : « *Il est accordé au preneur la faculté de semer des légumes dans les ouillères où il n'y aura pas de blé [...] Le preneur sera tenu de labourer, de fumer ladite propriété de*

terre et d'y faire toutes les autres œuvres nécessaires en leur temps et saisons, suivant les règles du bail. »¹¹ Il impose les cultures traditionnelles, le blé, la vigne, l'olivier. Le propriétaire terrien vit toujours des productions de son domaine et les récoltes sont partagées. Ainsi le livre de comptes de Théodore-Louis David, minutieusement tenu, mentionne rarement l'achat de denrées alimentaires. Le principe d'un loyer de fermage, en espèces, n'apparaît que dans le dernier quart du XIX^e siècle.

Concurrence pour la main d'oeuvre

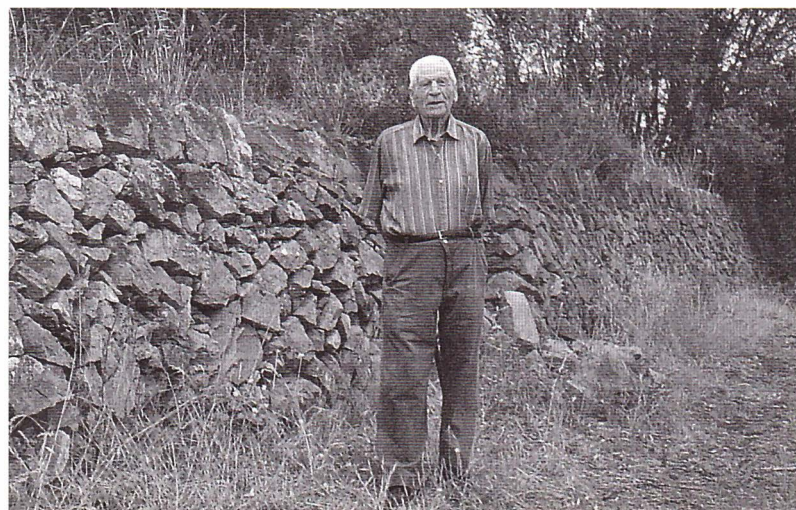
Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, les propriétaires terriens confient la gestion de leur domaine à un fermier en souscrivant des baux souvent avantageux pour les preneurs afin de les retenir sur leurs terres. La construction navale en plein développement a besoin de main d'oeuvre qu'elle puise dans la masse des travailleurs qu'elle partageait avec l'agriculture. En tarissant les ressources locales de main d'oeuvre, la construction navale oblige les propriétaires terriens à fidéliser les cultivateurs qui travaillaient sur leurs domaines en leur accordant le statut de fermier.

En 1881, André Garnier, Honoré Daumas, par exemple, fermiers en 1851, deviennent propriétaires d'exploitations agricoles prospères. André Garnier, fermier, achète en 1865 une exploitation agricole au quartier Léry d'environ trois hectares, avec maison d'habitation et dépendances, d'une valeur de 8 000 F. Il verse 5 000 F et s'acquitte des 3 000 F restants en trois ans. En 1882, lors d'une donation partage, il lègue à chacun de ses fils, Auguste, Joseph, Romain, une exploitation agricole.

De meilleures conditions de vie pour les paysans

Les nouveaux fermiers travaillent des domaines à l'assise foncière étendue, aux terres productives, car entretenues et bien

Adolphe Amiel, descendant des Amiel





Fermiers piémontais au quartier Lerry

amendées par les propriétaires. Ils disposent de tout l'équipement nécessaire à l'exploitation agricole (*maison d'habitation, dépendances, outillage, animaux de travail*), sans apporter aucun investissement personnel.

Dans une ville où la population passe de 6 497 habitants en 1846 à 11 700 en 1861, grâce au développement de la construction navale, le marché local apporte aux paysans de nouveaux débouchés et de nouveaux revenus. L'afflux de main d'œuvre extérieure, personnels d'encadrement, ouvriers venus de départements voisins ou travailleurs italiens, fournit les clients potentiels pour le marché local ¹². Un métier nouveau, exercé par des femmes, naît, celui de revendeuses de légumes frais, revendeuses de fruits. Ces premières revendeuses, s'installent sur le « *cours* » et assurent avec les paysans l'alimentation de la ville en fruits et légumes. Augustin Garnier raconte : « *Mon grand-père, Auguste, chargeait un bariou ¹³ sur la charrette, il allait vendre le vin au détail sur le marché. On n'oubliait pas d'y ajouter des pois chiches, des fèves, enfin tout ce qu'on avait.* »

« **Parcelle après parcelle** »

Joseph Hugues, ancien agriculteur du quartier la Colle d'Artaud, témoigne : « *Mes arrière-grands-parents étaient fermiers. Ils menaient la propriété des Mimosas (face à l'entreprise Baudisson) et celle des C... quartier Julien. Peu à peu, ils ont étendu leur bien, parcelle après parcelle. Ils ont fait une propriété de sept hectares.* »

La nouvelle agriculture, avec le développement des marchés locaux, assure aux agriculteurs des revenus qui leur permettent de créer leur propre exploitation.

André Garnier est l'un des rares cultivateurs à acquérir une exploitation déjà constituée avec terres cultivables, maison d'habitation, dépendances.

Les agriculteurs de la deuxième moitié du XIX^e siècle achètent la terre aux petits propriétaires citadins non paysans, « *parcelle après parcelle* ». La pénurie de main d'œuvre contraint ces derniers à vendre leur bien qui assurait jusque là une partie de leur subsistance mais qu'ils ne peuvent plus entretenir. Ils deviennent clients des paysans qui vendent leur production sur le « *cours* » et qui ont acquis leur lopin de terre.

Honoré Daumas cultivateur puis fermier au quartier Farlède achète, en 1844, une parcelle de 6 000 m² pour 500 F, en 1856, il en acquiert une autre d'environ 4 000 m². Il construit une maison d'habitation, des dépendances, fait creuser un puits, y adapte le mécanisme d'une noria pour irriguer les terres et produire des cultures maraîchères. En 1882, ses héritiers vendent la propriété à la famille Amiel. Adolphe Amiel, actuel propriétaire témoigne : « *Notre propriété a une superficie d'un hectare, elle nous a permis de bien vivre. Notre terre est bonne, toujours bien entretenue par du fumier et des gadoues.* »

Justin Garnier, cultivateur, constitue aux quartiers Camp Laurent et Saint-Jean le vieux une exploitation agricole que ses arrière-petits-fils, Joseph et Marcel, exploitent jusque dans les années 1990. Dans les années 1850, Justin part travailler au chantier naval. A son salaire d'ouvrier de scieur de long, s'ajoutent les modestes revenus tirés des parcelles de terre. Marcel Chabaud arrière-petit-fils de Justin témoigne : « *Justin achète des terrains à Saint-Jean le Vieux,*

complantés, en arbres fruitiers et figuiers. Ses filles cueillaient les figues, les faisaient sécher et Justin vendait les figues sèches à ses compagnons de travail. Il possédait un saquet qu'il remplissait sou après sou, quand le saquet était plein, il partait acheter un lopin de terre. Justin ne savait ni lire, ni écrire ». Lorsque Justin aura constitué sa propriété dans les terres fertiles et bien irriguées du Camp Laurent, il quitte les chantiers et retrouve son premier travail de paysan jardinier.

Le nouveau paysage agricole

Les belles demeures raffinées de la bourgeoisie entourées de parcs aux grands arbres et de vastes domaines agricoles impriment toujours le paysage. Désormais les fermiers piémontais, se substituant aux « *cultivateurs* » seynois, exploitent ces propriétés. La parcellisation du territoire disparaît au profit d'exploitations agricoles travaillées par le propriétaire et sa famille ¹⁴. La nomenclature change : le cultivateur désigne un paysan qui travaille la terre pour son propre compte ; le jardinier devient le producteur de fruits, de légumes et de fleurs ; le journalier (*ou ouvrier agricole*) se substitue au « *cultivateur*. »

Les cultures maraîchères et florales, plus rémunératrices, s'imposent par la généralisation de l'irrigation, favorisée par les norias construites, maintenant, par les petits propriétaires. Elles trouvent des débouchés sur les marchés locaux mais aussi nationaux et internationaux grâce au chemin de fer. Des cul-

tures de la triade antique seule la vigne se maintient. Le paysan seynois reste toujours viticulteur car « *les vieux voulaient boire le vin de leur vigne* » ¹⁵, et par nécessité comme le dit Augustin Garnier : « *Le jardin maraîcher, en bas, avait une superficie d'un hectare à un hectare et demi suivant les années et l'eau. Mais en haut, il fallait faire de la vigne : la terre trop sèche ne convenait pas aux légumes.* » ¹⁶ Les céréales ont disparu, l'olivier pousse encore dans les restanques et le long des chemins.

Au XIX^e siècle, l'agriculture seynoise des quartiers Nord de la ville passe d'une économie fermée de subsistance, vieille de plusieurs siècles, à une économie de marché. L'ensemble du monde agricole provençal connaît ce phénomène, mais, dans la région seynoise, l'expansion des Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM) accélère le mouvement. Car le monde paysan seynois conserve un lien avec la grande entreprise : rares sont les familles paysannes dont l'un des hommes ne travaille aux chantiers. En 1901, les deux fils d'Etienne Tabusse cultivateur « *patron* » au quartier Farlède, Marius et Etienne, sont chaudronniers aux FCM. Au tout début du XX^e siècle, le grand-père de Joseph Hugues ¹⁷, lui-même ancien agriculteur, était chaudronnier sur cuivre aux chantiers. Il est revenu travailler la terre quand son père n'a plus pu l'exploiter. L'agriculture du XX^e siècle ne fait que renforcer l'évolution de l'agriculture prospère de la deuxième moitié du XIX^e siècle, les progrès techniques en plus (*mécanisation, électrification*). Seule l'urbanisation des années 1960-1970 sonne le glas de l'activité rurale de ce quartier. ■

1 Henri Ribot, Cahier du patrimoine ouest varois, n° 3 et Regards sur l'histoire de La Seyne-sur-mer n°4.

2 Au XVI^e siècle, les abbés de Saint-Victor revendront les grands domaines qu'ils possédaient à Six-Fours (*pas encore La Seyne*) aux « *manants* » qui échappent aux règles politiques et économiques de la féodalité.

3 Arch.privées, Francis Paul David.

4 Idem

5 Dans le livre de comptes de Louis-Théodore David, en 1840, l'achat de pain est très rarement mentionné. Arch. privées, op. cit.

6 Robert Amiel, agriculteur quartier Farlède, revendeur sur le marché.

7 Arch.mun. La Seyne, délib. du 12 mai 1815.

8 Arc. privées, Francis Paul David, bail 1814.

9 L'Etat verse une subvention de 50 centimes pour chaque pied de mûrier planté

10 Bail signé entre le propriétaire JM Théodore David et le « *fermier* » Louis Castelin, 14 août 1814. Le « *fermier* » n'a aucune protection juridique, le bailleur a tous les droits dont celui de préhension sur la part des récoltes, selon les termes suivants : « *Toutes les denrées, c'est-à-dire, blé, vin, huile, etc... appartenant au fermier ne pourront*

être vendues par ledit sans auparavant les avoir offertes au propriétaire, afin que s'il désirait les acheter, il ait la préférence. »

11 Bail souscrit par JB Long, ménager, au Camp Laurent le 8 octobre 1844.

12 Dans la première moitié du XIX^e siècle, la ville n'est pas consommatrice parce que la quasi totalité des habitants possèdent et travaillent un lopin de terre qui les nourrit.

13 Barrique de 25 l.

14 En 1829, le quartier Farlède est divisé en 60 parcelles qui appartiennent à 38 propriétaires. En 1886, huit exploitations agricoles, dont sept appartiennent à d'anciens cultivateurs, se partagent les 30 hectares de ce quartier.

15 Témoignage de Robert Amiel, agriculteur au quartier Farlède.

16 Témoignage d'Augustin Garnier, ancien agriculteur au quartier Léry. « *En haut* », c'étaient les terres des coteaux, minces et pierreuses, des hauteurs du quartier Léry, où la vigne trouve son terrain de prédilection, et qui seront parfaitement irriguées avec l'arrivée du canal de Provence dans les années 1970.

17 Le grand-père de Joseph Hugues est l'un des sept membres fondateurs de la coopérative agricole (*la Criée*).

Le jardin botanique de la Marine

Toulon et Saint-Mandrier

Botanique et marine

Au cours du XVIII^e siècle, la botanique devient une discipline à part entière au sein des sciences naturelles et la marine y joue un rôle important. Elle transfère des végétaux étrangers vers la France et de la France vers les colonies. Elle crée des jardins botaniques dans les ports qui permettent de cultiver, d'étudier et de diffuser les nouvelles espèces. Les officiers, les médecins et les chirurgiens de la marine collectent, classent, réalisent des herbiers et rédigent des rapports savants.

Le jardin botanique de la marine à Toulon

En 1785 la marine se dote d'un véritable hôpital à Toulon. Jusque là, et malgré la transformation d'anciens magasins en salle de soins, les malades des équipages et les blessés de

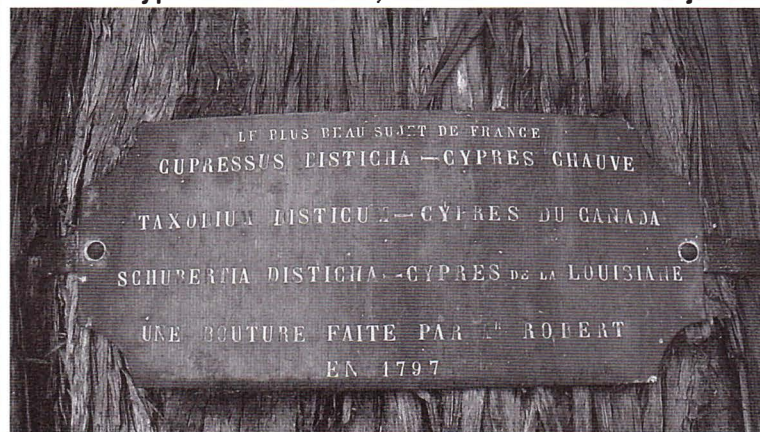
l'arsenal continuaient d'être reçus à l'hôpital civil, à l'infirmerie royale de Saint-Louis à Saint-Mandrier, créée en 1670, ou d'être envoyés dans les établissements d'autres villes.

Un jardin botanique, à proximité de l'hôpital, est indispensable pour cultiver, recueillir et conserver les plantes nécessaires à la fabrication des remèdes. Réservoir de drogues, le jardin est aussi un outil d'enseignement où les futurs médecins apprennent à connaître les plantes, leurs propriétés médicinales et leur mode de préparation.

François Martin, botaniste de la Marine, crée et dirige, sur des terres n'appartenant pas à la marine, le jardin botanique de la marine à Toulon et, dès 1787, il y réunit les premières collections de végétaux exotiques. Elles figureront parmi les 774 espèces recensées dans le *Catalogue des plantes cultivées au jardin botanique de la marine royale du port de Toulon à l'usage des élèves de l'Ecole de médecine*, publié en 1821 à Avignon. Ainsi, dès le début du XIX^e siècle, le jardin botanique de la Marine est assez riche pour qu'une ville aussi importante que Marseille ait recours à lui pour compléter ses collections. Deux voies différentes permettent de fournir le jardin en végétaux. La première vient de l'importation directe d'Outre-Mer avec les dons des officiers de la marine et ceux des officiers de santé au retour de leurs campagnes, la deuxième est celle des échanges avec d'autres jardins botaniques de France et



Cypres du Canada, dernier témoin de ce jardin



des colonies. Le plus célèbre d'entre eux, le jardin du Roi, appelé en 1793 **Muséum d'histoire naturelle**, trouve ses origines dans le jardin royal des plantes médicinales créé en 1635 par Louis XIII à l'initiative de l'un de ses médecins, Guy de la Brosse.

Mais les introductions de plantes ne se font pas à sens unique. En 1820, depuis Toulon, partira une variété de mûriers de Constantinople pour l'île Bourbon.

Le voyage des plantes

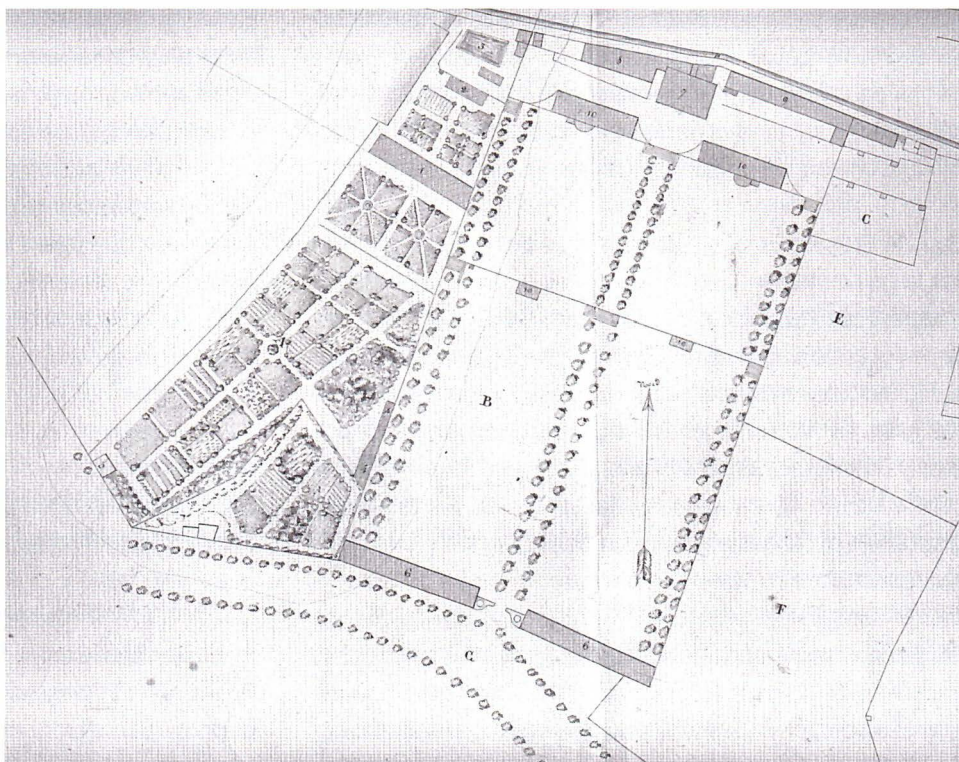
Bien que les sciences de la navigation se soient développées et que les navires se soient modernisés, les traversées restent fort longues et les bateaux subissent les conditions climatiques difficiles rencontrées durant les longs mois en mer.

A bord, les surfaces disponibles sont réduites, la longueur moyenne des vaisseaux est de 60 mètres, et le pont est encombré des objets nécessaires à la traversée (*caisses, cordages, animaux*) mais il doit rester libre pour les manœuvres et la vie de l'équipage en mer.

Les végétaux sont le plus souvent disposés dans les cales des navires et voyagent diversement : flacons garnis de sable, cornets de papier, etc. Ils arrivent souvent en mauvais état, pourris, desséchés voire en poussière. A ces conditions de transport difficiles, se surajoute le problème de la quarantaine en lazaret où aucune marchandise ne peut être débarquée.

Les végétaux sont le plus souvent disposés dans les cales des navires et voyagent diversement : flacons garnis de sable, cornets de papier, etc. Ils arrivent souvent en mauvais état, pourris, desséchés voire en poussière. A ces conditions de transport difficiles, se surajoute le problème de la quarantaine en lazaret où aucune marchandise ne peut être débarquée.

Pour remédier à ces problèmes, des directives gouvernementales sont prises et complètent les avis des spécialistes. Ainsi, Duhamel de Monceau, inspecteur général de la Marine, en collaboration avec le marquis de La Galissonnière, amiral passionné de botanique qui a introduit de nombreuses espèces à Nantes et les a diffusées dans toute la France, rédige en 1768 un *Avis* pour le transport par mer, des arbres, des plantes vivaces, des semences et des diverses autres curiosités d'histoire naturelle qui fait la synthèse des expériences et des connaissances relatives au transport par mer des végétaux. On peut



Plan du jardin botanique de la marine au XVIII^e siècle (A) (actuel jardin Alexandre 1^{er}) et du jardin du Roi (B)

y lire : « Les arbres et plantes vivaces doivent être placés, autant que cela se pourra, en plein air et sur le haut du vaisseau, surtout en été et dans les beaux climats. Dans les grands coups de vents, les grands froids, les chaleurs excessives, et même les pluies opiniâtres, il faut les couvrir de leur capuchon ou autre abri. »

Mais les risques de perte des plantes durant le voyage restent nombreux : le manque de soins, d'eau quand les quantités sont rationnées parce que la traversée se prolonge, l'excès de chaleur, la sécheresse, le dépôt de sel sur les feuilles, les risques de brûlures des feuillages.

Pour se prémunir contre les prédateurs comme les souris et les rats, les méthodes sont diverses : mélanger des morceaux de verre pilé avec la terre des plantes, entourer les caisses de ficelle goudronnée très serrée. Contre les larves et les œufs d'insectes les botanistes conseillent deux produits, la térébenthine et le soufre, le camphre et le tabac sont parfois cités.

Les différentes fonctions du jardin botanique de la marine à Toulon

Situé entre l'hospice de la Charité et le jardin du roi, le jardin est composé de terrasses, doté de serres et de maisons

d'habitation pour le personnel du jardin. Il couvre 9000 m². Il est d'abord le jardin de l'hôpital où l'on trouve les plantes nécessaires à la fabrication des remèdes. Avec l'installation de l'école de chirurgie, le jardin a un nouveau rôle, celui d'outil d'enseignement. Puis, il devient un lieu de stockage et un terrain d'acclimatation pour de nombreux spécimens exotiques.

Sous le Premier Empire, lors du blocus des côtes françaises par le gouvernement anglais, où certaines plantes exotiques d'intérêt économique sont déjà cultivées, des essais plus importants vont être entrepris au jardin botanique. Le botaniste de la Marine tente d'amener les particuliers à suivre son exemple. Ainsi, en 1806 cinq domaines de la région toulonnaise cultivent le cotonnier, ils sont 20 l'année suivante. François Martin publie une brochure imprimée à Toulon en 1808 sous le titre : *Instruction sur la culture du coton dans la partie méridionale du département du Var*.

Par l'enrichissement des collections, le paysage du jardin se transforme et par les transferts de plantes, il participe à la transformation des paysages des jardins de la région. Mais c'est aussi un lieu de promenade qui recevra des personnages illustres.

Dans l'*Annuaire de la ville de Toulon 1840 ou guide des voyageurs dans la ville de Toulon, son port, son arsenal et sa rade*, l'auteur, M. J. Henri, écrit : « *Allez voir le jardin des plantes et*

de naturalisation, créé par la marine qui en fait tous les frais dans l'intérêt de l'école de médecine navale. Comme tout ce qui dépend de cette arme, ce jardin est d'une tenue parfaite et d'une très grande richesse sous le rapport des plantes rares et curieuses que son savant directeur, M. Robert, met tous ses soins à élever et à acclimater. Un certain nombre de forçats cultivateurs exécutent, sous la direction de ce chef habile, tous les travaux qu'exigent les saisons, et ils y entretiennent cette propreté que réclame un local où toute personne décentement vêtue est admise sans difficulté, et qui devient, en hiver surtout, une promenade charmante et instructive pour l'élite de la population. »

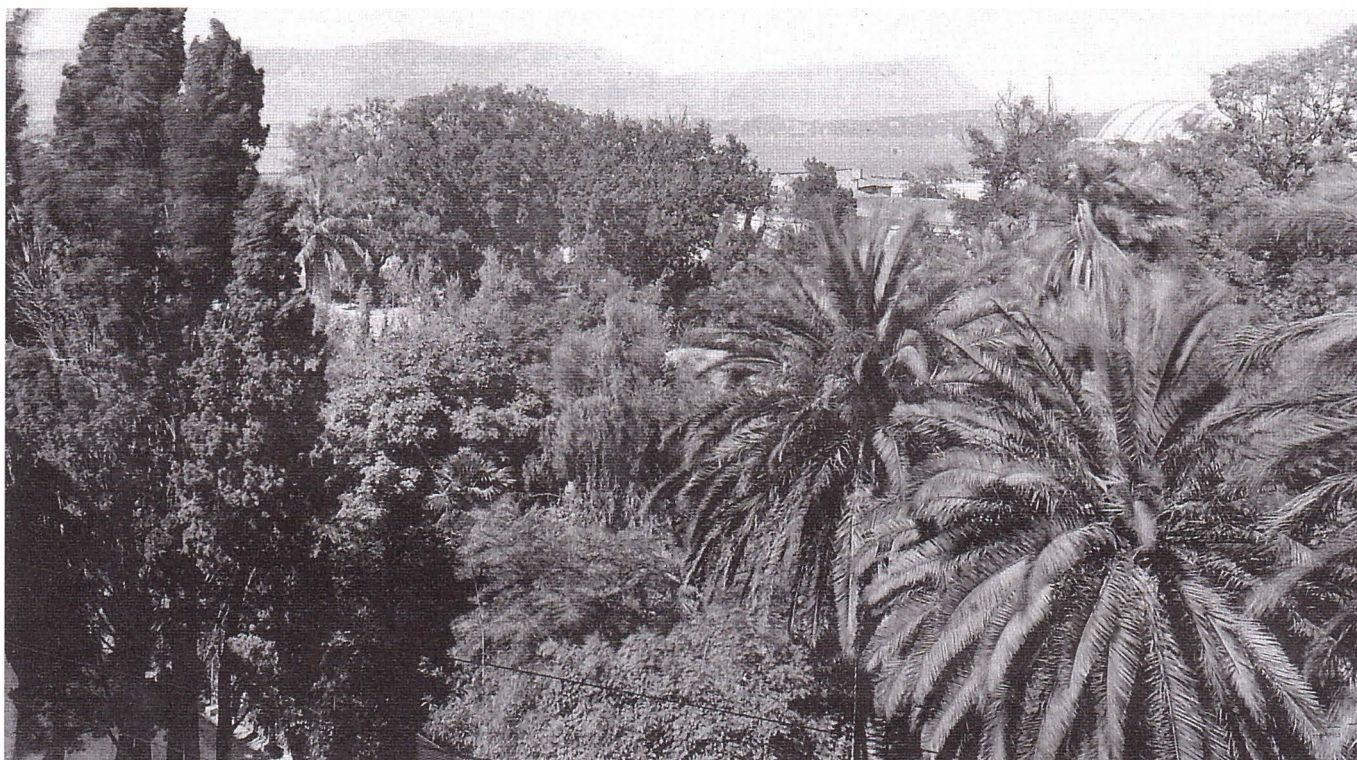
Le jardin botanique de la marine à Saint-Mandrier

De 1819 à 1830, les bagnards construisent un hôpital à Saint-Mandrier sous le commandement de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Bernard, détaché à la marine. L'approvisionnement de l'hôpital s'avère difficile : le chemin par la terre n'est pas encore une route, les vents de nord-ouest gênent la traversée de la rade.

La construction du nouvel hôpital et la décision de rendre les terres occupées à la ville de Toulon (*fin de bail*) entraînent le

L'hôpital devenu l'école des apprentis mécaniciens (EAM) en 1937





Jardin botanique à l'école des mécaniciens en 1938

déplacement du jardin botanique. En 1849, l'Académie des sciences de Paris présente ce transfert comme un acte de vandalisme : Toulon est mis au ban de la science. Pourtant, en 1850, 114 arbres traversent la rade par bateau, sous la direction de l'ingénieur Raoulx, qui fait là un travail aussi difficile que nouveau. Le compte-rendu de cette translation est publié dans le bulletin trimestriel du *Comice agricole* d'avril, mai et juin 1850.

Le nouveau jardin botanique s'étend de la porte principale de l'hôpital jusqu'à la chapelle, sur l'emplacement du prieuré édifié en 1022 et démoli en 1818.

On y trouve les palmiers transplantés de Toulon, les serres sont à gauche, un réservoir d'eau est à droite. Allées, massifs d'arbres et d'arbustes et quatre grands carrés de plantes composent le jardin. Une paillote abrite des rayons du soleil une collection de fougères.

Malgré le succès de la transplantation, le jardin va progressivement périlcliter. Berenger-Féraud, médecin en chef de la Marine, directeur de l'hôpital en 1878, écrit : « *Malgré des dépenses en appointements de personnel, en chauffage de serres, on y trouve une collection incomplète de végétaux [...] loin des élèves de l'école de médecine navale de Toulon [...] quatre grands carrés uniformes dans lesquels on ne voit guère*

que des étiquettes veuves de plantes qu'elles ont la prétention de désigner », dans *Saint-Mandrier près de Toulon : contribution à l'histoire de la localité et de l'hôpital maritime*.

La disparition des jardins botaniques de la marine

Les jardins botaniques de la marine disparaîtront à la fin du XIX^e siècle. Dans les bateaux à vapeur la place du combustible et les conditions de vie rendent le transport des végétaux difficile. La nouvelle médecine pastorienne ne fait plus appel à la botanique et enfin la formation des médecins et pharmaciens est désormais effectuée dans la nouvelle école principale du service de santé à Bordeaux.

Le jardin botanique de la marine à Toulon est définitivement supprimé par décision ministérielle en 1890. L'actuel jardin Alexandre 1^{er}, situé sur l'emplacement de l'ancien jardin botanique, en conserve quelques traces.

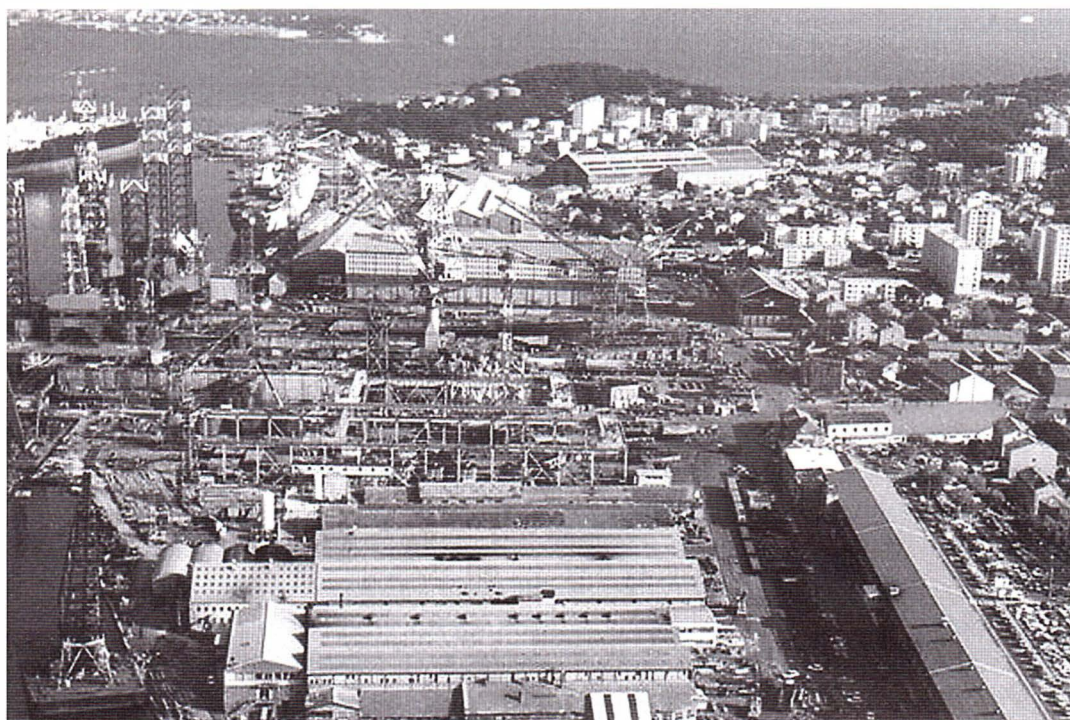
A Saint-Mandrier, en 1940, l'ancien *jardin botanique* disparaît au profit d'un terrain de sport aménagé pour les élèves de la nouvelle école des mécaniciens de la marine, installée, depuis 1937, dans les locaux de l'ancien hôpital transféré à l'hôpital Sainte-Anne. ■

Yolande Le Gallo
Andrée Bensoussan
Françoise Manaranche

Patrimoine industriel et Nouvelle Seyne

En novembre 2005, alors que l'ancien site des chantiers navals était en cours d'aménagement, la menace de destruction pesait sur deux des trois bâtiments industriels restant, l'ancienne clinique et la cantine des chantiers.

L'association pour l'Histoire et le Patrimoine Seynois présente une exposition sur l'état du patrimoine industriel seynois.



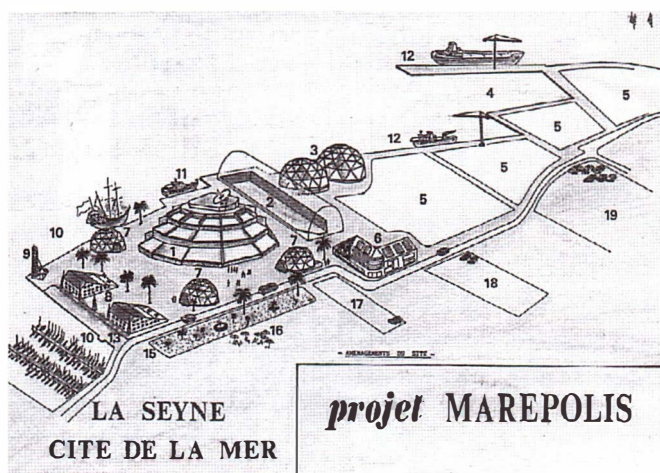
Les chantiers
navals seynois
en activité

Le parc de
la Navale
aménagé
sur l'ancien
site des
chantiers



Quinze ans de projets d'aménagement pour 34 hectares au coeur de la ville

Depuis la fermeture définitive des chantiers navals en 1989, divers projets se sont suivis. A l'ambitieux projet MAREPOLIS (1988) succèdent celui de la municipalité Maurice Paul (1997) par la construction de l'IPFM et la création de l'IUFM, celui du candidat Patrick Martinenq (2001) et enfin celui de l'actuelle municipalité Arthur Paecht, en cours de réalisation.



Le **projet Marépolis** (1988) prévoyait un Centre européen de la mer, un grand bassin d'essai, deux biosphères sur les deux petits bassins, un champ sous-marin expérimental, une zone industrielle, etc.

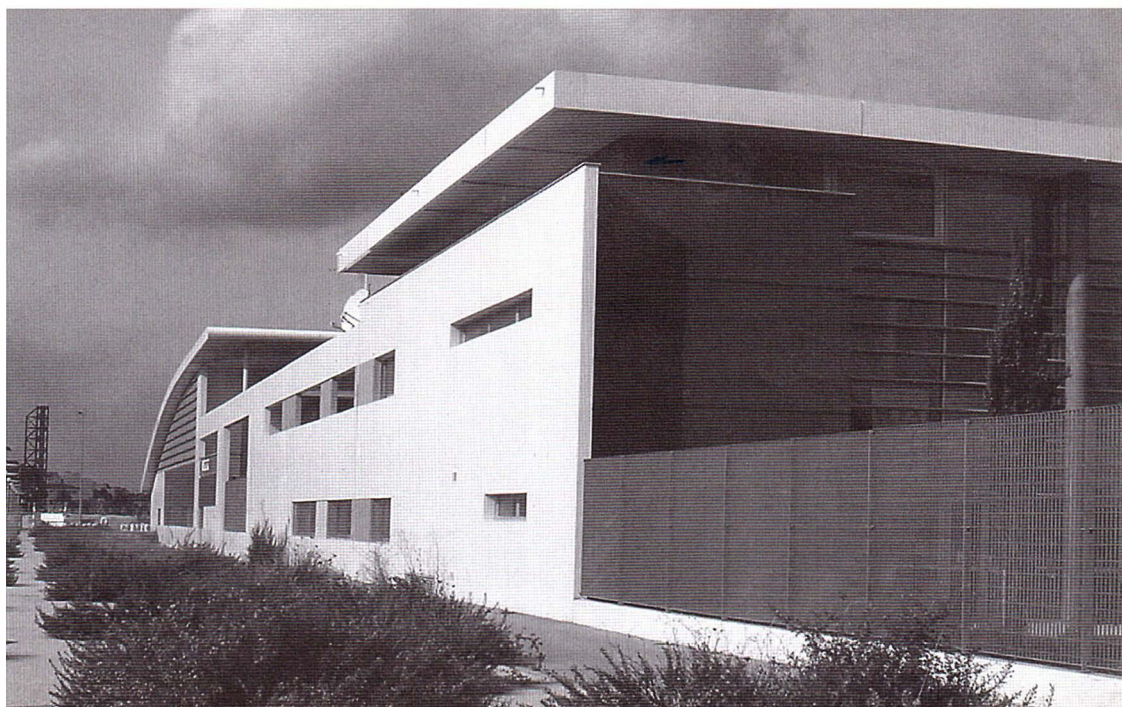
**L'Institut
de Promotion
et de Formation
des métiers
de la Mer
(IPFM)
2002**



**L' Institut Universitaire
de Formation des
Maîtres (IUFM) 2004**

Les technologies de la mer à La Seyne-sur-Mer

En avril 2002, au cours d'une table ronde réunissant des représentants d'associations et d'entreprises sur le thème des technologies de la mer à La Seyne-sur-Mer, HPS relevait les propos désenchantés de cet ancien des chantiers pour les jeunes Seynois : « les perspectives ne sont guère réjouissantes, les jeunes n'auront que la verdure et la culture de l'oubli. » Pourtant la table ronde montrait que les conditions étaient réunies pour lui redonner espoir : des hommes savants et passionnés, des espaces et un milieu naturel exceptionnels, la tradition maritime seynoise, laissaient espérer que La Seyne deviendrait une technopole de la mer en Méditerranée associant recherche, innovation et production.



Divers aspects du patrimoine industriel à La Seyne

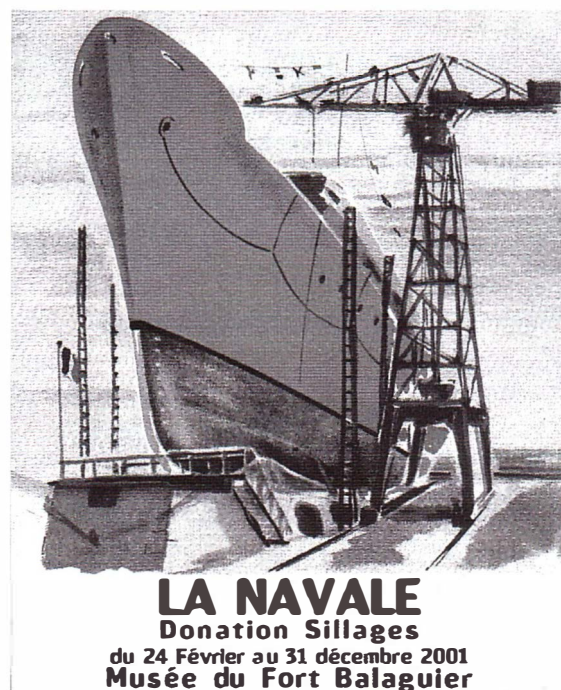
Les archives

Les archives départementales à Draguignan conservent les archives techniques de la NORMED ainsi que les archives syndicales déposées par Baptistin Colonna - ancien responsable syndical cégétiste et ancien président de l'AMIANs - au cours de l'été 2005.

L'association Sillages a cédé à la ville de La Seyne les archives des chantiers navals qu'elle a récupérées et classées. Il en est résulté deux ouvrages, **Les Pionniers** et **Les Conquérants**.

Des Seynois possèdent des documents divers, personnels ou non, qu'il serait nécessaire de répertorier pour être récupérés à plus ou moins long terme.

A Roubaix, le centre des archives du monde du travail conserve les archives privées de la direction parisienne de la Normed depuis la création des FCM en 1856.



La donation Sillages

Outillage et machines

Outillage et machines ont quasiment disparu. Parmi ceux qui restent visibles, citons la grue *Titan* installée sur les quais de l'arsenal à Toulon. Prés du musée Balaguier, le *Laborieux*, remorqueur des chantiers, commandé par Jean Piana pendant 40 ans, rouille sur sa cale depuis dix-sept ans et est menacé de désagrégation malgré l'intérêt que certains lui portent.



Ancienne usine textile de
la société Motte-Bossut

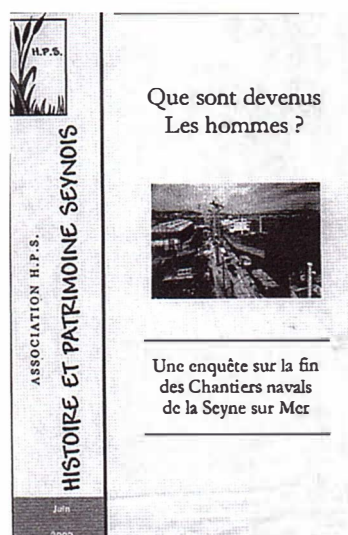
Le *Laborieux* remorqueur des chantiers

Soutenu par
plusieurs
associations,
Bernard Duchet
agit pour le sauver.
Depuis, le maire de
La Seyne envisage
sa restauration.

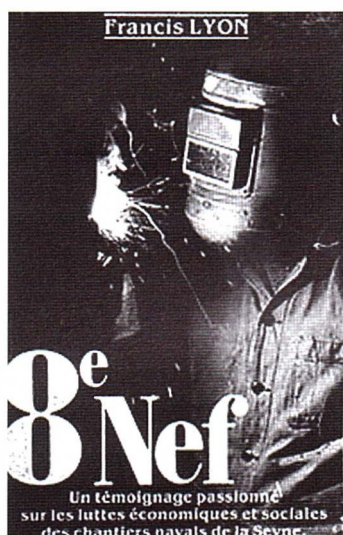


La mémoire

La collecte systématique de la mémoire ouvrière seynoise n'est pas faite néanmoins certains travaux comblent en partie cette absence. En 2002, Histoire et Patrimoine Seynois a mené une enquête et a recueilli des témoignages publiés sous le titre : *Que sont devenus les hommes ? Une enquête sur la fin des chantiers navals de La Seyne-sur-mer.*



Que sont devenus les hommes ? édité par HPS



8e nef de Francis Lyon



L'enfance au travail. Témoignages filmés par l'association *Les relais de la mémoire*

Le bâti

En novembre 2005, quelques bâtiments restent debout.

La clinique des chantiers

Dernière bastide provençale du XIX^e siècle de cette importance présente sur le territoire de la commune, ambulance du chantier naval puis clinique des chantiers et de la ville puis siège du comité d'entreprise et des oeuvres sociales.



L'atelier mécanique

Construit en 1906
pour la fabrication
des turbines
à vapeur
(125 m x 50 m)



Le Bâtiment de la lune

Le bâtiment administratif (*et bureau d'études*) a été reconstruit après la Seconde Guerre et rénové au début des années 1970. En 1992 la plus grande partie du bâtiment est détruite, le dernier élément, la Rotonde, a été démoli en 2004.

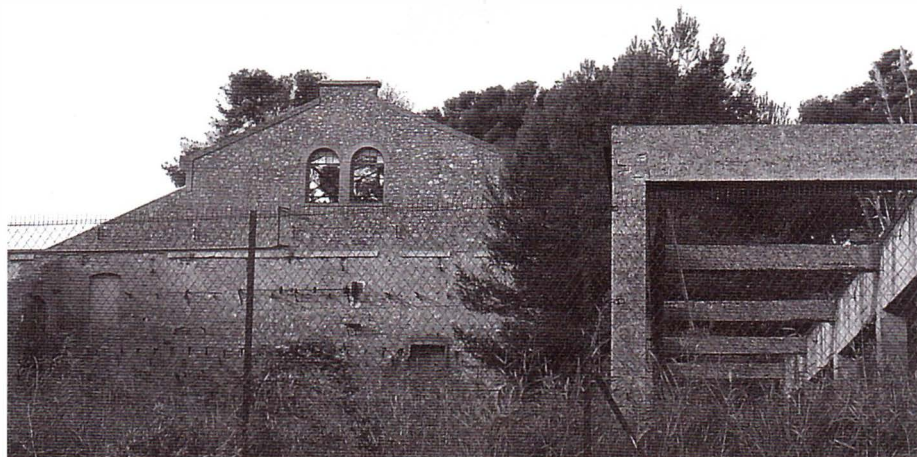
Destruction de la Rotonde (2004)

Dernier élément du long
bâtiment administratif
bordant la place
Benoît Frachon



Le patrimoine industriel seynois ne concerne pas seulement les anciens chantiers navals, l'usine des câbliers, la gare de triage, par exemple, conservent des éléments patrimoniaux.

Les chantiers du midi, chantiers privés (près du musée Balaguier)



La réflexion sur le patrimoine industriel

Entre 1977 et 1980 la ville de Port-de-Bouc lance l'*Opération mémoire*.

Sociologues, linguistes, médecins, historiens dans une démarche originale, associés aux témoins de l'activité passée, font exprimer par l'ensemble de la population le souvenir encore très vivant du chantier naval, afin de le rendre objet de créations culturelles et de recherches scientifiques.

Martine de Boisdeffre, Conseiller d'Etat, directrice des Archives de France déclare :

« La mémoire est une forme de reconnaissance, de dignité, de partage, de pédagogie vis-à-vis de ceux qui n'ont pas connu cette histoire.[...] Ce n'est pas un but en soi, elle doit servir. [...] On ne construit pas un avenir en faisant table rase du passé. »

Journées d'études des 28 et 29 novembre 2002. *La construction navale et sa mémoire. Archives et patrimoine.*

Philippe Mioche, professeur à l'Université de Provence, président de l'association Mémoire Industrie Patrimoine en Provence écrit :

« Que reste-t-il de notre patrimoine industriel ? [...] Ce débat a connu de grands ratages. Les chantiers de La Seyne ne conservent que leurs emblèmes et ils sont pour nous un triste exemple. [...] Ce débat ne concerne pas seulement les chercheurs amoureux d'usines ou les passionnés des ouvriers et des entrepreneurs. Ce sont des enjeux de société. »

Industries en Provence. Dynamiques d'hier et d'aujourd'hui. La richesse du patrimoine industriel provençal, décembre 2002, n°10.



En 1998, **Ivan Kharaba**, directeur de l'écomusée du Creusot pose la question :

« La Seyne-sur-Mer, un rendez-vous manqué avec la sauvegarde du patrimoine industriel ? »

Actes du XII^e colloque national de Marseille, 26, 27 et 28 mars 1998. L'archéologie industrielle en France, n° 32, octobre 1998.

Au 127^e du CTHS (*Congrès des Travaux Historiques et Scientifiques*) sur le thème du travail et des hommes, **Claudine Cartier**, conservateur en chef du Patrimoine déclare :

« Entre patrimoine et musée, certains sites échappent à l'embaumement pas à la mémoire. Des institutions originales ont choisi de donner une deuxième vie à des espaces bâtis délaissés par l'industrie. Ces lieux faisant peur, il faut la rencontre d'opérateurs publics ou privés audacieux pour établir avec l'architecte un programme inventif. »

127^e congrès des sociétés historiques et scientifiques. Le travail et les hommes. Nancy, 15-20 avril 2002.



La richesse du présent passé

Noël Barbe, ethnologue à la DRAC de Franche-Comté.

« Face à l'argument rebattu du projet « budgétivore », conception réductrice de la valeur patrimoniale, prenons en compte une « écologie » du patrimoine qui concourt au gouvernement des hommes, à la fabrique de soi et des liens sociaux, à l'ajustement des hommes et des choses. Capitalisons l'indispensable richesse du passé présent. »

Présentation du colloque des 17 et 18 novembre 2005, Hayange. « Le passé présent. Mémoire et industrie »

Et ailleurs

La conservation et la réutilisation d'anciens espaces industriels dépendent de la prise de conscience, de l'engagement d'une population et de ses élus décideurs.

La Friche de la Belle de mai à Marseille

Vue intérieure

Matthieu Poitevin, architecte, aménageur de La Friche de la Belle de mai :
« *Les lieux industriels sont des lieux magiques et vivants qui portent en eux une force qui tient à l'utilité passée.* »



Le musée Guggenheim

Il occupe à Bilbao en Espagne le site des ex-chantiers navals.

La condition publique à Roubaix

Espace culturel installé dans une usine textile réhabilitée par l'architecte

Patrick Bouchain



Réflexion et propositions d'HPS

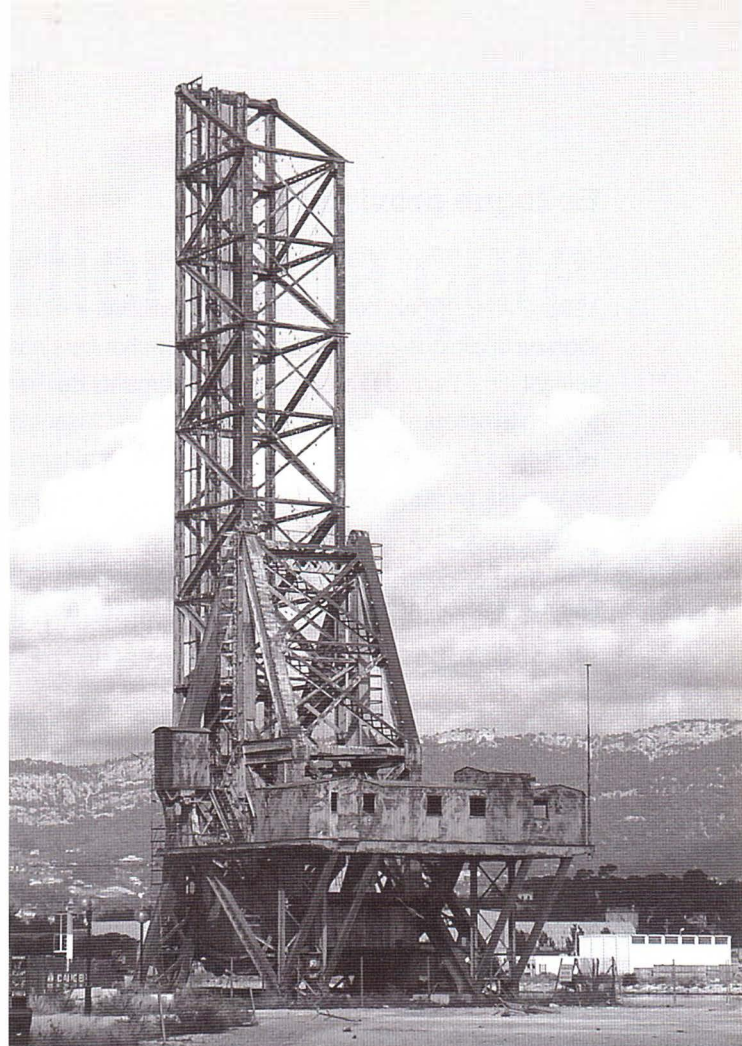
Conférence de **Françoise Manaranche**, conservateur du patrimoine, association Histoire et Patrimoine Seynois, le 17 septembre 2005

« La Seyne a conservé le patrimoine hérité du XVII^e au XIX^e siècle. En revanche, si on n'y prend garde, des 35 hectares occupés par les chantiers navals, il ne restera que « deux momies embaumées » : la porte des chantiers et le pont basculant.

« Cantine, clinique et atelier mécanique sont menacés de destruction.

« La Seyne est devenue une ville de mélange, avec des populations venues d'ailleurs. La mémoire commune des Seynois pourrait être celle du travail commun. Aussi est-il nécessaire de protéger ce qui reste du patrimoine industriel en le réutilisant pour le faire vivre. »

Journées du patrimoine des 17 et 18 septembre 2005. J'aime mon patrimoine, l'appropriation de leur patrimoine pour les Français.



Nos propositions

Nous demandons le tracé d'un chemin de la mémoire dans le nouveau parc paysager (*parc de la Navale*) entre le pont et la porte des chantiers. Il associerait l'histoire chronologique du chantier naval et les étapes de la construction d'un bateau.

Nous demandons la réutilisation de l'atelier mécanique, de la clinique et de la cantine en logements pour les étudiants, cafétéria, médiathèque, musée de la ville, centre d'archives de la construction navale française, cinémas, tout ce qui manque pour faire de La Seyne une ville bonne à vivre par tous et à visiter.

Le pont basculant
Futur belvédère ?

**La porte des
chantiers
réhabilitée**

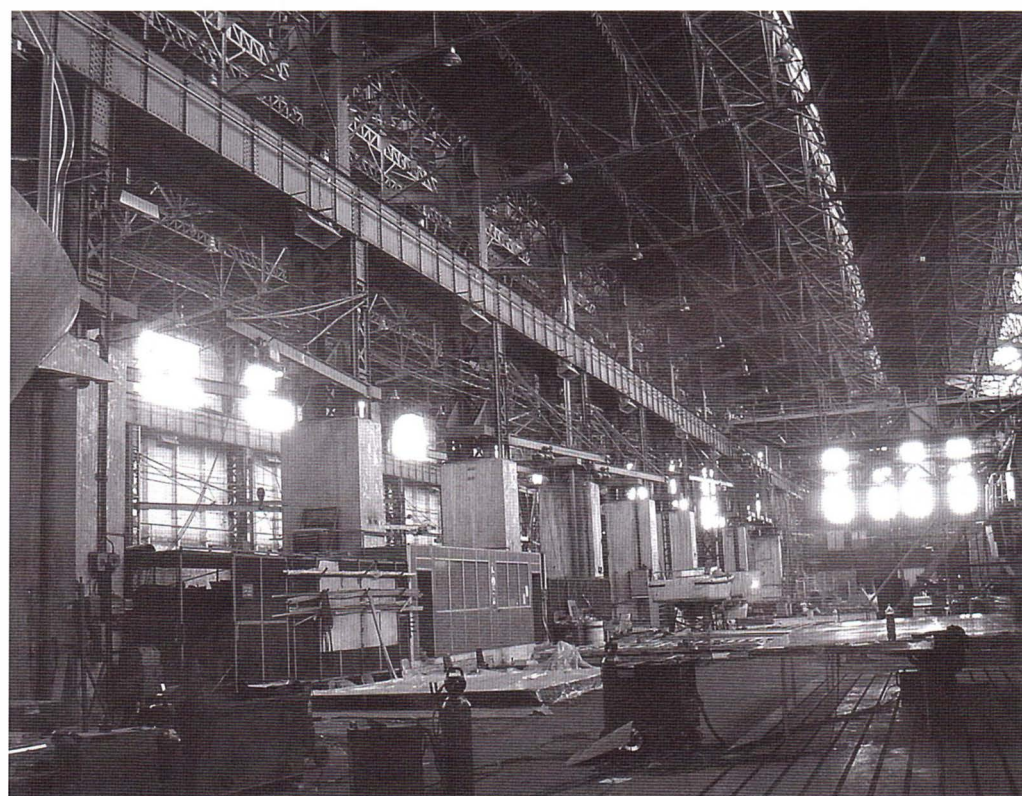


Epilogue provisoire

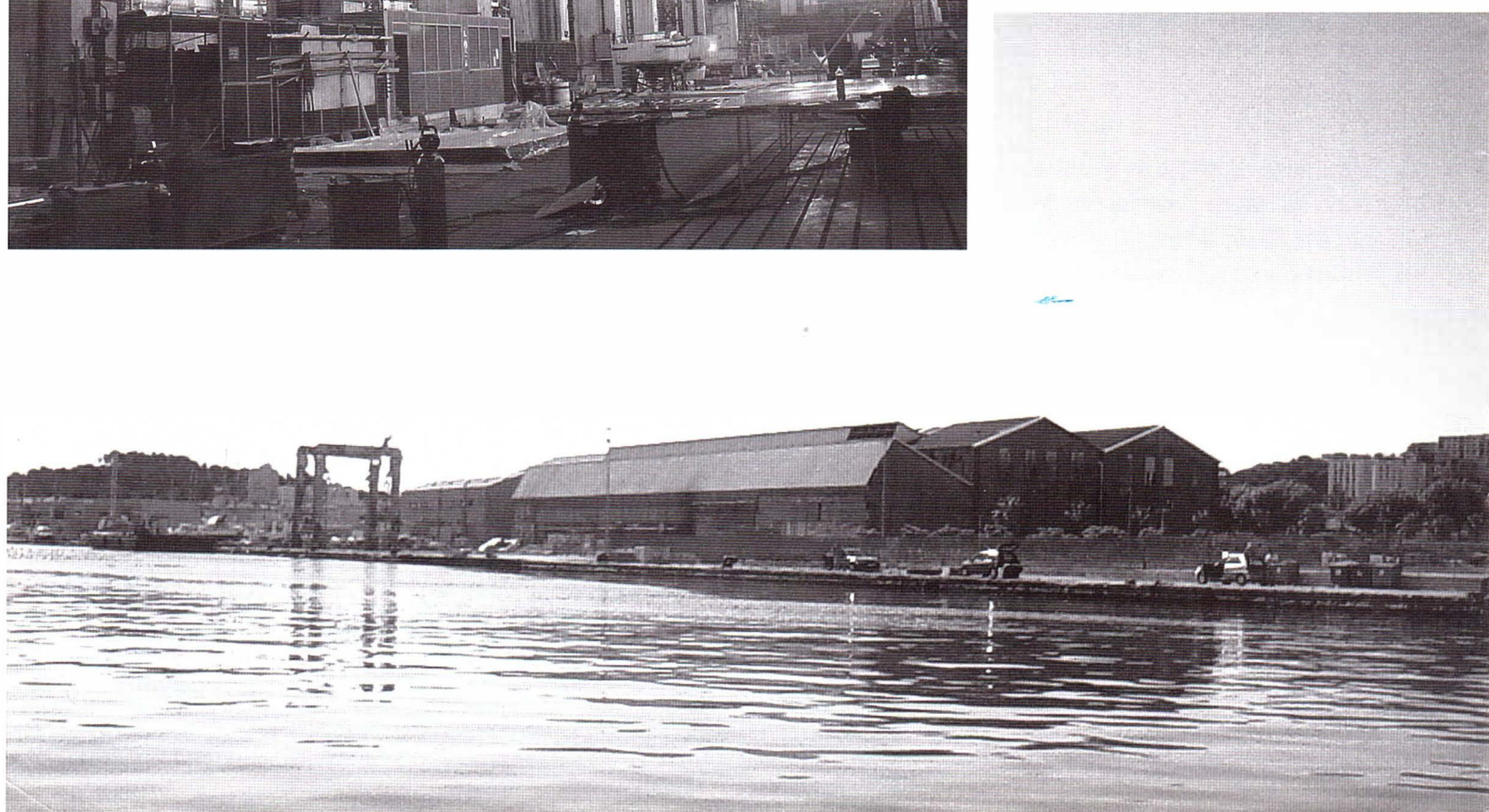
Malgré l'opposition de plusieurs associations à la démolition de la clinique et de la cantine des ex-chantiers navals, suivant ainsi l'avis de l'architecte des bâtiments de France, malgré le recours en tribunal administratif de l'association HPS dans l'espoir déçu de suspendre la démolition envisagée, les pelleteuses ont poursuivi leur oeuvre de destruction des deux bâtiments du patrimoine industriel seynois. Pour La Seyne comme pour la région PACA, comme l'affirme Marceline Brunet responsable de l'inventaire du

patrimoine, « *PACA a un passé industriel riche. Mais c'est aussi une grande région balnéaire et culturelle. Tout le monde préfère valoriser certains clichés : la mer, les festivals et les starlettes.* »

L'atelier mécanique, seul bâtiment industriel restant, semble, pour l'instant, en voie de conservation. Le projet de réhabilitation et de réutilisation reste à inventer, nous nous y employons. ■



**Faisons vivre
l'atelier mécanique**



Marchands caravaneurs de La Seyne dans les Echelles du Levant au XVIII^e siècle

Evoquer le passé maritime de La Seyne renvoie inévitablement à l'histoire de la construction navale des xix^e et xx^e siècles, soit à de grandes réalisations techniques, à de puissantes entreprises et à des milliers de travailleurs, originaires de la cité ou venus d'ailleurs, rassemblés en de vastes établissements. Si les grandes heures maritimes de La Seyne sont étroitement associées au développement des chantiers navals au cours de ces deux siècles, la vie maritime – souvent placée dans l'ombre portée de Toulon – est antérieure à cette période.

La Seyne, ville maritime

Ne peut-on mieux affirmer le dynamisme de la vie portuaire et la diversité insoupçonnée des activités maritimes de La Seyne dès le début du xvii^e siècle ? A preuve ce rapport d'inspection établi en 1633, à la suite du voyage réalisé par le seigneur de Bouc, Henri de Séguiran, à la demande du cardinal de Richelieu désireux de connaître l'état des côtes du Royaume. Dans ce panorama, la situation de La Seyne, étonnante à plus d'un titre, peut en surprendre plus d'un. En effet :

« (...) la communauté de Six-Fours est composée de 1030 maisons ou familles, dont partie habite dans ledit village qui est au faite d'une montagne, partie à La Seine, qui est un village bâti au bord de la mer, en une assiette toute pleine, regardant le levant en face la ville de Toulon (...) et le surplus en divers hameaux ou bastides éparses par le terroir qui est d'une assez grande étendue, fort fertile et abondant en oliviers, vignes et autres arbres fruitiers, mais grandement incommode pour les blés (...)

« Il peut y avoir dans ces dits lieux 7 000 âmes, qui ne font qu'un corps de communauté dont les deux-tiers vivent et s'entretiennent de négoce maritime ayant d'ordinaire 1000 à 1200 personnes qui sont occupées sur la mer au négoce ou pour la conduite de leurs vaisseaux (...) Ils peuvent avoir 80 voiles de négoce : dix vaisseaux de 4 à 6 000 quintaux, dix polacres ou grosses barques et soixante tartanes.

« Leurs négoce et voyage ordinaire se font principalement en Alexandrie, Alep, aux costes d'Espagne et de Gênes. Outre et par-dessus lesdits vaisseaux 50 ou 60 petits bateaux s'emploient à la pêche du poisson et du corail et portent du bois, pierres, chaux, sable et autres choses nécessaires tant aux habitants de Six-Fours, Marseille, Toulon et autres villes de la côte. »

Dans les décennies suivantes, les résultats des enquêtes diligentées par Colbert en 1664, puis par son fils le marquis de Seignelay, en 1683-1686, confirment cette situation. Toutefois, c'est au XVIII^e siècle que la progression est la plus sensible, tant sur le plan des ressources humaines que sur celui du matériel nautique.

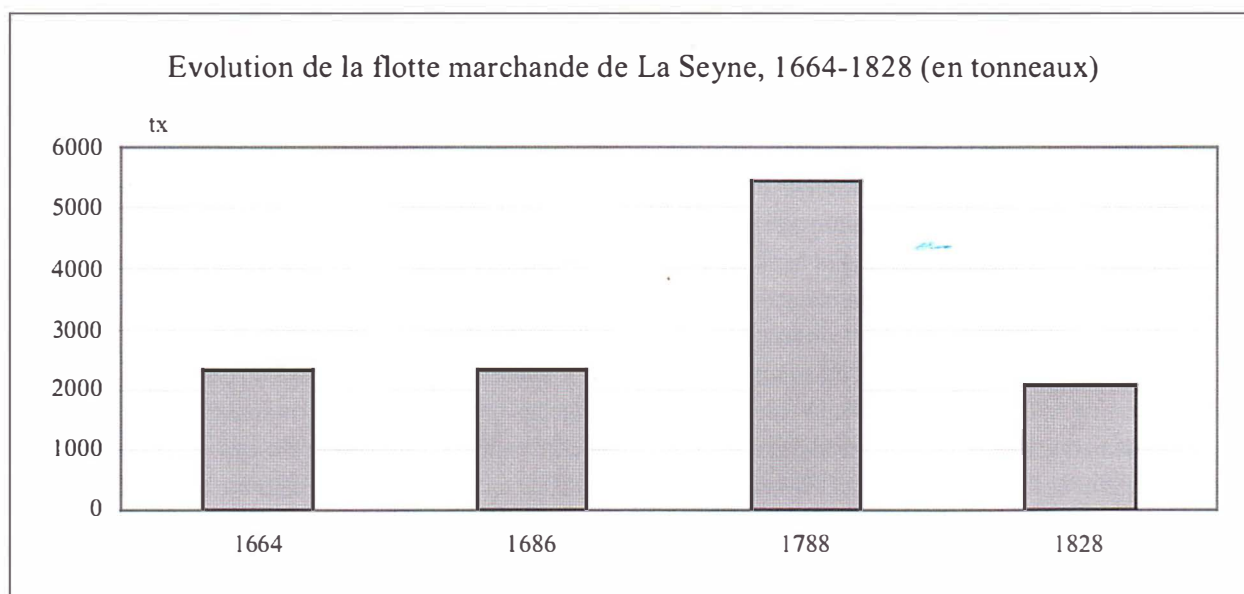
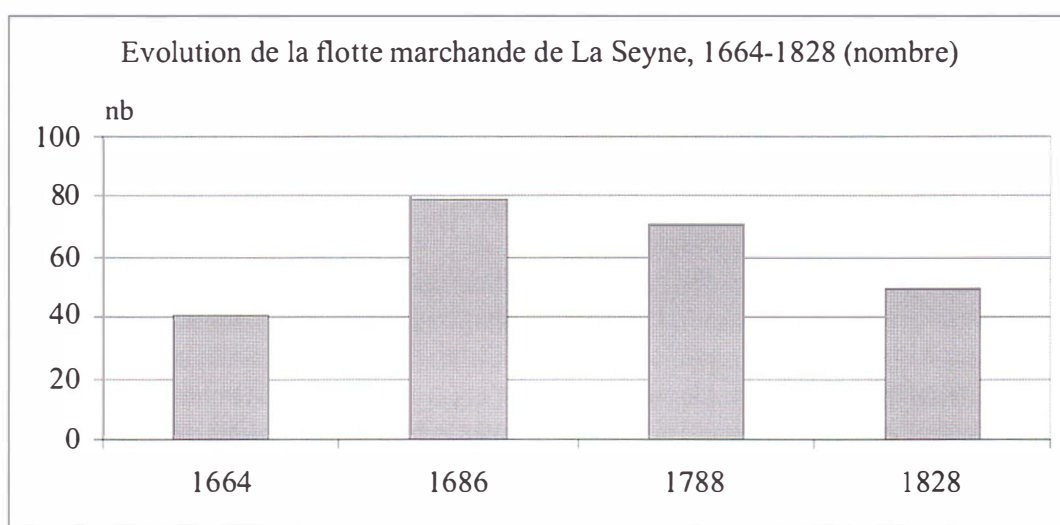
Ainsi, au milieu du XVIII^e siècle, 51 % de la population masculine de La Seyne est « *inscrite ou classée* » parmi les officiers mariniers et matelots de service, soit le taux le plus élevé alors enregistré en Provence maritime après Bandol et Saint-Tropez. Ce « *service militaire* », car il s'agit bien d'une conscription, oblige les gens de mer et de rivière qui veulent se livrer à une activité maritime ou fluviale, à servir un an sur trois sur les vaisseaux du roi. Le système des classes, mis en place par Colbert en Provence à partir de 1670, vise à fournir les hommes d'équipages de la marine de guerre de l'Etat royal et concerne également d'autres catégories de marins (*mousses, novices, écrivains de bord, capitaines, patrons, ouvriers comme calfats, poulieurs, scieurs de long, cordiers ou charpentiers*)

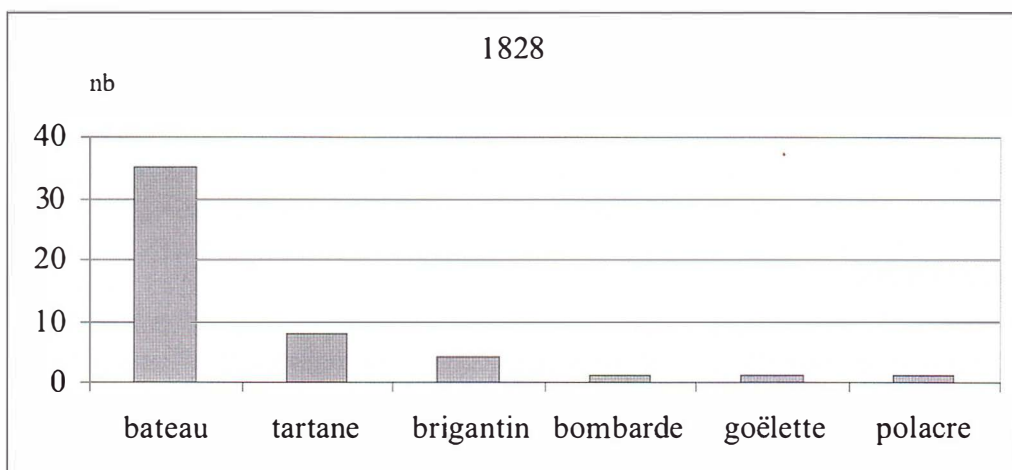
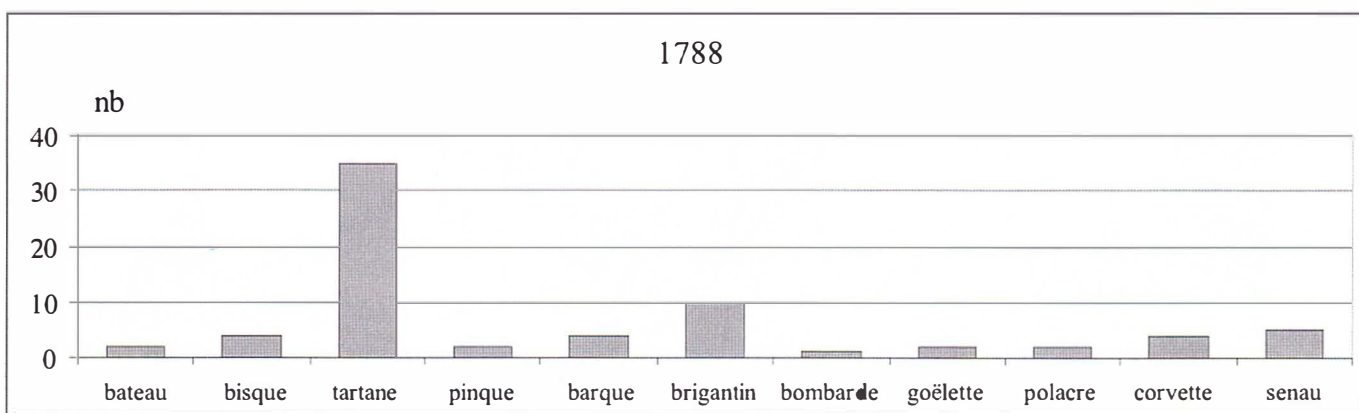
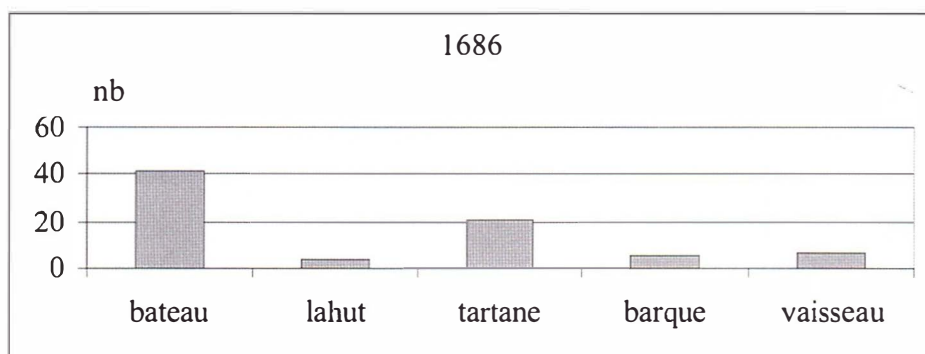
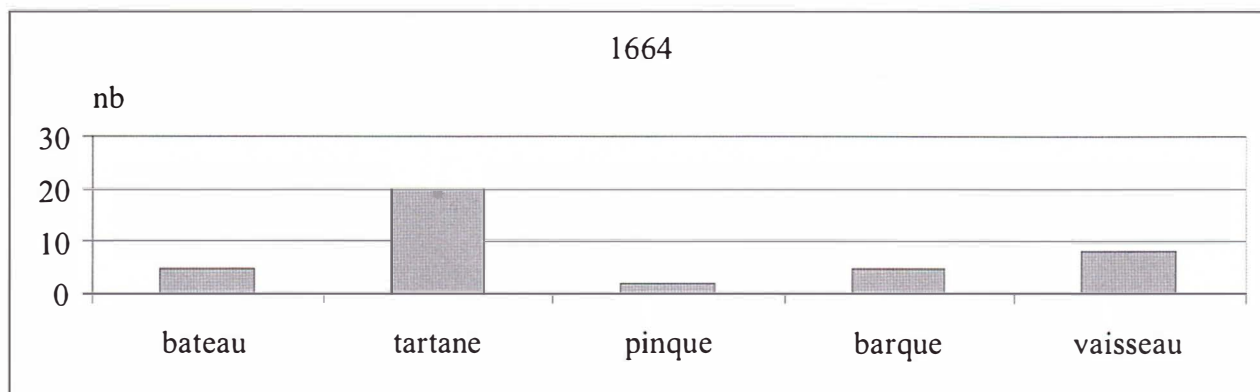
La flotte marchande

La flotte attachée au port qui connaît une semblable progression se situe, à la veille de la Révolution, parmi les plus importantes flottes marchandes de l'arc méditerranéen français, au 5^e rang – par le tonnage déclaré – après Marseille, La Ciotat, Saint-Tropez et Sète.

En nombre de bâtiments la flotte marchande attachée au port de La Seyne est légèrement plus réduite à la veille de la

Révolution que ce qu'elle avait été à la fin du règne de Louis XIV, mais elle a connu, entre ces deux moments, une forte augmentation du tonnage global. Cependant, cette croissance a été, ici comme dans les autres ports de la France méditerranéenne, brisée par les guerres de la Révolution et de l'Empire, ainsi que par la nouvelle donne économique que connaît la Méditerranée au XIX^e siècle. Assurément, le XVIII^e siècle marque donc un temps fort dans l'histoire maritime de La Seyne.

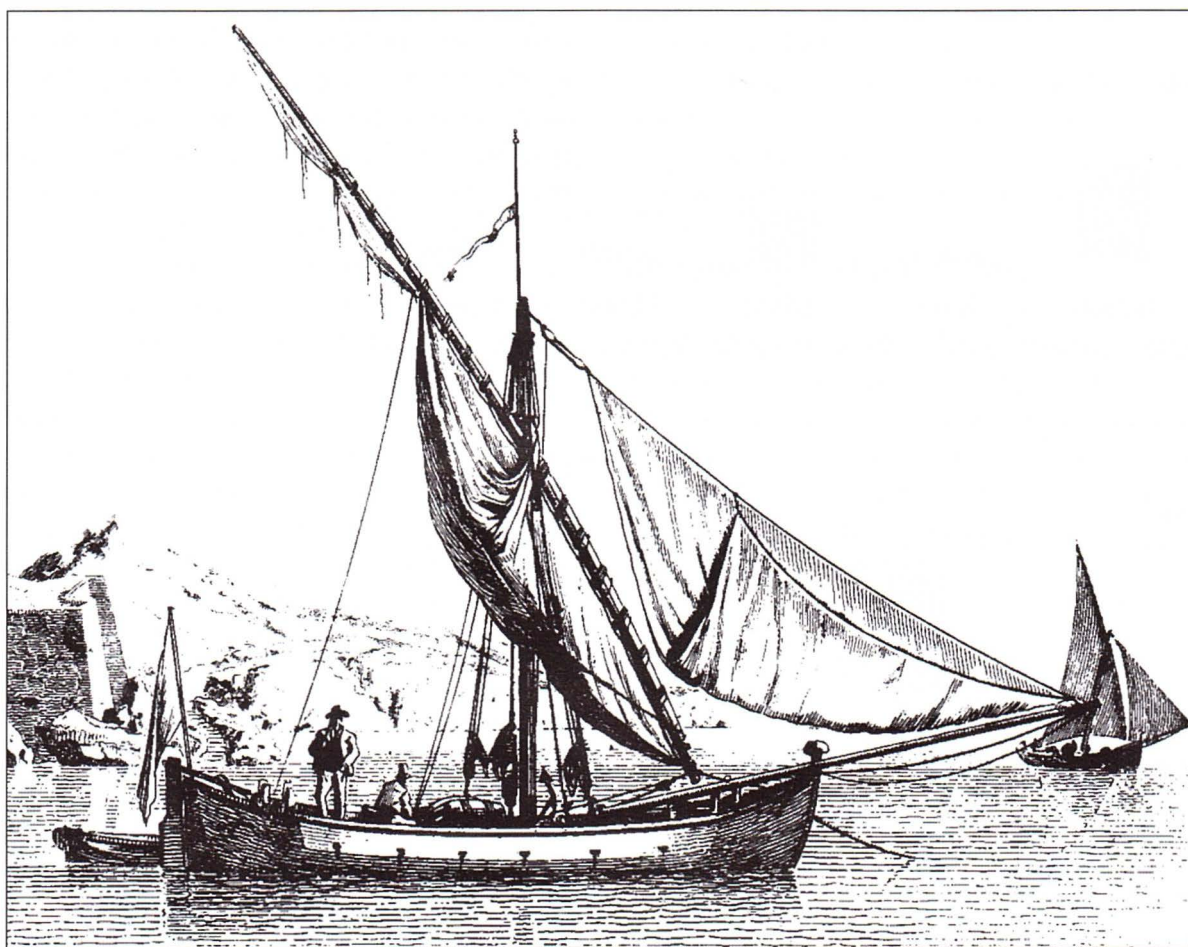




Structure de la flotte marchande de La Seyne : 1664-1828

La croissance du tonnage global observée au XVIII^e siècle est à mettre en étroite relation avec les changements intervenus dans la structure de la flotte du xviii^e au début du XIX^e siècle. Comme nous pouvons le constater en d'autres ports provençaux durant la même période, aussi bien à La Ciotat qu'à Saint-Tropez ou Cannes, les types de bâtiments sont plus nombreux au XVIII^e siècle que durant les autres périodes antérieures et suivantes tout en laissant la place à des unités de plus forte capacité de transport.

Alors que les petites unités, d'une portée moyenne inférieure à 15 tonneaux, comme les bateaux, les bisques et les lahuts, dominent la composition de la flotte au XVII^e siècle, les bâtiments de plus fort tonnage (*brigantins, barques, corvettes et senaus*) sont relativement plus nombreux au siècle suivant. Néanmoins, ici comme dans les autres ports provençaux, c'est la tartane qui reste la « *reine* » de la flotte, car elle est remarquablement adaptée aux conditions de la navigation en Méditerranée et répond parfaitement aux trafics de marchandises à court rayon.



Bateau pour petit cabotage ou la pêche (*Album Bugean, fin XVIII^e siècle*)

La construction navale en bois

Parmi ces navires, certains proviennent des chantiers voisins (*La Ciotat, Saint-Tropez, Sanary*), achetés neufs ou d'occasion, d'autres, plus rares, sont des prises faites sur l'ennemi, mais les plus nombreux ont été construits sur place. En effet, les chantiers de La Seyne sont déjà dynamiques bien que confondus quelquefois et à tort – par les administrateurs de l'époque moderne mais aussi

par des historiens contemporains – avec ceux de Toulon. Ils répondent à la demande locale et à celle de ports provençaux voisins (*comme Antibes, Cannes, Cassis, Martigues*) et languedociens (*Agde, Sète*) ; ainsi, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, près du quart des bâtiments de la puissante flotte de commerce de Marseille provient des chantiers de La Seyne.

Les copropriétaires

Qu'ils soient grands ou petits, les navires appartiennent rarement à un seul propriétaire. Comme ailleurs dans la France d'Ancien Régime, le navire, divisé en parts ou quirats (*au nombre de vingt-quatre*), est une copropriété. Les associés à la propriété ou quira-taires sont majoritairement originaires de La Seyne, mais laissent la place à des hommes et des femmes établis dans de proches localités (*Six-Fours, Toulon, Ollioules, Saint-Nazaire soit Sanary*)

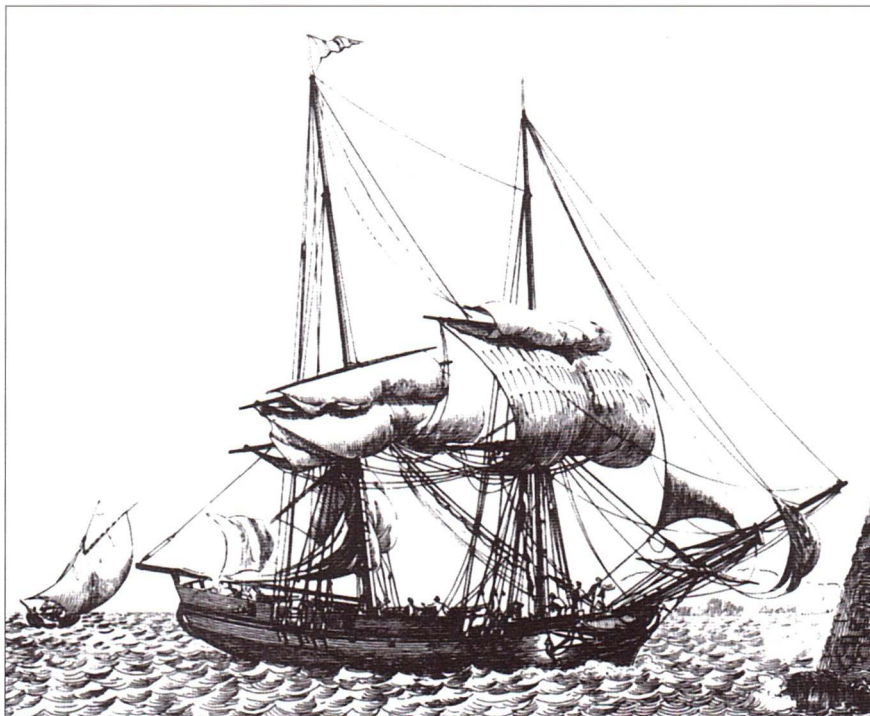
Parmi ces copropriétaires figurent des « bourgeois » (*terme recouvrant des situations très diverses et notamment celles d'anciens capitaines et officiers marinières*), des marchands, des artisans (*souvent liés à la construction navale*) et, très fréquemment, le capitaine ou patron qui commande le navire : ainsi, la tartane Sainte-Anne, de 69 tonneaux, construite à La Seyne en 1787, appartient à Jean-Baptiste Garnier, de Toulon (6 quirs), au patron François Ripert, de La Seyne (6 quirs), à Louis Curet, de La Seyne (3 quirs), à Jacques Beaullant (3 quirs) et au patron Joseph Jauvas, de La Seyne, qui la commande (6 quirs) ; le senau Saint-Esprit de 115 tonneaux, construit à La Seyne en 1767, appartient alors à Jean Etienne, notaire de Six-Fours (2 quirs), à Lazare Martinenq de La Seyne (1 ? quir), à Louis Daniel, chirurgien (1 ? quir), à Claire Daniel (1 quir), à Jean Lucas, tisserand (1 quir) et au capitaine Jean Jacques Icard qui le commande (17 quirs)

L'armement

Les gens de mer de La Seyne participent, avec l'autorisation du commissaire des classes de leur quartier maritime, à des armements de bâtiments dans les ports voisins comme Toulon, mais plus encore Marseille. Nous les trouvons à la tête d'un navire ou parmi les matelots au sein des équipages des flottes voisines. Néanmoins, ces gens de mer sont surtout affectés sur les navires attachés au port de La Seyne.

Le petit cabotage

Cette flotte marchande est traditionnellement utilisée pour la « navigation à la côte » c'est-à-dire pour le petit cabotage, soit le commerce à court rayon. Ces discrets échanges de proximité, qui n'apparaissent pas toujours dans nos sources et qui échappent souvent aux historiens quand ils y figurent, sont essentiels pour les populations des franges maritimes. Les flux du quotidien diffusent des produits de première nécessité



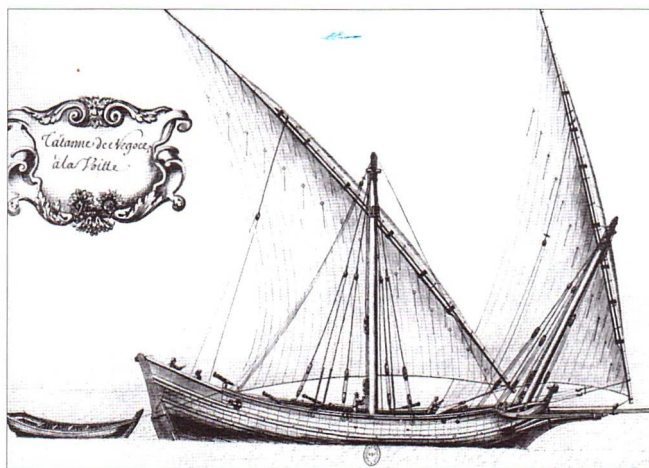
Brigantin à la voile (Album Baugean, fin XVII^e siècle)

comme « bleds de mer », vin, bois à brûler, terrailles, liège, châtaignes, huile. Ces caboteurs, où dominent tartanes et bateaux, effectuent de simples et régulières navettes entre deux ports, mais dessinent également de plus complexes circuits qui associent, pour certains échanges (*transport du vin notamment*) les ports du Languedoc à ceux de Corse et de la Riviera génoise (*Oneglia, San Remo, Bordighera, Porto Maurizio*).

La caravane maritime seynoise

Cependant, les registres matricules des hommes et des navires, les dossiers de l'amirauté et les minutiers des notaires révèlent une pratique plus originale, à savoir celle de la caravane maritime. Ce type d'armement, que l'on retrouve dans

Tartane de négoce à la voile (Album Jouve, fin XVII^e siècle)



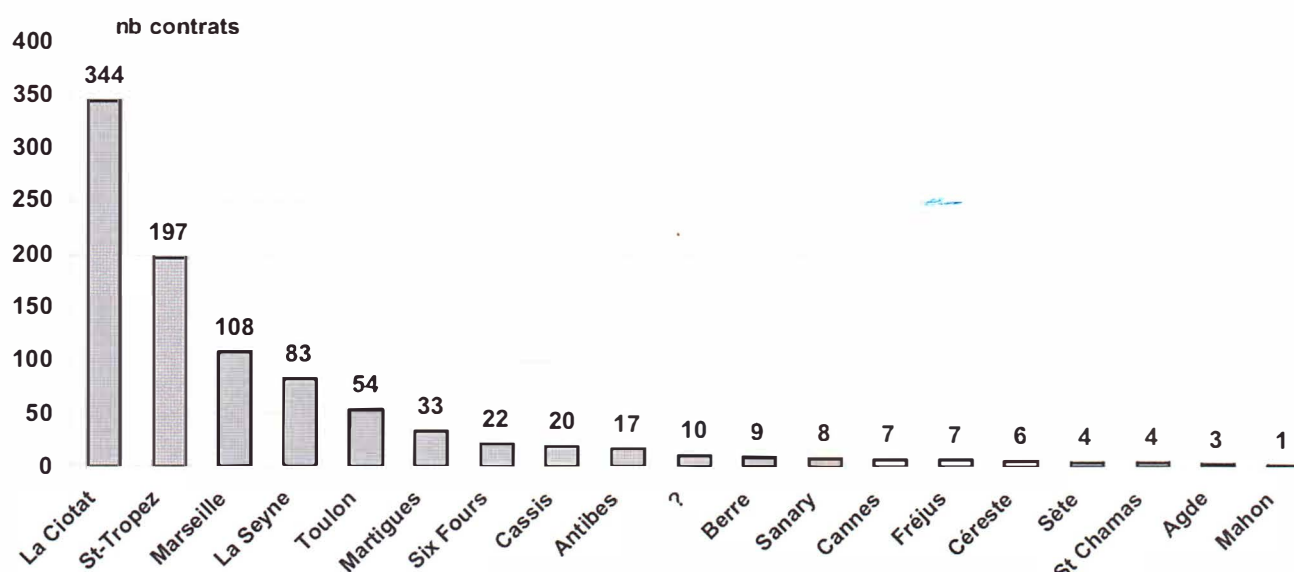
plusieurs ports provençaux comme Marseille, La Ciotat et Saint-Tropez, est une forme de tramping, de grand cabotage dans les eaux de la proche mer tyrrhénienne ou dans celles plus lointaines et autrement plus fructueuses de la Méditerranée arabo-musulmane. Dans l'espace levantin cette navigation est officiellement autorisée par La Porte (*sultan de Constantinople*) et réglementée par Versailles depuis la fin du XVII^e siècle. Pour se livrer à ces expéditions maritimes les navires doivent obtenir de l'amirauté une autorisation ou congé de deux ans. De lourdes sanctions, qui furent, il est vrai rarement appliquées, étaient prévues pour ceux qui dépassaient cette durée légale. Le terme de « *caravane* » ne saurait toutefois nous tromper sur le type de navigation effectué : il ne s'agissait ni d'une navigation groupée (*comme l'étaient certains convois vénitiens ou mudae*), ni d'opérations de police des mers (*à l'image des caravanes ou corsos organisés par l'ordre de Malte contre les corsaires barbaresques*) mais d'une navigation solitaire avec un objectif commercial.

Les copropriétaires du navire formaient pour l'expédition envisagée une société ou compagnie, et confiaient le bâtiment à un capitaine de leur choix, homme de toute confiance, de compétence reconnue et intéressé à la propriété du navire caravaneur (*ce qui était une garantie supplémentaire pour la bonne gestion de l'opération*) Ainsi en fut-il d'Esprit Barbaroux, qui avait 15 voyages au commerce à son actif et un comme corsaire, lorsqu'il prit la direction d'une caravane en 1776. Les statuts de cette association, dissoute ou non après l'expédition, étaient enregistrés soigneusement chez un notaire. Un représentant des associés ou subrécargue participait au voyage, lorsque le capitaine caravaneur n'assumait pas lui-même cette fonction marchande.

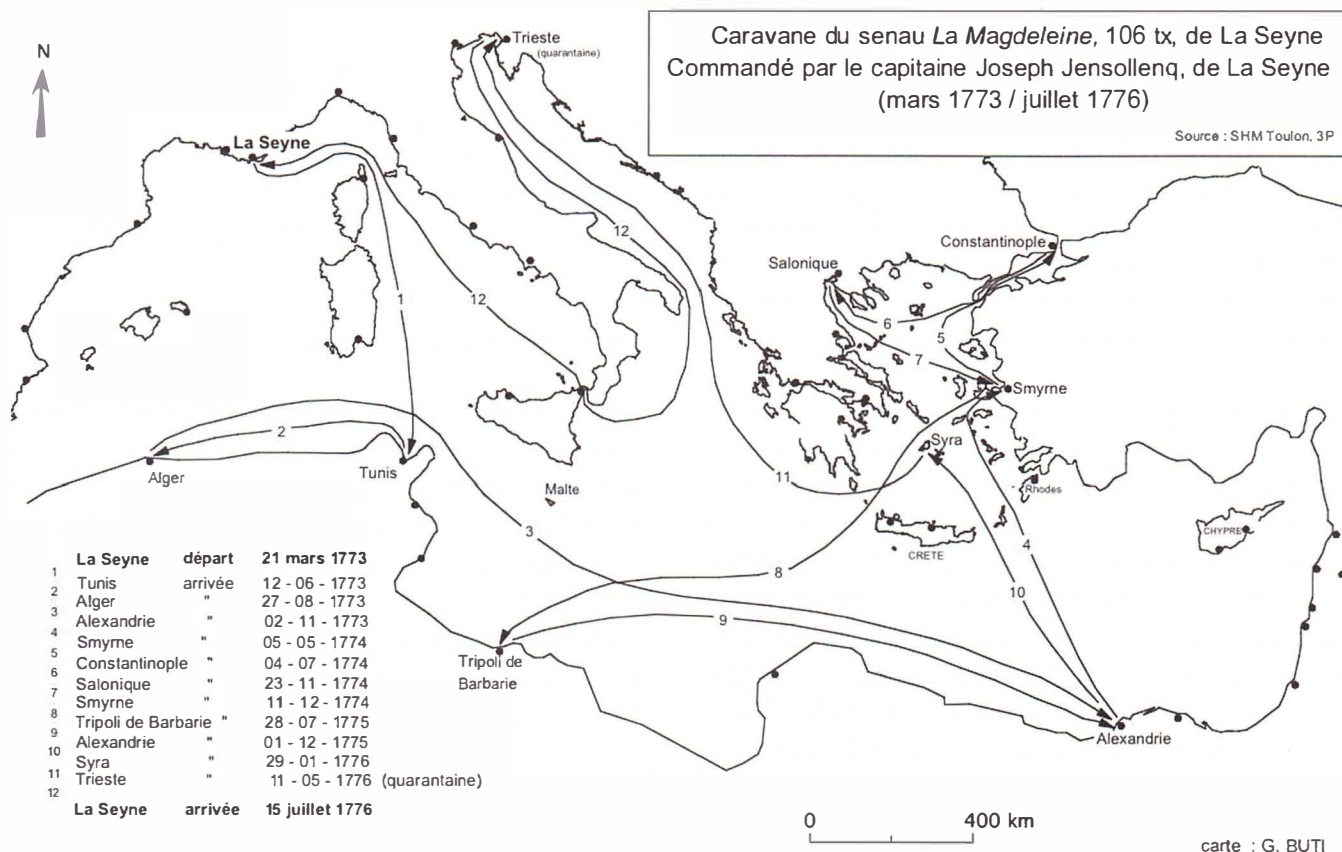
Pour mener à bien ce type d'armement les bâtiments de portée moyenne (*80 à 120 tonnes, comme les barques, les brigantins et certaines tartanes*) étaient préférés car ils étaient les mieux adaptés aux nombreuses rotations avec des cargaisons assez rapidement constituées dans les Echelles du Levant (*Alexandrie, Constantinople, La Canée, Salonique, Smyrne, Alexandrette-Alep, Tripoli de Syrie, Larnaca...*)

Les campagnes caravanières étaient relativement complexes dans la mesure où elles mêlaient plusieurs activités qu'il n'est pas toujours aisé de débusquer dans nos sources. En général le capitaine caravaneur mettait son navire au service d'affrêteurs ottomans pour transporter toute sorte de marchandises (*blé, bois, cendres, huile, étoffes, riz...*) mais également des passagers (*pèlerins, esclaves, fonctionnaires...*) entre les différents ports du monde ottoman et de Barbarie (*Afrique du Nord*) Pour ces transports, les caravaneurs percevaient le montant du fret fixé dans des contrats passés dans les bureaux des consuls de France ou sous seings privés avant de quitter l'Echelle. L'étude des contrats passés au milieu du XVIII^e siècle à la chancellerie d'Alexandrie, une des plus importantes Echelles du Levant, souligne la part prise par les capitaines de La Seyne dans cette activité maritime originale.

Toutefois, à ces opérations de transport pouvaient se superposer des actes commerciaux réalisés par le capitaine caravaneur ou le subrécargue pour le compte de l'association intéressée à la campagne en mer : achats de tissus (*coton, soieries, lin*), de céréales (*blé, riz*), d'huile... Des opérations financières, plus discrètes, sont révélées dans les comptes de retour de caravane : des dépôts étaient faits dans les maisons religieuses – comme chez les jésuites de Smyrne – ou chez des régisseurs de maisons de commerce marseillaises



Graphique. Contrats passés à Alexandrie par des capitaines caravaneurs (1754-1768)



Carte. Caravane du capitaine Joseph Jeansollenq, commandant le senau la Magdeleine (1773-1776)

installées en Levant ; des prêts à intérêt étaient consentis, malgré l'interdiction religieuse de l'usure (*mais la pratique était admise étant donné le risque maritime encouru par la somme engagée*) à des affréteurs étrangers – « *turcs, juifs, musulmans ou chrétiens* » – ou à des confrères provençaux en manque de moyens financiers pour réaliser une opération marchande ou régler des dépenses d'entretien : radoub, réparations à la suite d'avaries.

Capitaines caravaniers seynois

Ainsi agirent, parmi d'autres que nous pourrions également évoquer, les capitaines Joseph Beaussier, François Denans ou Joseph Jeansollenq que nous pouvons accompagner dans la caravane qui débuta au printemps 1773 et se termina en juillet 1776, associant les deux bassins de la Méditerranée, la mer Adriatique et la mer de Marmara. Malgré le dépassement de seize mois du congé accordé par l'amirauté, le capitaine caravanier ne fut pas soumis à une forte amende et ne fut pas privé de son navire ainsi que le stipulait la réglementation. Par ailleurs, ce simple exemple qu'il serait possible de multiplier, pose la question de l'absence durant de longs mois des hommes embarqués et laisse entrevoir les possibles répercussions familiales. Aussi, « *à la veille d'un tel voyage de long cours* », nombre de marins désignaient devant notaire, en signant une procuration, un responsable légal, très souvent l'épouse qui se trouvait ainsi investie de tous les pouvoirs au sein de la famille (*achats, ventes, constitution de dot, transactions...*)

Au terme de ces armements les résultats financiers demeurent difficiles à atteindre. Les mentions de « *bonnes* » ou « *honnêtes* » caravanes sont moins fréquentes que celles les qualifiant de « *mauvaises* », de « *méchantes* » sinon désastreuses. De minutieuses études qui conduisent à croiser – lorsque la documentation pour le faire existe – des pièces comptables, des fragments de correspondances, des minutes de procès. Des inventaires après décès et autres actes notariés montrent quelques signes de réussite comme ces achats de terres, de « *vignes épaisses* », de pinèdes, de bastides, de quirats ou les montants des dots sinon la composition des héritages. Par ailleurs, que penser de ces capitaines qui, au retour de caravane, « *renoncent à la mer pour vivre bourgeoisement* » ? Toutefois, ne nous laissons pas éblouir par ces mentions, pas plus qu'apitoyer par les lamentations de bilans peu fructueux sinon catastrophiques comme le laissent entrevoir ces longues caravanes menacées par la difficulté à trouver du fret, par la « *mauvaise disposition des affaires* » qui entraîne de longues périodes d'attente à quai, par ces dettes, ces désaccords entre associés, ces salaires impayés et ces ventes de biens « *à retour de voyage* ».

Lorsque retour il y a, car n'en reste pas moins vrai que ces opérations étaient périlleuses à plus d'un titre. Une simple pincée d'exemples puisés dans les destins de quelques-uns de ces acteurs de premier plan illustrent les risques auxquels étaient exposés ces gens de mer à l'occasion des caravanes dans le monde levantin. Ainsi, André Beaussier, « *de la seine*,

âgé de 30 ans en 1775 et party au levant en caravane en avril de cette année-là commandant le senault Jesus-Maria-Ste-Anne est mort dans le Levant le 9 décembre 1777» tout comme Esprit Barbaroux, « de la seine, âgé de 46 ans en 1776, qui est mort à Scio en may 1778, étant party en caravane commandant le brigantin le Bon Larron ».

Si la cause du décès n'est pas mentionnée, rien de tel pour le capitaine Jean Joseph Roux, de La Seyne, qui a quitté sa ville natale le 12 janvier 1768, commandant la barque le Saint Sacrement dite Espérance, et qui est mort de peste à Alexandrie en mai de la même année ; avec lui, six membres de son équipage furent emportés par la « contagion » qui sévissait à l'état endémique dans le monde levantin : à savoir Jean-Baptiste Guigou, calfat, Joseph Adrian, charpentier, Grégoire Padirac, lieutenant, tous de La Seyne, Jean Etienne Carrier, matelot de Sanary, Joseph Sauveur Coulomb, novice, de Sanary également et Jacques Louis Noël, chirurgien navigant, de Calas.

Quant à Joseph Barrallier, commandant le brigantin Saint-Jean-Baptiste, il fut « *navré dans l'Archipel [les Cyclades] par une lame d'eau qui le submergea, n'ayant de sauvé que deux hommes d'équipage* », tandis que le capitaine Etienne Sébastien Fleury perdit son brigantin le Saint-Joseph dit le Petit en rade de Tunis, en 1791, et que « *Jean Louis Agarra, de la seine, commandant le pinque Saint-Jean-Baptiste, eut le malheur de se noyer ainsi qu'un matelot de son équipage, le 26 décembre 1768, en voulant se sauver à terre avec son équipage, forcé en cela par la tempête* ».

Signalons enfin parmi ces « *fortunes de mer* » la mésaventure de Jean Joseph Tortel « *de la seine, âgé de 46 ans en 1776, fils de Louis, tailleur d'habits, et de Marie Boet, marié à Victoire Minuty, party au levant en caravane le 3 may 1777, pour deux ans commandant le brigantin la Suzanne, et qui fut pris par les Anglais le 22 may 1779* ».

Aussi, ne soyons pas étonnés de trouver des caravaneurs parmi les « *capitaines et maîtres de navires de La Seyne, qui ont projeté, animés d'un saint zèle et de dévotion à la Glorieuse Vierge Marie, d'ériger une confrérie Notre-Dame de Grâce et du Mont-Carmel, dans la chapelle située sur le promontoire du Brégaillon, en l'honneur de la mère du Sauveur* ».

Les retours de caravane s'effectuaient rarement directement à La Seyne. Quelquefois la caravane prenait fin à Livourne ou à Gênes (pour y décharger des marchandises prises en Levant et destinées à des correspondants italiens), parfois à Toulon mais surtout à Marseille, où était effectuée la quarantaine obligatoire pour tout bâtiment venant du Levant et de Barbarie. Cette destination finale résultait du fait que le navire de La Seyne se trouvait souvent armé par des négociants

marseillais et que la grande place marchande offrait davantage de débouchés aux cargaisons de retour, notamment à celles de l'estive, réalisées lors de la dernière escale.

La fin des caravanes

Cette forme d'armement disparut assez brutalement des ports provençaux au début du xix^e siècle sous les effets conjugués de la concurrence des navires de Raguse, de la montée en puissance d'une marine grecque, des guerres de la Révolution et de l'Empire avec le blocus anglais de 1793 et la rupture des liens entre la France et l'Empire ottoman à la suite de l'Expédition d'Egypte de 1798, avec réquisition de bâtiments par la République pour former les convois de l'armée d'Orient. Pour La Seyne, durant cette décennie, la secousse fut d'une réelle intensité dans la mesure où sur les 71 bâtiments inscrits en 1788 (*représentant une portée de 5 434 tonneaux*) 43 disparurent avant 1797 (*3 334 tonneaux*) soit plus de 60 % du nombre et du tonnage.

Le « temps des caravanes » à l'origine d'une reconversion industrielle ?

Parallèlement, le monde méditerranéen connut de profondes mutations économiques : le cabotage perdit de son intérêt pour assurer des liaisons au sein de l'Empire ottoman tandis que la priorité alla désormais aux relations maritimes internationales dominées par la flotte britannique, et ce avant même l'apparition des navires à vapeur aux coques métalliques.

Ainsi, la caravane a été pour La Seyne, comme pour d'autres ports provençaux – songeons à La Ciotat et à Saint-Tropez – une pépinière de marins et une activité économique originale. Elle a joué un rôle discret mais réel dans le passé de la cité, dans l'accumulation de capitaux mais fut aussi à l'origine de nombreux drames humains, de familles brisées. Les activités maritimes ne disparurent pas pour autant de La Seyne et quelques expéditions en Méditerranée orientale, voire au-delà sont encore attestées au cours des deux premières décennies du xix^e siècle. Néanmoins, le voyage de la polacre La Seyne, construite sur place en 1816, d'une portée de 132 tonneaux, appartenant à Aguillon, père et fils, à Antoine Beaussier et à Pierre Lombard, armée pour les Antilles en 1818 et perdue en mer en 1828 lors d'un voyage pour Cuba tourne assurément une page de l'histoire maritime de La Seyne qui fut « *sur mer* » bien avant le XIX^e siècle. Et si une reconversion s'opère alors lentement dans le domaine de la construction navale n'est-ce pas, en partie, grâce au savoir-faire accumulé, aux réseaux constitués et à l'intérêt accordé aux choses de la mer « *au temps des caravanes* » ? ■

Bibliographie

Maurice Agulhon, *Le cercle dans la France bourgeoise, 1810-1848, étude d'une mutation de sociabilité*. A. Colin, Paris, 1977.

Maurice Agulhon, *La république au village*. Paris, Seuil, 1979.

Maurice Agulhon, *Histoire de Toulon*. Toulouse, Privat, 1988.

L'archéologie industrielle en France, revue du patrimoine industriel.

Marius Autran, *Images de la vie seynoise d'antan*, 9 tomes, 1984-2001. <http://www.site-marius-autran.com>

Marius Autran, *Cent cinquante ans d'art musical, histoire de la philharmonique « La Seynoise »*. Société Marseillaise d'Impression et de Création, Marseille, 1984.

Louis Baudouin, *Histoire de La Seyne et de son port depuis les origines jusqu'à la fin du XIX^e siècle*. Société des amis de La Seyne ancienne et moderne, Hémisud, 1965, réimpression.

Patrick Bouchain, Nadine Berré, Barbara Deny, *Patrimoine industriel, patrimoine rebelle*. La pierre d'angle, association nationale des architectes des bâtiments de France, octobre 2002.

Gilbert Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e-début XIX^e)*. Contribution à l'étude des économies maritimes. Lille : ANRT, 2001.

Laurence Castay, Patrick Bouchain (notes), *La condition publique*. Roubaix, 2004.

Le comité d'information et de liaison et de promotion pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel. (CILAC) <http://www.cilac.com>

Philippe Gumplovick, *Les travaux d'Orphée. Deux siècles de pratique musicale amateur en France (1820-2000)*. Paris, Aubier, 2001.

Francis Lyon site Internet *Vie sur Seyne*

Evelyne Maushart, *La sociabilité musicale à Toulon au début de la III^e République*. Bulletin de la Société des Amis du Vieux Toulon, 2005.

Robert Mencherini, Jean Doménichino, David Lamoureux, *Cheminots en Provence : des voix de la mémoire aux voies de l'avenir (1830-2001)*. Edition La vie du rail, 2001.

Clément Philippon, *Les gens de mer en Méditerranée au XVIII^e siècle. Les matelots et les officiers à La Seyne-sur-mer de 1748 à 1788*. Maîtrise d'histoire, Aix-Marseille I, 2004

Le patrimoine industriel en Seine- Saint-Denis. Actes de la journée d'études du 14 février 2003, Université Paris XIII.

La richesse du patrimoine industriel provençal. *Industries en Provence*. MIP/Provence, n° 10, décembre 2002.

Yves Rinaudo, *Les vendanges de la République : une modernité provençale. Les paysans du Var à la fin du XIX^e siècle*. Lyon, PUF, 1982.

Sillages *Les Pionniers* (tome 1) - *Les conquérants* (tome 2)

Claude Youenn Roussel, *Jardins botaniques de la Marine en France : mémoires du chef-jardinier de Brest Antoine Laurent (1744-1820)*. Coop Breizh, 2004.

Regards n°6
sur l'**histoire**
de **La Seyne-sur-Mer**

Association
Histoire et Patrimoine Seynois

BP 10315
83 512 La Seyne-sur-Mer
☎ 04 94 74 98 60
www.histpat-laseyne.net

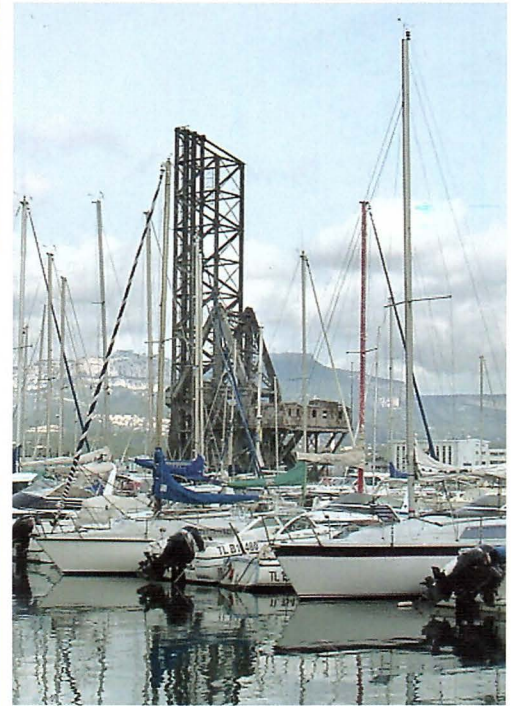
Directrice de publication
Yolande Le Gallo

Comité de rédaction
Corine Babeix - Andrée Bensoussan -
Gilbert Buti - Martine Darré -
Yolande Le Gallo -
Françoise Manaranche -
Evelyne Maushart - Joséphine Moretti
et la participation du conseil d'administration

Mise en page
Christian Carret

Imprimerie
Diagonale
La Valette
☎ 04 94 20 11 50

ISSN 1637-889X



Patrimoine



Industriel



Seynois