

Regards sur l'histoire de La Seyne sur mer n°2



comptes rendus **du colloque**
du 13 novembre 2001

Ce 13 novembre 2001, à la villa Tamaris dans une salle trop petite pour un public nombreux, les sept intervenants du colloque annuel de notre association ont abordé des sujets très variés.

Marie-Claude Argiolas, René Reverdito pour HPS d'une part, Paule Giloux et les "Relais de la Mémoire" d'autre part, ont poursuivi leur travail de mémoire :

- les premiers avec Marius Autran, instituteur formé depuis la petite école des Sablettes jusqu'à l'école normale de Draguignan ;

- les seconds, avec l'histoire mal connue de la résistance au quotidien d'anciens des Chantiers. La mémoire est aussi celle de Jean-Pierre Giacobazzi sur l'immigration italienne à La Seyne et à Toulon, présentée par André Portal à partir des tableaux de son ami.

Vincent Mollet a rappelé la richesse du fond d'archives du Service Historique de la Marine à Toulon où des chercheurs découvrent la place des Seynois dans l'histoire maritime de la rade.

Des historiens habitués à consulter ces fonds d'archives ont traité différents secteurs de l'histoire seynoise : histoire politique avec Bernard Sasso, qui par sa passion et ses analyses personnelles, a provoqué une discussion vive et polémique ; Jean Claude Gaugain, grâce à son très important travail sur l'histoire du sport dans le Var, en a abordé la partie seynoise, nous rappelant qu'hier comme aujourd'hui cette activité a tenu une place majeure dans cette ville ; Gérard Fouchard, connaisseur éminent du monde des câbliers, membre actif de l'association des "Amis des câbliers", a dressé un panorama de l'histoire des "câbles sous-marins" où l'usine de La Seyne, un peu oubliée dans les mémoires, a toute sa place.

Y. Le Gallo

Sommaire

Vincent Mollet :

Les archives de la marine à Toulon, leur apport à l'histoire de La Seyne.

Jean-Claude Gaugain :

Les origines du sport à La Seyne de 1860 à 1914, des jeux traditionnels aux sports dits modernes.

Bernard Sasso :

L'année 1898 : Y a-t-il une affaire Dreyfus à La Seyne?

Marius Autran, interviewé et filmé par Marie-Claude Argiolas et René Reverdito

Un entretien avec Marius Autran: "Les écoles de mon enfance".

Gérard Fouchard :

Les câbles sous-marins à La Seyne sur mer 1881-1970, l'histoire d'un complexe unique en Méditerranée.

André Portal :

La mémoire de La Seyne dans l'œuvre picturale de Jean Pierre Giacobazzi.

Michel Garcia et Paule Giloux (Association Les Relais de la Mémoire)

La Résistance aux Chantiers sous l'occupation (film).

Photo de couverture : "L'Ampère 3 à quai"

185

F ^o <i>11044</i> N ^o <i>734</i>	
d u <i>16 g^lae</i> 1843	
Né le <i>10 g^lae</i> 1833. à <i>La Seyne</i>	
GRADES.	PAYES.
<i>Moussu</i>	département d u <i>Vint</i>
	fil d' <i>Amant</i>
	et d e <i>clavie Delphine Coste</i>
	marié à
	taille d'un mètre
	millimètres, poil
	yeux
	front
	nez
	bouche
	menton
	visage
	demeure à <i>La Seyne sur le canal</i>
	hors de service par décision du

1843 le 16 g^lae *ambé sur le b^{au} de p. le 1^{er} Antoine, port cureti*
role 129 de la Seyne

1844 Continue. Le 1^{er} g^lae *visé N^o 114 le dit continue au r^{em}ant*
N^o 189 de la Seyne Débarqué le 18 Septembre.

1845 Le 14 g^lae *sur le b^{au} de p. le 1^{er} Pierre, patron cureti,*
role 110 de la Seyne

Le 30 avril des *N^o 186 le 1^{er} mai continue au r^{em}ant N^o 187. *Seyne**

1846 Le 30 avril des *N^o 237. Le 1^{er} mai Continue au r^{em}ant N^o 31*

1847 le 21 Janvier 1847 Débarqué à la Seyne en Cours de voyage

1847 Le 21 Janvier levé pour la Direction des Constructions Navales le
22 du dit admis Comme apprenti Calfat 1^{re} Compagnie

1848 - 1849 Continue

Porté aux *horis* le 1^{er} Janvier 1850
for

Leur apport à l'histoire de La Seyne.

Vincent Mollet,
archiviste paléographe,
conservateur du Service historique
de la Marine à Toulon.

Le Service Historique de la Marine à Toulon (il y a d'autres services à Brest, Cherbourg...) conserve les archives de la Marine nationale en Méditerranée, citant La Seyne dans ses rapports proches ou lointains avec ladite Marine.

I - Inscription maritime

La source la plus évidente est constituée par les archives de l'Inscription maritime (série P). Cette administration, appelée aujourd'hui Affaires maritimes, a été créée par Colbert, dans un but essentiellement militaire. Dès son époque, les gens de mer étaient astreints à des périodes de service dans la marine de guerre ; en échange, ils recevaient des pensions d'invalidité et de retraite. Pour vérifier qu'ils effectuaient leurs périodes et les mois de navigation leur donnant droit à pension, leur carrière maritime commençait à être enregistrée en archives. L'administration se répartit la France par quartiers, chacun correspondant à un grand port. Il y a donc eu un quartier de La Seyne, qui comprenait les communes de Saint-Mandrier, Sanary, Bandol, Six-Fours, Ollioules et Le Beausset. En 1895 il a été absorbé par le quartier de Toulon. Même si les registres de La Seyne ont encore longtemps été tenus à part, on trouvera donc, au Service historique, les archives les plus anciennes sous "La Seyne" ¹ et les plus récentes sous "Toulon" ².

Qu'y trouve-t-on ? D'abord de la correspondance (1810-1939), essentiellement avec le ministère, évoquant surtout la réglementation de la navigation et de la pêche, et des cas particuliers : pensions, brevets... Ceci est prolongé, dans les archives de Toulon, par un lot de dossiers thématiques relativement récents (1897-1977), concernant la réglementation, le sauvetage d'épaves, les dégâts causés aux filets, etc... ³.

Providence des généalogistes, les matricules du personnel (1748-1930 pour La Seyne) recensent les gens de mer, par catégories : mousses, novices, officiers marins et matelots (on parle à partir de 1865 d' "inscrits provisoires" et d' "inscrits définitifs"), capitaines, hors service. Compte tenu du fait que les matricules sont périodiquement renouvelées, on peut trouver la carrière d'un marin répartie sur une douzaine de registres différents. Il y a un système de renvois, et les volumes sont (souvent) munis d'index. Pour chaque marin figurent son état civil, son signalement, et ses différents embarquements avec leurs dates.

On notera que les ouvriers : charpentiers, cordiers, calfats, étaient eux aussi astreints à l'inscription maritime, jusqu'en 1865, et cela s'est prolongé au-delà de cette date pour les mécaniciens et chauffeurs.

L'autre élément essentiel, pour vérifier la carrière des marins, est constitué par les rôles d'équipage des navires de commerce et de pêche (1772-1955 pour La Seyne). Dans le rôle sont inscrits le type de navire et de campagne (pêche, cabotage, etc.), parfois les mentions apposées aux principales escales, et la liste des membres de l'équipage, avec des renvois à leurs matricules de l'Inscription maritime. Le rôle est établi à l'armement du navire, lorsqu'il est prêt à partir en campagne, et clos lors du désarmement, lorsque l'équipage est licencié au terme de ladite campagne - la campagne pouvant durer une saison de pêche pour une petite barque, ou plusieurs années pour un long-courrier. Les rôles sont généralement archivés au port de désarmement, avec parfois un double au port d'armement - on peut donc parfois trouver deux exemplaires, si les deux opérations ont eu lieu dans le même port. Il existe souvent, mais pas toujours, des répertoires - alphabétiques et chronologiques - des armements et désarmements (1836-1922 pour La Seyne) qui permettent de repérer plus facilement le bateau que l'on cherche.

On notera que, rôles comme matricules contenant des renseignements particuliers (d'état civil, judiciaires, médicaux), leur consultation est soumise à restriction selon la loi du 3 janvier 1979. Pour un document clos il y a moins de cent ans, il sera toujours nécessaire de demander une dérogation au ministère de la Défense, par notre intermédiaire.

1. Sous-série 3P
2. Sous-série IP
3. Sous-série IP11

Document plus librement consultable, la matricule des bateaux, registre où les bateaux de commerce, de pêche, de plaisance sont immatriculés, avec indication du type, du propriétaire, des campagnes. A La Seyne, les registres conservés couvrent 1785-1961. J'ai parlé de plaisance : à partir de 1873, les bateaux de plaisance forment une catégorie particulière, qui ne tient plus de rôle d'équipage, donc qui ne figurera pas dans les collections et répertoires de rôles, mais pour laquelle un permis reste nécessaire. On aura donc également des registres de permis (1908-1967).

Des registres des entrées et sorties (1856-1867 et 1878-1938) mentionnent, comme leur nom l'indique, les navires de commerce qui entrent dans le port et en sortent, avec provenance, destination et cargaison. C'est ce qui donne l'idée la plus juste du trafic marchand, car les autres documents se limitent aux navires immatriculés, armés ou désarmés à La Seyne.

Enfin, on trouve des documents plus particuliers et plus rares tels qu'un registre des établissements de pêche (1877-1958) : viviers et parcs à moules devaient en effet être immatriculés, à la fois pour des raisons d'hygiène et parce qu'ils touchaient le domaine public maritime. Ajoutons que depuis 1913, l'Inscription maritime ne relève plus du ministère de la Marine : actuellement, les Affaires maritimes appartiennent à celui de l'Équipement. Même si, on l'a vu, les quartiers ont versé leurs archives au SHM très au-delà de cette date, il faudra s'adresser aux Archives départementales pour trouver des documents plus récents. Le matricules et rôles d'équipage les plus récents se trouvent quant à eux à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), à Paimpol.

II - Corsaires

Catégorie bien particulière de marins, même s'ils se recrutent parmi les inscrits maritimes comme les pêcheurs : les corsaires. Les archives qui les concernent, essentiellement pour détailler la distribution des parts de prise, se trouvent dans la sous-série 2Q. Celles traitant des corsaires seynois couvrent une période relativement restreinte, mais c'est là qu'il faut aller pour connaître les prises de la Caroline ou de l'Ecureuil pendant les guerres napoléoniennes.

III - Immobilier

Concernant plus directement la Marine nationale, les documents relatifs à l'immobilier. Ne cherchons pas les plans originaux de Balaguier, de l'Eguillette, de Napoléon ou de Peyras : ils ont été construits par le Génie, qui dès le XVIII^e siècle dépendait de l'armée de terre, et ils ont souvent été remis tardivement à la Marine. On trouvera cela au Service Historique de l'Armée de Terre. Il reste à Toulon un registre de plans, datant de 1818 environ, classé dans la série consacrée à la défense des côtes⁴.

Il y a par contre, dans les archives de la Direction des Travaux Maritimes (série K et archives récemment versées), des dossiers, avec délimitation des parcelles, plans de construction, devis... d'immeubles appartenant à la Marine et situés sur la commune : la partie la plus occidentale de la Pyrotechnie, un parc à munitions puis à essence près de l'Eguillette, plusieurs projecteurs de DCA. Tous les instruments de recherche, en particulier pour les versements récents, ne sont pas disponibles en salle de lecture : n'hésitez pas à vous renseigner. De plus, beaucoup d'archives, concernant des immeubles appartenant encore à la Marine (l'Eguillette, Balaguier) ou cédés récemment (le Fort Napoléon) se trouvent encore à la Direction des Travaux Maritimes. On n'oubliera pas les règles sur la communicabilité : un dossier de moins de trente ans n'est pas accessible, sauf dérogation.

Enfin, les archives des Travaux Maritimes dépassent le cadre de la Marine nationale, puisque la préfecture maritime doit apposer son visa à toute demande de travaux touchant le littoral, ou des terrains appartenant à la Marine. On a ainsi quelques dossiers de demandes concernant des embarcadères, l'usine de câbles sous-marins de La Seyne, le réseau de distribution d'eau⁵... En dehors de ces quelques dossiers, la trace laissée par ces travaux dans les archives de la Marine est souvent une simple lettre d'accord ou de refus, qu'on trouvera dans les courriers échangés entre préfet maritime et préfet du département⁶.

4. Cote AB1

5. Sous-série 2K1 ; voir aussi les versements récents

6. Série A

IV - Comptabilité

Les archives du Contrôle financier (série L), comme celles du Commissariat de la Marine, qui gère le budget (série E), ne peuvent manquer d'évoquer les commandes, de biens ou de services, effectuées par la Marine. Néanmoins il n'y a pas, par exemple, de dossier "commandes aux FCM" : il n'existe que des séries chronologiques de registres de comptabilité⁷ (1678-1782), et de marchés avec différents fournisseurs⁸ (1662-1912, par la suite il y a une lacune jusqu'aux années 1970), et toute recherche implique un dépouillement des années concernées.

Par ailleurs, je parlais plus haut des fortifications. Dans les archives du Contrôle financier, on trouvera les registres comptables du service des Fortifications pour 1679-1742, avant qu'il ne soit absorbé par l'armée de terre. Ils sont toutefois peu parlants ("telle somme à Untel pour des travaux de maçonnerie à l'Eguillette"...).

V - Constructions navales

Concernant plus précisément les Constructions navales, elles aussi ont légué au SHM Toulon une collection de marchés (1824-1970)⁹, avec cette fois un classement par

type de produit. Si l'on trouve chez nous quelques plans disparates, les plans des navires de guerre construits par les FCM seront à rechercher au SHM Vincennes, et, pour les plus récents, avec les autres archives de la DCN, au Centre d'Archives de l'Armement à Châtellerault.

Les archives de la DCN comprennent également¹⁰ les matricules des ouvriers (personnel inscrit de 1736 à 1956, avec là aussi, parfois, des index alphabétiques pour un volume ou un groupe de volumes) et leurs dossiers personnels (à partir de 1900 environ). Là aussi, on prendra garde aux restrictions de communicabilité.

On l'a vu, ces collections d'archives commencent et cessent d'être tenues à des dates très variables. Elles sont toujours susceptibles de lacunes : plusieurs registres de l'inscription maritime, par exemple, sont en trop mauvais état pour être consultés, et ne pourront être restaurés avant plusieurs années. Enfin, on aurait du mal à y trouver des documents synthétiques. Il faut donc bien définir à l'avance - au besoin en nous écrivant pour se renseigner plus précisément - la liste des pièces à consulter, d'autant que, compte tenu de l'éloignement des dépôts d'archives, elles ne sont communicables en salle de lecture que deux jours après en avoir fait la demande. Tous ces documents offrent néanmoins quantité d'aperçus sur la vie maritime de La Seyne.

7. Cotes 1L 253 à 410

8. Cotes 5E 176 à 387

9. Sous-série 1G4

10. Sous-série 2G



Archives Marseillaise

ALLEZ LA SEYNE...

C'était en mil neuf cent, et la ville n'avait
Qu'alors pour se distraire et s'amuser un peu
Gymnastique en sous-sol, puis la fête du Mai.
Seynois lisez ces lignes, vous allez être heureux.

Victor Marquet, sportif d'un grand club parisien
Fait connaître au canton sa passion du rugby,
Et vite encouragé par tous les gars du coin,
Nous en sommes très fiers car tout commence ici.

Le champ de La Gatonne des premières manœuvres,
La venue de l'OM, pour ouvrir la maison
Et l'envie de bien faire et de tout mettre en œuvre
Afin de faire aimer ce drôle de ballon.

Victor le précurseur a bien communiqué
Car des gars du chantier ont poursuivi l'affaire
En créant à Toulon il faut que vous sachiez
D'autres associations. On n'est plus seuls sur terre.

L'affaire est donc lancée, rien ne va l'arrêter:
Et d'Antoine Crispin passant à Pégulu,
L'ovale arrive dans les mains de Barbier
Qui le remet à Sias, enfin à Bibicu.

Aujourd'hui notre sport a bien évolué,
Ses règles, son esprit, sa nature primaire
Ont laissé place hélas, au résultat premier.
Mais au diable tout ça, nous sommes centaines.

Henri GIOVANNETTI

Les origines du sport à La Seyne sur Mer (1860-1914)

Jean-Claude Gaugain,
Professeur agrégé, auteur de
*Jeux, gymnastique et sports
dans le Var (1860-1940)*¹.

Le Toulonnais du 9 juillet 1861, rendant compte des régates de la fête patronale de La Seyne, écrit :

"Il faut espérer que la commune de La Seyne qui entre journellement dans la voie du progrès offrira des prix plus positifs que les écharpes, qu'on ne trouve plus que dans les villages les plus reculés des Basses-Alpes."

Cette phrase marque, modestement, la rupture entre les jeux d'exercice traditionnels repérables lors des fêtes patronales et les sports dits modernes. Cela au moment où La Seyne entre dans la modernité industrielle avec la construction des navires en acier et à vapeur. Cette entrée dans la modernité sportive se fait aussi à la même période à Saint-Tropez et à Toulon avec les sociétés de régates et à Hyères avec la société et les courses hippiques. Les premiers promoteurs et acteurs de ces loisirs d'un type nouveau ont été les gens de la mer (Marine impériale et capitaines marchands tropéziens) et les aristocrates hyérois.

Le demi-siècle qui précède la Grande Guerre voit la coexistence de trois grands ensembles d'exercices physiques plus ou moins mis en spectacle : les jeux et affrontements traditionnels (boules, paume, lutte, etc.), les activités conscriptives (gymnastique, tir), plus patriotiques que réellement sportives, et les sports dits modernes, dérivant des progrès techniques (cyclisme par exemple) ou d'origine anglo-saxonne (football, rugby, etc.). L'autre nouveauté est l'apparition d'une nouvelle génération d'associations parmi lesquelles figure le club sportif.

A. Les jeux et affrontements traditionnels.

Ces exercices physiques sont très anciens, variés, popularisés. Ils se pratiquaient sur les lieux ordinaires des activités quotidiennes et s'inscrivaient dans le calendrier festif traditionnel et dans la toponymie urbaine. Par exemple,

La Seyne avait au XVIII^e sa rue du Jeu de ballon (rue Messine). Plus que dans la plupart des autres communes varoises, la fête locale seynoise, qui se déroulait la première semaine de juillet, intégrait un grand nombre de concours dont la plupart étaient à caractère "sportif" : **courses d'animaux, courses pédestres, sauts, régates à l'aviron et à la voile, tir à la cible, boules, jeu de paume, jeu de ballon**, auxquels il faut ajouter les concours de danse (dances de caractère, valse), les jeux nautiques (**targue, jeu de bigue, courses à la nage** avec lâcher de canards et plus rarement de cochons) et enfin les affrontements plus ou moins codifiés, comme **l'escrime** qui restait alors encore largement un entraînement au duel, **la boxe française et la lutte**. Cette dernière passait pour une spécialité provençale et l'ouest littoral varois, de La Seyne à Hyères, fournissait beaucoup de lutteurs, la plupart d'origine italienne. Par exemple, Cardi dit Coconet.

La Seyne était également célèbre pour ses joueurs de paume et de ballon. Là aussi, les Italiens jouaient les premiers rôles. Ce fut le cas dans les années 1880 du "grand Estienne" qui remportait tous les concours auxquels il participait dans la région. Mais à partir du début des années 1890 jusque vers 1905, avec la montée du nationalisme (boulangisme et poussée xénophobe au moment de l'affaire Dreyfus), des communes interdirent aux étrangers la participation aux concours des fêtes locales et de la fête nationale. "Le grand Estienne" fut écarté des fêtes du Beausset en 1891... mais reçut une médaille commémorative pour ses exploits passés. La joute du 14 juillet à Toulon fut réservée de 1900 environ à 1914 aux nationaux, donc interdite aux pêcheurs italiens de la section de Saint-Mandrier. En 1894, la victoire au jeu de ballon d'une équipe d'Italiens de La Seyne à Brignoles fut contestée par un joueur de Cabasse qui réclamait leur exclusion des fêtes.

Je n'ai pas relevé de traces de cette crispation identitaire dans ces circonstances à La Seyne même. Elle n'a d'ailleurs pas concerné toutes les pratiques sportives.

Cela montre que la fête locale était très sensible au contexte politique et social. On en a encore la confirmation avec la réduction de la partie religieuse, mais aussi avec la participation de femmes et de jeunes filles à certains exercices : régates à la voile et à l'aviron à Saint-Mandrier et à Tamaris en 1892 et en 1900 et aux courses cyclistes en 1893 et 1894 aux Sablettes.

A cette époque, la presse varoise rendit compte de manifestations féministes lointaines.

B. La gymnastique patriotique.

La gymnastique ne devint **matière d'enseignement** à Toulon et à Draguignan qu'à la fin du Second Empire avec le décret du 3 février 1869 de Victor Duruy. Il convient de préciser qu'elle était enseignée par des militaires et que les autorités insistaient sur le maniement du fusil et "l'école du soldat". Donc, la "militarisation" de la gymnastique a précédé Sedan. Cet enseignement à La Seyne ne commence que lorsque Jules Ferry fait voter la loi du 27 janvier 1882 rendant obligatoire la gymnastique et les exercices militaires, y compris dans les écoles élémentaires. C'est une gymnastique patriotique et disciplinaire qui se développe dans le contexte de la République laïque et du thème de la Revanche. Cette œuvre est complétée par le décret ministériel du 6 juillet 1882 qui organise **les bataillons scolaires** dans les écoles. Comme une trentaine au moins de communes varoises, La Seyne eut le sien, avec pour instructeur Alexis Porre, instituteur et futur conseiller général radical-socialiste.

C'est dans ce contexte de Revanche et de "régénération de la race" que naissent et se développent **les sociétés de gymnastique** dont le but est de préparer les jeunes gens au service militaire. Donc les finalités conscriptives, patriotiques, mais aussi hygiéniques, sont fortement affirmées. Dans le Var, elles naissent tardivement, à partir de 1883 et surtout dans les villes qui possèdent une garnison (Draguignan, La Seyne et Toulon). Avant 1914, La Seyne voit naître quatre sociétés de gymnastique : les Disciples de Denfert-Rochereau (1886), les Sans Peur (1897), l'Aurore (1905) et l'Avant-Garde (1907). Il y eut aussi une société de tir, la Société mixte du 113e territorial dont le président fondateur fut Pétin, membre de la section locale de la Ligue de la Patrie française et futur député-maire. Les Disciples de Denfert-Rochereau eurent comme présidents d'honneur le général Boulanger, ministre de la Guerre et le conseiller général Cyrus Hugues. Les Sans Peur groupaient de jeunes ouvriers des chantiers navals. Seule l'Aurore survivra entre les deux guerres.

Ce qui caractérise la gymnastique seynoise, c'est la fragilité et le fonctionnement intermittent et chaotique de ses sociétés, engluées dans les querelles politiques locales.

Lors des deux fêtes fédérales de gymnastique qui ont eu lieu dans le département, en 1893 et en 1905, la ville de La Seyne n'était pas représentée, aucune société locale n'étant en état de fonctionner. Faut-il mettre en parallèle leurs difficultés de recrutement et de fonctionnement et la sensibilité antimilitariste et anarcho-syndicaliste d'une partie de la jeunesse ouvrière seynoise ? Enfin, une dernière précision : ces sociétés de gymnastique et de tir étaient fermées aux étrangers, c'est-à-dire ici aux nombreux Italiens qui avaient gardé leur nationalité et dont la patrie d'origine était membre de la Triplice. Elles étaient au service du "relèvement patriotique" et de la "régénération de la race".

C. Les sports modernes.

Disons schématiquement qu'ils se différencient des jeux d'exercices traditionnels (boules, paume, ballon, targe, etc.) par un certain nombre de caractéristiques. Ils se pratiquent dans le cadre d'associations en général fédéralisées, dont le rôle est de réglementer les compétitions et d'établir un calendrier qui se détache progressivement du calendrier festif traditionnel (fête patronale, fête nationale).

La Seyne a vu naître de 1880 à 1914 au moins **32 associations sportives** repérables dans les documents officiels, pour celles qui ont eu une existence légale, et dans la presse pour les autres qui relèvent d'une sociabilité intermédiaire entre celle qui est "informelle" et celle qui est "officialisée". Ces sociétés se répartissaient de la manière suivante :

Jeux "sportivisés" (boules, targe) :	6
Yachting :	2
Sociétés conscriptives (gymnastique, tir) :	5
Cyclisme :	8
Sports athlétiques anglais (football, rugby) :	7
Divers (escrime,  boxe, skating) :	4

Huit d'entre elles, c'est-à-dire le quart, ont été formées avant le vote de la loi du 1^{er} juillet 1901 accordant une large liberté aux associations non congréganistes. Donc, le véritable essor de cette forme de sociabilité commence après le vote de cette loi qui n'impose plus l'autorisation et la déclaration préalables (article 2) que pour les sociétés qui veulent jouir de la capacité juridique (article 5).

Cette loi donne donc un grand espace de liberté aux sociétés sportives par exemple. L'essor de la pratique sportive est également à mettre en relation avec le processus de "sportivisation" de certains jeux, à la diffusion de la bicyclette et à l'irruption des sports collectifs d'origine anglaise. La naissance de la presse sportive varoise à partir de 1905 a joué aussi un rôle d'accélérateur dans la formation des clubs sportifs.

La "**sportivisation**" (ou "sportisation") des jeux est leur processus de transformation en sports par la constitution d'associations et de fédérations et leur codification de plus en plus précise dans le cadre de compétitions s'insérant dans un calendrier spécifique.

La plus ancienne société de **boules** est celle des Boulomanes seynois, autorisée par la préfecture le 7 août 1899. Elle groupait des ouvriers et des employés des chantiers navals et de l'arsenal maritime de Toulon et était présidée par l'instituteur Edouard Aillaud qui jouera un rôle important dans la création de la Fédération varoise des boulomanes. Elle sera refondée le 24 avril 1912 dans un café de la place des Esplageolles.

Le **vélo** fait son apparition dans le Var en 1868 et les premières courses ont lieu la même année. La bicyclette finit par s'imposer au détriment des autres cycles dans les années 1890. A La Seyne, elle se diffuse surtout à partir de 1893, année qui voit naître le premier club seynois, le Vélo-club dont les 36 membres fondateurs ne possédaient pas tous une bicyclette. Il apparaît pour la première fois dans la presse en juillet à l'occasion de la fête locale. Les sociétaires remisaient leurs machines au restaurant Roubaud, quai Regonfle. Le club disparut vite, après avoir fêté la venue de l'escadre russe. Cinq ans plus tard, naîtra un club solide et durable, le Vélo-sport, autorisé le 17 août 1898, et dirigé au départ par un chaudronnier, un employé et un étudiant en pharmacie. Il deviendra un des meilleurs clubs cyclistes de la région, en grande partie grâce à ses champions italiens : Zanolò, Léon Caprino, Pastorello, Henri Calizzano, Antoine Conte, originaire de Limone, Joseph Satraghi, etc. Jusqu'en 1906, comme ce fut le cas à la même époque pour la plupart des clubs pionniers, son fonctionnement fut difficile. Il prit réellement son essor à partir de cette date grâce aux présidences de Pignol (1906-1909), Moquet (1909-1919), puis Marc Manavella qui dirigera 230 sociétaires en janvier 1922. A partir de 1909, le Vélo-sport organise en sep-

tembre la course La Seyne-Aubagne et retour (95 km). En 1910, Léon Caprino participe au Tour de France des indépendants. Il a eu une très longue carrière, entamée à 17 ans, en 1902, et terminée à la fin des années vingt après trois interruptions (service militaire, guerre, opération chirurgicale)

La Seyne a, comme Toulon, été d'abord une ville de **rugby**. Le football-association n'y a joué pendant longtemps qu'un rôle secondaire. Après une tentative avortée à Hyères en 1899, le rugby varois a commencé réellement son existence à La Seyne grâce à Victor Marquet, "ingénieur" aux chantiers, qui fonde l'Union sportive seynoise (USS) au cours de l'année 1901 et dont les statuts sont déclarés et approuvés le 21 janvier 1902. Marquet était un ancien élève du lycée Lakanal de Sceaux et un des animateurs du club du lycée qui participa à la fondation de l'Union des sociétés françaises des sports athlétiques (USFSA) qui gérait le sport amateur. Il arriva à La Seyne en 1899 après son service militaire dans l'artillerie à Toul. Il réussit à rassembler des joueurs qui habitaient la vieille ville et des soldats de l'infanterie coloniale. Le recrutement mêlait la petite bourgeoisie, le monde des employés et de l'élite ouvrière, des fils d'officiers mariniers, des étudiants ainsi que des coloniaux. C'était avant tout la manifestation d'une sociabilité de voisinage. Parmi les premiers joueurs, on remarque les cyclistes Pastorello et Zanolò, déjà cités. On reconnaît aussi Victor Crispin, le futur maire SFIO de Six-Fours et Jean Marquet qui ira faire en Indochine une double carrière d'administrateur des Douanes et d'écrivain "colonial". Les premiers matchs eurent lieu à la Gatonne sur un terrain de manœuvres de l'infanterie coloniale. De 1902 à 1907, l'USS dispute le championnat du comité du Littoral (Bouches-du-Rhône, arrondissement de Toulon) contre l'Etoile sportive toulonnaise (EST), que Victor Marquet rejoindra, et les principaux clubs marseillais, dont l'OM qui, à ses débuts, pratiquait les deux variantes du football : le rugby et l'association. En mai 1907, l'USS et l'EST fusionnent pour former le Club varois. Un an plus tard, il laisse la place au Rugby club toulonnais (RCT) considérablement renforcé par les meilleurs joueurs militaires (marins et télégraphistes des régiments coloniaux).

Avant la dissolution de l'USS, naît en novembre 1906 l'Olympique seynois, club multisports (rugby, cyclisme, water-polo, cross-country) qui recrute aussi à l'Ecole primaire supérieure de la ville. Parmi les sociétaires, on reconnaît Zanolò et Cresp, marchand de cycles et futur conseiller municipal communiste.

Les autres sports n'ont guère connu d'audience avant la Grande Guerre. **L'escrime**, encore largement mondaine et militaire a donné naissance au Fleuret seynois, société éphémère. **La boxe anglaise** ne commence à être connue que grâce à des directeurs de salles de spectacles, à des gymnastes militaires passés par l'Ecole de Joinville, et à des directeurs de salles de culture physique. **Le skating** n'est à la veille de la guerre qu'une mode passagère.

En conclusion, les débuts du sport à La Seyne se caractérisent par **quelques faits majeurs** :

D'abord, un démarrage lent et difficile du mouvement associatif, mais à la veille de la Grande Guerre, on peut considérer que La Seyne est une ville "sportive" dont les clubs luttent à armes égales avec les clubs toulonnais, hyérois et même marseillais, en particulier en rugby et en cyclisme.

Le terreau social était potentiellement riche avec les milliers d'ouvriers et d'employés des chantiers et, il ne faut pas les oublier, les travailleurs de l'arsenal maritime, les élèves de l'Ecole primaire supérieure, les matelots et les fantassins de la Coloniale. Cependant, le départ des troupes coloniales fut responsable du tarissement du recrutement des clubs de rugby. Assez vite, l'amalgame se fit au sein des clubs qui accomplirent un certain brassage et contribuèrent à l'intégration des nouveaux venus, en particulier les Italiens et les Corses. La Seyne connut peu le sport identitaire. Pourtant, il y eut des cercles, des chambrées, des sociétés de secours mutuel et des musiques uniquement italiennes par exemple,

et une sensibilité bonapartiste marquée dans la communauté corse. En mars 1913, les sociétés italiennes seynaises se fédérèrent avec la plupart des autres sociétés locales, dont une société de gymnastique.

Enfin, le sport seynois doit beaucoup aux Italiens. Beaucoup plus qu'à Toulon et à Hyères par exemple. Leur présence est très visible au jeu de paume, au jeu de ballon, à la targue (à Saint-Mandrier), à la lutte, mais aussi au rugby et surtout au cyclisme. Pour certains d'entre eux, il a été un facteur de promotion sociale : ce fut le cas de Zanolo qui, après une carrière d'athlète, de cycliste et de rugbyman, est devenu marchand de cycles.

Sources : Archives départementales du Var (surtout série M). Archives municipales de La Seyne (délibérations du Conseil municipal). Renseignements fournis par M. A. Sias, "mémoire" de l'Union sportive seynoise.

Presse : Le Toulonnais, Le Petit Var, Le Midi, Le Journal du Var, Le Var sportif, La Vie sportive.

Documents officiels : Journal officiel, Recueil des actes administratifs de la Préfecture.

1. Pour plus de détails, cf J.C. Gaugain, *Jeux, gymnastique et sports dans le Var (1860-1940)*, L'Harmattan, "Espaces et Temps du Sport", 2000, 404 pages.

L'année 1898 : Y a-t-il une affaire Dreyfus à La Seyne ?

Bernard Sasso,
Docteur en histoire.

1898 : L'affaire Dreyfus atteint son paroxysme. L'année s'ouvre sur un formidable coup de tonnerre. Le 13 janvier, deux jours à peine après l'acquittement d'Esterhazy contre qui pèsent pourtant les plus lourdes charges d'espionnage au profit de l'Allemagne, Emile Zola publie dans le journal "L'Aurore" son fameux "J'accuse". L'article de Zola ouvre sur une année où se sont succédés coups de théâtre, arrestations, suicides, chutes de ministères et cela dans un climat de guerre civile nourri d'un violent antisémitisme.

Les élections législatives de mai ne font rien pour calmer cette fièvre, bien au contraire. Comme l'a écrit Pierre Birnbaum dans son récent livre "Le moment antisémite. Un tour de France en 1898" : "La société française s'abandonne largement, de manière ouverte ou plus feutrée, à un antisémitisme multiforme"¹.

Dès le 14 janvier, les étudiants de la faculté de droit de Paris descendent le boulevard Saint Michel en criant "A bas Zola! Mort aux juifs". Le 16, lors de l'imposante cérémonie en l'honneur du départ à la retraite du général Saussier, gouverneur de Paris, la foule crie: "Vive l'armée! A bas les juifs!". Le même soir, un immense meeting nationaliste et antisémite est organisé au "Tivoli – Halle". Des milliers de personnes sont présentes pour protester contre "les agissements de la juiverie internationale". A la sortie des bagarres éclatent. Des groupes nationalistes se dirigent vers le quartier juif et saccagent des boutiques.

La vague antisémite s'étend rapidement à la France entière et hors de la métropole : l'Algérie est le théâtre de pogroms et de violences d'une rare intensité sous la conduite de leaders "antijuifs" dont le jeune maire d'Alger, Max Régis².

La Provence n'est évidemment pas épargnée par ce mouvement de fond. Pendant toute l'année 1898, Marseille est agitée par un mouvement antisémite de grande ampleur d'autant plus fort que la ville sert d'embarcadère pour l'Algérie où se rendent en nombre les chefs antisémites. Une anecdote significative dénote ce climat. Lors d'un meeting électoral,

un candidat aux élections législatives de mai déclare "s'inspirer des principes de 1798, traite de voleur le gouvernement actuel, s'avoue socialiste convaincu, se proclame antijuif". Un des auditeurs l'interrompt alors pour lui demander de prouver qu'il n'est pas juif. Le candidat s'exécute, après avoir demandé aux femmes de quitter l'assistance. Il monte sur une chaise et "expose aux regards de toutes les personnes présentes ses parties sexuelles"³. Comme le note très justement Pierre Birnbaum :

"Populiste et antisémite se donnent d'autant plus libre cours à Marseille qu'on y assiste comme dans d'autres régions de France à forte population ouvrière à des rapprochements surprenants entre des camps idéologiquement rivaux, boulangistes, nationalistes et socialistes, même parfois de stricte obédience, joignant leurs efforts pour abattre, avec l'aide de certains groupes catholiques, la République des opportunistes et combattre la présence juive"⁴.

A quelques kilomètres de la grande métropole méditerranéenne, le Var n'est pas épargné par le mouvement antisémite. Mis à part quelques grandes figures des cercles clémencistes, (Charles Rousse député de Brignoles, le sénateur Victor Méric, le maire de Draguignan Félicien Martin), le camp anti-dreyfusard est largement majoritaire dans l'élite politique varoise. Henri Pastoureau, le maire de Toulon, son premier adjoint Victor Micholet, le président du Conseil Général, Jean-Baptiste Abel, sont résolument anti-dreyfusards. Les forces socialistes locales ne sont pas en reste dans la dénonciation antijuive malgré la visite à Toulon, le 25 juin, de Jean Jaurès, figure de proue du dreyfusisme. Prosper Ferrero, qui sera élu député de Toulon, dénonce "la banque juive internationaliste". Et à plusieurs reprises déclare "si j'avais été ministre, j'aurais fait fusiller Dreyfus". Le député de Draguignan, Maurice Allard, est tout aussi convaincu. A un journaliste, il déclare le 21 mai 1898: " Dans l'affaire Dreyfus, ma ligne de conduite est toujours française et républicaine. J'ai toujours affirmé que je tenais Dreyfus pour coupable et jamais je n'ai pris la défense d'un traître"⁵

1. Pierre BIRNBAUM *Le moment antisémite - Un tour de France en 1898* (1998) p.11

2. Pour l'Algérie cf. Pierre Hebey *Alger 1898 - La grande vague antijuive* (1996)

3. Birnbaum p. 175

4. Idem p. 186

5. Charles GALTRE : *Le tigre en Provence - Georges Clémenceau l' élu du Var* 1991 p. 154-155

C'est que, nationalement, le socialisme français est profondément divisé sur l'Affaire surtout après la publication de "J'accuse". Viviani, Millerand, par tactique électorale, sont sur une prudente réserve. Jaurès, au contraire, estime que c'est une bataille essentielle. Quant à Jules Guesde, il estime que la lettre de Zola est l'acte le plus révolutionnaire de son époque. Cela n'empêche pas le chef socialiste de publier en juillet – Jaurès ayant été battu lors de l'élection législative de mai – une déclaration au nom du Conseil National du Parti Ouvrier affirmant que "les prolétaires (...) n'ont rien à faire dans cette bataille qui n'est pas la leur"⁶.

Et La Seyne? Est-elle à l'écart de cette grande bataille nationale que provoque l'Affaire Dreyfus? Est-elle prise aussi dans la grande vague antijuive? Les archives et la presse de l'époque ne donnent aucune indication significative de manifestations ou d'actes antisémites dans notre localité. Mais la localité n'est-elle pas influencée par l'idéologie antisémite quand on sait que son représentant à la chambre, l' élu de ce qui était alors la seconde circonscription du Var (Toulon extramuros), était l'un des plus fanatiques et acharnés antisémites : Gustave Cluseret. Ancien membre de l'Internationale, délégué à la guerre de la Commune de Paris, il a été élu lors d'une élection partielle en décembre 1888 député du Var⁷, réélu en 1889 et 1893. Bien qu' âgé, en mai 1898 de soixante-seize ans, il est de nouveau candidat à sa succession. Et chez cet ancien militaire qui siège à la chambre à l'extrême gauche point de plus forte conviction que la culpabilité de Dreyfus.

L'homme concilie à merveille, du reste, la défense des intérêts ouvriers et paysans (il est le promoteur d'une loi sur la retraite des agriculteurs indigents) avec un sourcilieux nationalisme et un antisémitisme virulent. Ces trois éléments sont loin d'être très éloignés à l'époque. Le grand écrivain lorrain Maurice Barrès est le plus célèbre représentant de cette synthèse où l'antisémitisme constitue l'axe central de l'élaboration d'un nationalisme des "petits" et de tous ceux qui n'ont pour eux que leur enracinement et leur qualité de Français. Comme l'écrit Zeev Sternhell dans son étude "Maurice Barrès et le nationalisme français" : "Pour Barrès, l'antisémitisme est une conception politique et non pas une simple haine du juif, il a une fonction à remplir aux côtés du socialisme: c'est une conception progressiste devant servir de plate - forme à un mouvement de masse"⁸. Dans le Var, à La Seyne ouvrière et industrielle, le député Cluseret est le représentant de ce courant du socialisme national, que la conclusion de l'affaire Dreyfus rejettera définitivement vers la droite. Cluseret, malgré son âge et sa place à l'extrême gauche est depuis le début des années 1890 de tous les combats antisémites et anti – étrangers au service du socialisme national. Il

est un actif collaborateur du journal antisémite d'Edouard Drumont "La libre parole" dont le slogan est "La France aux Français".

Dès février 1895 avec ses autres amis députés souvent venus comme lui de l'extrême-gauche, il dépose une proposition de loi sur la limitation des droits des naturalisés, qu'un historien a qualifié d'"une propositions les plus réactionnaires en la matière que le Parlement ait connue"⁹. Rompant avec l'esprit de la loi de 1889, elle vise à restreindre la naturalisation en transformant les naturalisés et leurs descendants en sous-citoyens tant en matière de droits sociaux que politiques. La loi a pour objet de déclarer inéligibles et incapables de remplir les emplois civils et militaires les étrangers naturalisés français ainsi que les descendant d'étrangers jusqu'à la quatrième génération. Elle interdit d'autre part, aux dignitaires de l'Etat, aux officiers de l'armée de terre et de mer et à certains fonctionnaires de contracter mariage avec des étrangères même naturalisées jusqu'à la quatrième génération.

Les mêmes députés, dont Cluseret, déposent en novembre 1896, une nouvelle proposition de loi ayant pour but de mettre un terme à l'emploi des étrangers, de limiter leur séjour en France et de contrôler les hébergeants. L'article 2 stipule: "Il est interdit d'employer des étrangers. Tout patron qui violerait la présente loi serait passible d'une amende de 250 à 1000 francs pour chaque contravention". L'article 3 prévoit que "tout logeur, toute personne recevant un étranger est tenu d'en faire la déclaration à la mairie de la commune, dans les deux jours de l'arrivée de l'étranger, et d'aviser de son départ dans les deux jours du dit départ".

En pleine affaire Dreyfus, le 10 janvier 1898, Cluseret est signataire de la proposition du député Pontbriand, tendant à "n'admettre dans l'administration, dans l'armée ou la marine, comme officiers, que les Français ou les personnes nées de parents naturalisés français depuis trois générations". Le 11 février, il est parmi les 198 députés qui appuient le député de Dax, Denis, qui demande au gouvernement "quelles mesures il comptait prendre pour arrêter la prédominance des juifs dans les diverses branches de l'administration française". Prenons garde ici de ne voir dans ses projets de loi que les élucubrations de quelques exaltés de droite ou monarchistes.

6. Jean-Jacques FIECHTER *Le Socialisme français : de l'Affaire Dreyfus à la Grande Guerre* (1965) p. 48-52

7. Bernard SASSO, *L'élection partielle de 1888, première "défaite" de Clémenceau dans le Var ?* Bulletin de la Sté des Amis du Vieux Toulon N° 122 Année 2000.

8. Zeev STERNHELL *Maurice Barrès et le nationalisme français* (1985) p. 231

9. Pierre-Jacques DERAÏNE : *De l'usage politique des ouvriers étrangers en France - Un précurseur : le député Paulin-Méry. Gavroche Revue d'histoire Populaire* N° 93-94 (Mai-Août 1993) p. 22

10. Zeev STERNHELL *La droite révolutionnaire 1885-1914 - Les origines françaises du fascisme* (1997) p. 271

Non, ces projets sont au cœur même de l'idéologie d'une fraction du socialisme français. Pour elle, le socialisme officiel, dont la figure de proue est le dreyfusard Jean Jaurès, est vendu à une République bourgeoise pilier essentiel du "système juif". Pour elle, comme le note Zeev Sternhell dans son étude "La Droite révolutionnaire – Les origines françaises du fascisme"¹⁰, les antisémites sont les derniers français à partager avec les "petits", c'est-à-dire le prolétariat et la paysannerie, l'amour de la patrie et la cause du Peuple. Cette République bourgeoise fondée "par l'entente des juifs, des protestants et des francs-maçons", protégée par les "intellectuels" serviteurs du "collectivisme judéo-allemand ne peut avoir qu'un seul but désormais: réduire les travailleurs français en "esclaves des juifs", les remettre pieds et poings liés entre les mains de la Haute Banque, de la finance internationale, des monopoles. Et ces thèmes, le député de La Seyne Cluseret les reprend inlassablement: la lutte antidreyfusarde est le grand combat des "petits" contre les "gros".

A la fin de sa vie, il publie, à l'occasion des élections sénatoriales, un manifeste très significatif: "Si ma vieille peau peut, une dernière fois, être utile à mon pays, qu'elle serve à battre le rappel des patriotes autour de son drapeau (...). La victoire, est dans vos mains patriotes varois, comme vos pères, chargez sur les traîtres, les dreyfusards, les panamistes, la trahison et la vénalité, Dreyfus (...). De l'autre la Patrie, autour d'elle ses enfants, dont je suis un des aînés, prêts à la défendre envers et contre tous. Ce n'est pas moi le candidat, c'est ELLE. Patriotes varois, souvenez-vous d'Aups et choisissez!"¹¹. Suprême habileté contenu dans cet appel à la démocratie varoise: par deux fois ("Comme vos pères", "Souvenez-vous d'Aups") est évoquée, en filigrane la résistance varoise au coup d'Etat de Louis-Napoléon en 1851. A la fin du XIX^{ème} siècle comme en son milieu, suggère Cluseret, la République sociale, celle des exploités, des paysans et des ouvriers doit se lever pour se défendre.

Que ces thèmes reçoivent un profond écho dans le Var, on peut le déduire, pour l'année 1898, des souscriptions au Monument Henry qu'a étudié l'historien américain Stephen Wilson. L'on se souvient que le Lieutenant-Colonel Henry est l'un des principaux protagonistes de l'affaire Dreyfus. Il est l'auteur du fameux "faux patriotique" qui le mènera, en août 1898 à la prison et le 31 août au suicide.

A la suite de ce drame, le journal "La libre parole" lança une souscription en faveur de sa veuve qui recueillit les dons de 25 000 souscripteurs, dont Cluseret évidemment. Il est inscrit pour 5 francs sur la onzième liste avec ce message: "Pour la veuve du colonel Henry contre le juif Reinach"¹². Stephen Wilson a montré, à partir des listes des souscriptions, que trois grands ensembles régionaux (ceux où le pourcentage

des souscripteurs par rapport à la population totale des départements est positif) ont des taux élevés de + 50 ou de +60. Parmi ces ensembles, la France méridionale où le Var est bien représenté. L'historien américain souligne que le grand nombre de souscripteurs varois s'explique par l'hostilité à l'égard de Georges Clémenceau, ancien député du département et célèbre dreyfusard¹³. Ne peut-on aussi émettre l'hypothèse que la présence que la présence dans notre département d'un député aussi notoirement antisémite et antidreyfusard que Gustave Cluseret a pu contribuer à motiver certains varois?

C'est donc ce député qui en mai 1898, sollicite pour la quatrième fois, les suffrages des électeurs de la seconde circonscription, Toulon extra-muros, qui s'étend à l'époque de Sain-Cyr à Hyères et dont la ville principale est La Seyne.

Tous les historiens s'accordent à dire que d'un point de vue national l'affaire Dreyfus est à peu près absente de la campagne électorale. Dans son ensemble la chambre des députés reste étonnamment stable, même si deux grandes figures du dreyfusisme sont battues: Jean Jaurès à Carmaux dans le Tarn et Joseph Reinach à Digne dans les Basses-Alpes. Par contre Edouard Drumont, chef des antisémites est triomphalement élu à Alger. Qu'en est-il de la deuxième circonscription. Gustave Cluseret se voit, principalement, opposé à un candidat du Parti Ouvrier Français, Louis Stroobant, investi par le Comité central socialiste de la 2^{ème} circonscription. Ouvrier – cordonnier de métier, âgé de 38 ans, il a commencé sa vie de travail à 11 ans. Au moment de l'élection il est secrétaire de la Cordonnerie Parisienne et membre de la Fédération des Bourses de Travail et de la Confédération Générale du Travail où il représente l'Union des Syndicats ouvriers du Var. Son programme est classiquement socialiste: révision de la Constitution, suppression du Sénat, séparation de l'église et de l'Etat, retour à la nation des grands monopoles (chemins de fer, Banque de France), instruction laïque et obligatoire, service militaire à deux ans.

11. Archives Départementales du Var 2 M 4-8

12. "La libre parole" 24 décembre 1898

13. Stephen Wilson: *Le monument Henry: la structure de l'antisémitisme en France 1898 Annales ESC* (Mars-Avril 1977) pp. 265-291

14. "Le Petit Var" 15 mai 1898

15. Commissaire de Police de La Seyne à Sous-Préfet 17 mai 1898. Archives départementales 2 M 38-1
16. "Le Petit Var" 16 mai 1898

17. Idem

Il ne souffle mot de l'Affaire Dreyfus pendant la campagne mais doit se défendre sur le sujet lors de réunions électorales. Le 13 mai, lors d'une réunion du Comité Socialiste à Hyères il revendique "hautement sa qualité de cordonnier et de Français et s'est déclaré contre la juiverie" ¹⁴. Le 15 mai, lors d'une réunion dans la cour des écoles laïques où 2000 personnes sont présentes, dont le maire de Marseille Flaissières, il se défend d'insinuations malveillantes répandues contre lui par les amis de son adversaire et déclare qu'il "n'est pas Allemand, comme on l'a dit, qu'il est né à Paris en 1860". Il se défend "d'être juif et reproche à ses adversaires de vouloir livrer une guerre de religion, que les juifs sont nos gouvernants qui soutiennent les Rodschilds (sic) et toute la haute finance" ¹⁵. Le 18, à Solliès-Ville, en réponse à une attaque d'un de ses auditeurs, Stroobant "a nettement déclaré qu'il était anti-juif" ¹⁶. On le voit l'ambiance délétère qui touche la France en pleine fièvre antisémite n'épargne pas La Seyne et ses environs.

Quant au député sortant, lui aussi soutenu par un Comité Républicain Socialiste basé à La Seyne 'composé en majeure partie d'ouvriers des Chantiers et de l'Arsenal et de paysans" ¹⁷, il se présente comme "Patriote, Socialiste indépendant". Son programme est le bilan de 10 ans de députation et un quasi-slogan: "Nous sommes des Français de France qui voulons un régime de liberté".

La campagne électorale est cependant dominée par une question locale : la très dure grève qui secoue les Chantiers entre mars et avril 1898 à propos de la question de la caisse de secours des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Les historiens locaux y ont vu principalement un conflit patron-ouvriers. Ils ont oublié sa dimension politique surtout à la veille d'élections législatives. Ses meneurs sont des opposants décidés à Cluseret et à la municipalité Bernard Chieusse, le principal meneur et le président du Comité Socialiste de la 2^{ème} circonscription, celui-là même qui a décidé de présenter Stroobant. Ravel, le président du Comité de grève est un adversaire irréductible de Cluseret. Le commissaire de La Seyne ne s'y trompe pas. Dans un rapport du 14 avril, il note : "Certaines personnes qui paraissent bien informées

disent tout haut que cette grève est absolument une grève où la politique n'est pas étrangère. On cherche à la maintenir, dit-on, le plus longtemps possible dans le double but d'empêcher la réélection de M. Cluseret (...) et de faire ainsi échec au Conseil Municipal de La Seyne" ¹⁸. Il n'est donc pas étonnant que toutes les tentatives de conciliation menées par Cluseret (mais aussi par la sénateur Méric) échouent lors de cette grève.

Les résultats du second tour montreront que la grève a laissé des traces. Dans son fief de La Seyne, Cluseret est devancé de près de 300 voix par Stroobant. Sur les 26 communes de la circonscription, Cluseret arrive cependant en tête dans 20 communes, conservant ses places-fortes du Gapeau et de La Crau et bénéficiant dans toutes les villes côtières sauf Bandol du vote de nombre d'électeurs conservateurs. Grâce à elles, il conserve une substantielle avance de plus de 1500 voix sur son concurrent. Pour la quatrième fois consécutive, l'un des députés les plus anti-dreyfusards de France est envoyé à la chambre représenter La Seyne.

Quelques semaines plus tard se tient un grand banquet du Comité Central Socialiste Révolutionnaire où toute la fine fleur de l'antisémitisme militant est présente. Rochefort, l'ancien Communard reconverti antisémite, préside. Cluseret a envoyé une lettre pour excuser son absence:

"Vous savez si je suis de cœur et d'âme avec Rochefort et vous tous, patriotes antijuifs; j'ai été l'un des premiers à donner mon adhésion, mais j'entre dans ma soixante-seizième année et les forces ne répondent pas toujours à la bonne volonté. Soyez donc mon interprète auprès de Rochefort et de nos amis; et si je n'ai pas la force de banqueter, j'aurai, si vieux que je suis, celle de défendre la patrie et nos idées, le moment venu" ¹⁹.

Même si les facteurs locaux jouent un grand rôle pendant cette période, l'Affaire Dreyfus a donc un impact non négligeable à La Seyne du fait même de la personnalité de son député.

18. *Rapport Commissaire de La Seyne 14 avril 1898. Archives départementales du Var 4 M 56-2.*

19. "L'intransigeant" 13 juin 1898

Un entretien avec M. Marius Autran

« Les écoles de mon enfance »

*L'entretien a été sollicité et préparé
par Marie-Claude Argiolas
et le document vidéo réalisé
par René Reverdito
avec la participation des élèves
du collège Paul Eluard de La Seyne sur Mer.*



Mon enfance a été assez tumultueuse. Ma première école fut celle de la rue d'Alsace, où se trouve aujourd'hui la protection maternelle et infantile. C'était une construction d'un étage, avec deux classes au premier et une cour de récréation. C'était en 1914, j'avais 4 ans. A l'époque, on ne parlait pas d'école maternelle, mais d'école enfantine. Pour l'école de la rue d'Alsace, on parlait de "l'asile"... Ce nom existe depuis le 19ème siècle, et la rue portait le nom de Rue du miséréré, et même avant de Rue de l'évêché. Il faut dire que tout ce secteur appartenait aux curés.

" L'asile ", avec ses deux classes, avait de gros effectifs : 184 élèves en 1912, avec une classe de 73 élèves, et une de 111 élèves !! La directrice, Mme Rose Azibert, réclamait bien sûr une troisième classe...

C'était en fait une garderie plutôt qu'une école. On jouait dans la cour poussiéreuse, entassés... Moi, je restais tranquille dans un coin. Je n'y suis resté que quelques mois...

En effet, mes parents sont partis à l'époque à FERRYVILLE, en Tunisie, comme beaucoup de gens de l'Arsenal. Là-bas, c'était une école maternelle. Et les pays colonisés étaient à l'époque mieux équipés que la métropole. Nous étions une vingtaine d'enfants, mais seulement des européens, pas d'indigènes. Les activités étaient plus variées, et les locaux étaient tout neufs, comme les habitations pour accueillir ces centaines de Seynois et de Toulonnais. Mais j'ai eu le paludisme, et je suis donc revenu à La Seyne, chez mes grands-parents qui habitaient au Pas du Loup. Et je suis allé alors à l'école des Sablettes, construite sur l'isthme même.

" Imaginons la mer se brisant jour après jour pendant des siècles, de Nord et de Sud, les vagues se rencontrant au même lieu, apportant sable, dépôts divers, les entassant, un banc, une plage, les détruisant, les refaisant sans cesse, selon flux et reflux, lais et relais, et reliant l'île et le continent. L'isthme des Sablettes est formé. "

(TEXTE DE PIERRE CAMINADE)

Du reste, le terrain n'appartenait pas à la commune, et on a failli démolir l'école qui était presque terminée ! Manifestations, protestations des parents, etc... ont permis finalement de la conserver. J'étais ici aussi dans une classe enfantine, et j'y suis resté deux ans.

Voyez une école construite sur l'isthme, et Marius Autran écolier alors. Cette école parachève la géopolitique du lieu nouveau. Lorsqu'une largade menace d'inonder l'école, les pêcheurs italiens et provençaux rassemblent et conduisent des charrettes pour mettre à l'abri les enfants. Par temps calme, le plus souvent, tout près de l'école, sur une bande de 200 m de long et plus de 20 m de large, la mer est peuplée de prairies, de moules rouges, de clovisses. Les gosses sortant de l'école les cueillent et les ramènent triomphalement à la maison. Des maisons de pêcheurs dont celle du grand-père de Marius qui, à 8 ans, commence sur la Joséphine sa fréquentation de la mer et des hommes de Saint-Elme, des Sablettes, de Mar Vivo.

Questions des élèves du collège Paul Eluard :

- Combien y avait-il d'écoles à La SEYNE ?

- Deux écoles enfantines (Jean Jaurès et les Sablettes depuis 1902), l'école François-Durand en 1910. Il y avait bien sûr l'école Martini, la plus ancienne, et l'école Clément Daniel pour les filles. Car à l'époque, pas de mixité... Il y avait aussi des écoles privées : Sainte Thérèse, l'externat Saint Joseph, et les Maristes depuis 1849. Donc, 5 écoles publiques et 3 privées. François-Durand porte le nom d'un adjoint de la ville qui a fait beaucoup pour la population lors de l'épidémie de choléra de 1865. On l'appelait avant l'école Pissin, du nom des anciens propriétaires du terrain.

- Les écoles étaient-elles mixtes ?

- Celle des Sablettes seulement, classe enfantine au début puis primaire. Elle desservait les quartiers de Saint Elme, Tamaris, Mar Vivo, et le Pas du loup. Je faisais huit kilomètres par jour pour m'y rendre. Des garçons et des filles y étaient accueillis pour avoir des effectifs suffisants. Mais Martini était une école de garçons, et Clément Daniel pour les filles. Jean Jaurès était probablement mixte car les enfants étaient très petits.

- Y avait-il des cantines ?

- Il y en avait, mais pas de repas ! On servait simplement une soupe dans une gamelle en fer, et pour l'eau le quart en fer blanc. Nous étions autorisés l'hiver à faire chauffer la gamelle que nous apportions de chez nous sur le poêle. Il n'y a eu des repas dans les écoles qu'après la seconde guerre mondiale.

- Aviez-vous des contacts avec les enfants qui habitaient les belles maisons de Tamaris ?

- Il y en avait très peu. Dans mon école, on trouvait surtout des enfants de pêcheurs, de paysans, de commerçants. Dans ces maisons vivaient surtout des personnes assez âgées, cossues. Quand il y avait des enfants, ils allaient aux Maristes et pas à l'école des Sablettes.

- Parliez-vous le provençal ?

- Oui, car mes parents et mes grands-parents s'exprimaient surtout en provençal. A l'école, les instituteurs parlaient français. On utilisait beaucoup d'expressions provençales. C'était épisodique. Mais avec mes grands-parents je ne parlais que provençal... Je dis souvent que c'était ma première langue maternelle...

Retour en Tunisie en 1918

Cette fois, c'est l'école primaire, au cours moyen, chez M. Faurel, un instituteur très sévère, dans une ambiance presque militaire. Le matin, alignés, c'était l'inspection des mains, dessus, dessous, pour voir si elles étaient propres. Puis les souliers, qui devaient être bien cirés, et enfin les cheveux courts. Si on n'était pas bien comme il fallait, il nous renvoyait chez nous. C'était un instituteur d'élite, qui avait perdu une jambe à la guerre. On était 28 élèves environ, mais seulement 2 indigènes, 2 arabes. Et mon père m'avait expliqué que c'était parce que les petits arabes n'avaient pas de souliers. Ils étaient pieds nus même l'hiver. Et il n'y avait pas d'école où on enseignait l'arabe... C'était la colonisation intégrale, avec que des noms français pour les noms de rues. Mon père

disait : on est dans un pays conquis, et on a tous les droits. On barbotait les olives dans la campagne, on chassait avec des fusils, alors que les arabes ça leur était interdit. Et il disait que ce n'était pas juste, et qu'un jour ça se retournerait contre nous... Et il n'avait pas tort ! Et quand on a quitté la Tunisie, ça s'agitait déjà.

Dans les années 20-21, ma mère languissait de ses parents, mais mon père ne voulait pas partir car il se trouvait bien. Finalement, on est revenu à La Seyne. Mes parents avaient du mal à trouver un logement, et je suis retourné chez mes grands-parents, et donc à l'école des Sablettes. Désormais, en classe de cours moyen, chez Mme Susini. J'y suis resté un an, puis je suis allé à Martini, dans la classe de préparation au certificat d'études que dirigeait M. Aillaud, un maître inflexible, terriblement sévère.

L'école Martini

Jusqu'ici, je n'avais fréquenté que de petites écoles. Aussi, dans cette matinée du 1er Octobre 1921, quand je pénétrai dans la grande cour grouillante d'enfants turbulents, courant dans tous les sens, bousculant les uns, insultant les autres, je me sentis mal à l'aise. N'ayant pas encore de petits camarades, je m'adossai au tronc de l'orme centenaire... Tout "apoltroni", je serrai entre mes jambes mon cartable tout neuf qui renfermait un beau plumier verni à incrustations de nacre, et j'attendis patiemment.

J'étais loin de penser dans ces minutes palpitantes que je passerai plus de cinquante ans de ma vie entre ces murs déjà vétustes, dans cette atmosphère d'agitation perpétuelle qui ne convenait pas du tout à mon tempérament.

C'était une école primaire supérieure qui durait 3 ans pour passer le brevet d'enseignement primaire supérieur. A la fin de la troisième année, on avait le choix entre les concours des petites administrations. Les dirigeants de la Troisième République l'avaient prévu : petits emplois, mais pas plus haut, dans la logique des paroles de M. Thiers : "lire, écrire, compter, mais pas plus...". Et autre phrase : "un peuple instruit est un peuple ingouvernable..."

J'y suis resté 6 ans, et j'ai été reçu au concours de l'Ecole Normale en 1928. Enseignait à Martini un quatuor resté célèbre : M. Azibert pour l'anglais et l'histoire-géographie, M. Romanet pour le français et l'éps, M. Gueirard pour les mathématiques, et la bio-physique-chimie par M. Lehoux. Ainsi en 1928, sur 17 admis à l'Ecole Normale il y avait 7 seynois !

C'était désormais Draguignan pour trois ans... Une anecdote : le secret du bon pédagogue, c'est de savoir se faire écouter. Il faut être un peu comédien, se faire comprendre de façon vivante. On apprenait beaucoup à l'école d'application. Ainsi mon premier cours fut un cours d'histoire !! Les élèves m'ont écouté... Et le directeur avait écrit dans son rapport : " J'ai l'impression que M. Autran a déjà exercé ce métier quelque part ... "

" Pédagogue, conteur, comédien, vous étiez tout à la fois. Pour les générations d'élèves que vous avez aidés à devenir adultes, MERCI M. AUTRAN !!! "

(LA VIDÉO DE CET ENTRETIEN EST À DISPOSITION).

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS DIRECTION DE L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE	CONSTRUCTION OU APPROPRIATION D'ÉCOLE QUESTIONNAIRE à remplir par M. l'Inspecteur primaire
DÉPARTEMENT...	<i>Var</i>
ARRONDISSEMENT...	<i>D. Boulon</i>
COMMUNE OU HAMEAU...	<i>La Seyne sur Mer (quartier des Sablottes)</i>
Ecole de garçons ou de filles:	<i>mixte</i>
(Construction ou appropriation):	<i>Construction</i>
Population actuelle de la commune ou du hameau.	<i>Population des hameaux que devra desservir l'école mixte des Sablottes : Les Sablottes, 196; St Elmy, 104; Fabregas, 19; Barnis, 309; Les Plaines, 262. Total 890 hab</i>
La population tend-elle à s'accroître ou à diminuer?	<i>La population s'accroît continuellement</i>
Pour quelle cause?	<i>Situation hivernale et estivale de plus en plus appréciée.</i>
Nombre d'élèves en âge de fréquenter l'école. (5 à 13 ans).	<i>98</i>
Existe-t-il une école maternelle publique?	
Quel est le nombre des enfants qui la fréquentent?	
Existe-t-il dans la commune des écoles primaires ou des écoles maternelles libres?	
Ces écoles, si elles existent, ont-elles des garanties de stabilité	



L'emplacement de l'école projetée est-il central, salubre, bien aéré et d'un accès facile?

Le terrain est-il plan ou en déclivité?

Quelle en est la contenance?

A quelle distance est-il du cimetière?

N'existe-t-il aucun voisinage malsain, bruyant ou dangereux?

(Usine, marché public, cabaret, mare, cours d'eau, etc.).

L'école sera-t-elle placée sur un terrain entièrement libre ou entre des bâtiments plus élevés?

Quelle est la distance des bâtiments les plus voisins?

Y a-t-il des raisons spéciales qui déterminent le choix du terrain?

Les enfants prennent-ils leur récréation dans l'école?

Existe-t-il déjà un bâtiment de mairie?

Sera-t-elle installée dans les bâtiments de l'école?

L'emplacement se trouve au centre des quartiers St Elme, Camois, Fabrègas et les Plaines, qui se doit de servir, au ensemble de la Tablette, terrain plat, sur l'isthme.

60 m²

Kilomètres

aucun

entièrement libre

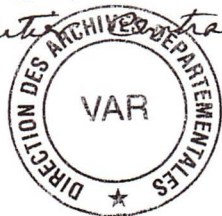
90 m.

Les terrains du quartier de la Tablette sont tous occupés; il ne restait de libres que ceux de l'isthme.

Ecole à créer. Il est à prévoir que les trois quarts des élèves prendront leur repas de midi à l'école.

OBSERVATIONS DIVERSES ET CONCLUSIONS

Les quartiers de St Elme, la Tablette, Camois, Fabrègas et les Plaines sont situés de 4 à 7 kilomètres de la Seyne. Les enfants de ces quartiers, qui se payent de la sagesse, sont obligés de parcourir ainsi de grandes distances pour se rendre aux écoles de la Ville, ce qui est fatigant et plein de dangers et motive des absences fréquentes. Il était donc indispensable de créer dans le quartier central de la Tablette une école qui



qui recevra particulièrement les enfants de cinq
jusqu'à huit ou neuf ans, c'est-à-dire jusqu'à l'âge
où ils pourraient venir fréquenter la grande école du
Chef-lieu communal.

L'emplacement choisi est très convenable
et sera alimenté par les eaux de la Ville.

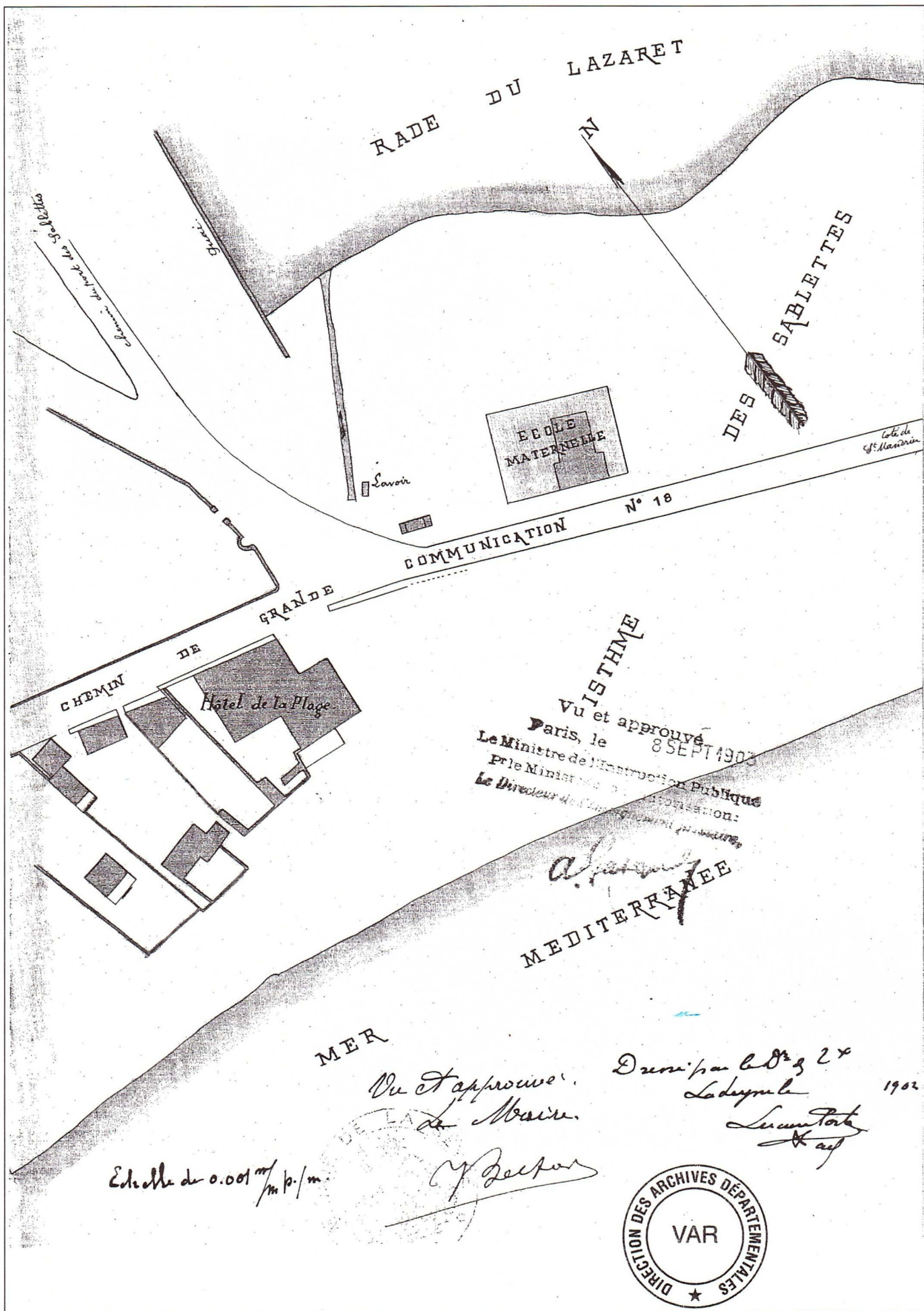
Le projet est bien conçu, les dépenses sont
vastes et permettraient au besoin de construire une
annexe si une seconde classe devenait nécessaire
dans la suite. La dépense est réduite au minimum.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous proposer que le projet présenté
soit accepté dans toutes ses parties.

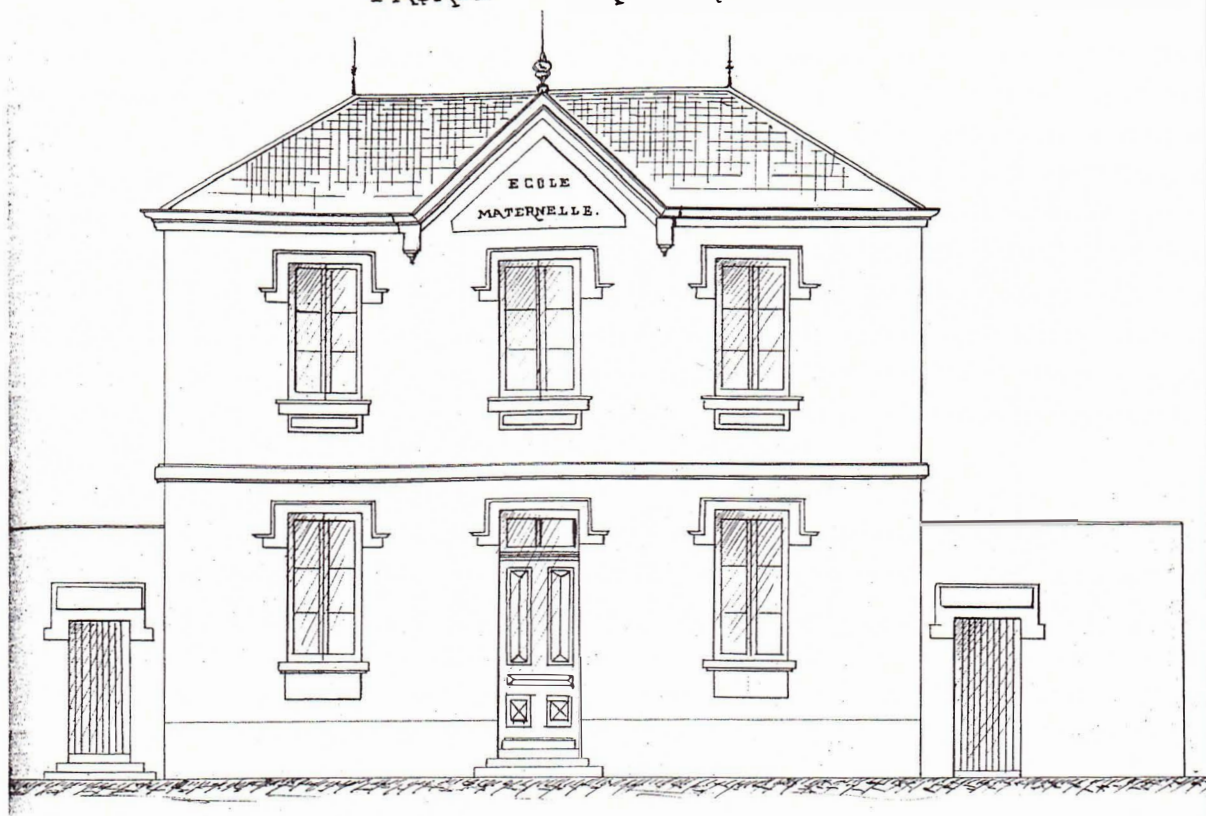
Boulon, le 28^e juil 1902.

L'ingénieur principal,
L. Bourville

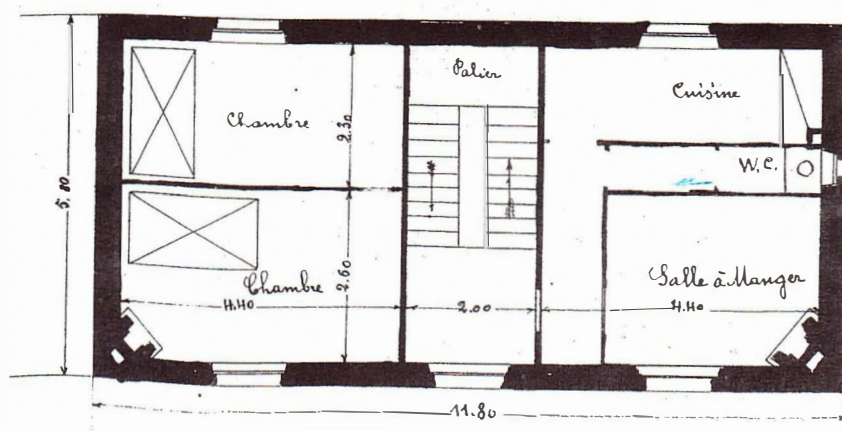




FAÇADE PRINCIPALE



PLAN DU 1^{ER} ETAGE



Archives Départ. Draguignan, Série 0, La Seyne

Liste des Câbles sous-marins télégraphiques français de Méditerranée Câbles posés de 1863 à 1939

Année	Atterrissements	Fournisseurs	Longueur (km)	Poseur	Propriétaire	Hors service
1854	Bastia – La Spezia	Glass Elliot & C°		Persian	Ministère Intérieur	1863
1854	Bonifacio – Sta Theresa	Glass Elliot & C°		Persian	Ministère Intérieur	OK en 1869
1855	Cagliari – Bône	Glass Elliot & C°		1-Tartar+Result; 2-Dutch	Ministère Intérieur	HS
1857	Cagliari – Bône	R.S. Newall		Elba + Blazer 2	Ministère Intérieur	1859
1860	Minorque – Alger	Glass Elliot & C°		William Cory	Ministère Intérieur	1862
1861	Toulon – Minorque	Glass Elliot & C°		Brunswick	Ministère Intérieur	HS
1861	Port Vendres – Minorque	Glass Elliot & C°		Brunswick	Ministère Intérieur	1862
1861	Toulon – Ajaccio	Glass Elliot & C°		Brunswick	Ministère Intérieur	1863
1864	Oran – Carthagène	Siemens & Halske		Dix Décembre	Ministère Intérieur	HS
1865	Marsala – Bizerte	Siemens & Halske		Dix Décembre	Italie	OK 1869
1866	Macinaggio – Livourne	Siemens & Halske	111.396	Dix Décembre	Italie	1931
1870	Marseille – Bône n°1	Telcon & W T Henley	828.022	William Cory	Mars, Alger & Malta Tg C°	1943
1871	Marseille – Alger n°1	Indian Rubber, G	921.999	International	Ministère intérieur	
1874	Bonifacio – Sta Theresa	Indian Rubber, G		Ampère 1	Ministère intérieur	1903
1874	Marseille–Barcelona n°1	Indian Rubber, G		Dacia	Direct Spanish Tg C°	
1877	Marseille – Bône n°2	Telcon	857,513	Calabria	Eastern Teleg C°	1943
1978	Antibes – St Florent	Indian Rubber, G	238.908	John Pender 1	Ministère PTT	1952
1879	Marseille – Alger n° 2	Indian Rubber, G	927.482	Dacia, Charente	Ministère PTT	1955
1890	Marseille – Alger n° 3	Indian Rubber, G	903.707	Dacia	Ministère PTT	1951
1891	Bonifacio – Sta Theresa	La Seyne		Charente	Ministère PTT	1931
1891	Toulon – Ajaccio	La Seyne	319.540	Charente	Ministère PTT	1957
1892	Marseille – Oran n° 1	S. Générale des Tph	1097.564	Westmeath	Ministère PTT	1953
1893	Marseille – Bizerte	Grammont	986.222	Calabria	Ministère PTT	
1901	Oran-Tanger	La Seyne	516,880	Charente	Ministère PTT	1927
1905	Tanger – Cadix	La Seyne	145.212	Charente	Ministère PTT	1916
1905	Marseille–Barcelona n°2	Telcon		Dacia	Eastern Teleg C°	
1913	Marseille – Alger n° 4	Société Incl. Tph	890.679	Charente ou F Arago	Ministère PTT	
1926	Marseille – Philippeville	Grammont	845.834	Silvergray	Ministère PTT	
1931	Marseille – Bizerte n°2	Société Ind. Tph	957.867	Ampère 2 – E. Baudot	Ministère PTT	
1932	Marseille-Oran n° 2	Société Ind. Tph	1178.816	Ampère 2	Ministère PTT	
1936	Nabeul – Igalo	Société Ind. Tph	1495.914	Ampère 2	Ministère PTT	
1938	Marseille – Bizerte n°3	La Seyne + SIT	889,715	Ampère 2	Ministère PTT	
1938	Nabeul – Beyrouth	Telcon	2496.866	Faraday 2	Ministère PTT	
1939	Marseille – Oran n° 3	Société Ind. Tph	1080.446	Ampère 2	Ministère PTT	

Les câbles sous-marins à La Seyne sur Mer

Leur apport à l'histoire de La Seyne.

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

L'usine à câbles (1881-1970)

La base des câbles sous-marins de La Seyne sur Mer a rassemblé au cours de son histoire toutes les fonctions attachées au monde des câbles sous-marins : accueil et soutien logistique de navires-câblers, fabrication et entretien des câbles, exploitation de liaisons en service et formation aux technologies de la mer. Toutes ces activités ont fait de l'actuelle Base Marine de la Méditerranée (BMM), établissement de France Télécom – Marine, un complexe unique en Méditerranée et dans le monde entier.

La loi du 2 mai 1837, complétée par le décret-loi du 27 décembre 1851, instaure le monopole par la loi de la transmission télégraphique. Le télégraphe électrique est la première application de l'électricité et les premières lignes sont installées le long des voies ferrées Paris - Rouen et Paris - Lille en 1845 et 1846. En 1850, le gouvernement français désireux de contrôler cette technologie prometteuse crée l'Administration des Télégraphes dépendant du Ministère de l'Intérieur.

Le 6 janvier 1851, parmi les décisions prises dans les décrets de prospérité, Louis Napoléon décide de relier Paris à toutes les préfectures (dont Ajaccio et Alger). Deux mois plus tard, le 1^{er} mars 1851, le télégraphe est mis à la disposition du public. La Direction des Télégraphes, confiée au vicomte Henry de Vougy en 1853, est élevée au rang de Direction Générale des Télégraphes. A la même époque, la Marine nationale possède également un service sémaphorique.

Le 23 août 1850, un premier câble est posé entre la France et l'Angleterre. C'est un échec, vite réparé puisqu'une seconde liaison est posée le 19 octobre 1851. Cette ligne est ouverte au public le 13 novembre et il ne faut plus qu'une heure pour transmettre un message de Paris à Londres. Le 1^{er} décembre 1852, les relais intermédiaires placés aux extrémités du câble sous-marin sont supprimés et la ligne Paris-Londres est ouverte. Très rapidement, les Britanniques relient

Londres à l'Irlande et aux pays continentaux européens par câbles sous-marins et les pays continentaux européens disposent de réseaux télégraphiques interconnectés.

Les câbles sous-marins télégraphiques de Toulon (1863-1871).

Pour le gouvernement français, il faut relier la Corse et l'Algérie à Paris. Trois câbles sont commandés en Angleterre : Bastia – La Spezia, Bonifacio – Santa-Theresa et Cagliari – Bône. Les deux premières sont installées en 1854 et fonctionneront respectivement jusqu'en 1863 et 1961. La pose de la liaison sur l'Algérie est un échec et le projet sera définitivement abandonné en 1859.

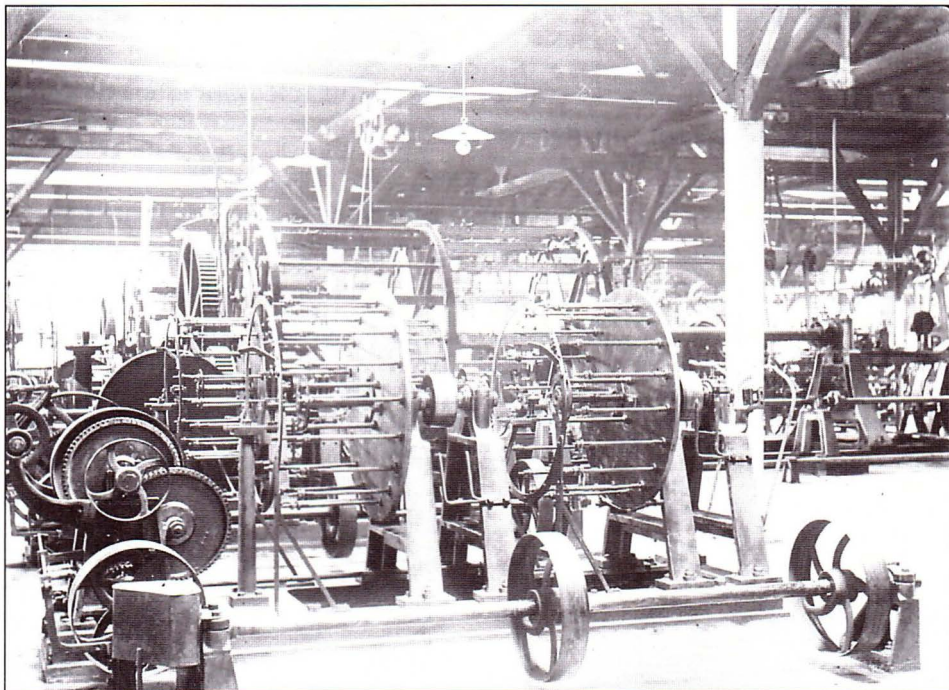
La seconde tentative sur l'Algérie a lieu entre Toulon et Alger en 1860. En fin de pose, le câble casse au large des Sablettes. On décide de dériver la ligne qui passe devant Minorque sur Mahon pour disposer d'une liaison sur l'Algérie par Barcelone et les Baléares. Deux nouvelles tentatives, Port-Vendres – Mahon et Toulon – Ajaccio, échouent en 1861.

La Marine Nationale exploite alors un réseau électro-sémaphorique destiné à la surveillance côtière et aux communications avec les navires. En 1863, le réseau de l'Arrondissement de Toulon comprenait les câbles suivants :

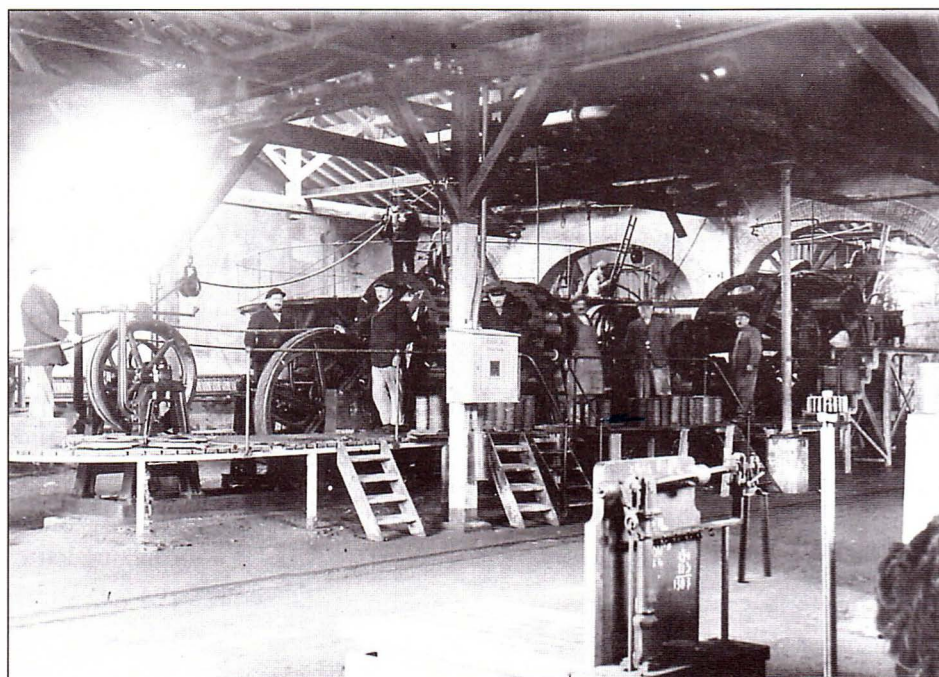
Marseille – Pomègues
Hyères – Porquerolles
Cap Bénat – Levant
Cannes – Ile Ste-Marguerite
Ajaccio – Iles Sanguinaires.

En 1863, le gouvernement crée à Toulon un service des Câbles sous-marins électro-sémaphoriques, confié à un Ingénieur des Télégraphes, M Ailhaud. La Marine Impériale est chargée de fournir un terrain et des moyens. A cette époque, Toulon sur Mer est un port de guerre très important qui est relié à Paris, d'abord par le télégraphe Chappe puis par une liaison télégraphique posée le long de la voie ferrée en 1859.

Dans une lettre du Préfet Maritime datée du 23 septembre 1863, le Ministre de la Marine est invité à rechercher sur le domaine dépendant de l'Arsenal de Toulon, un emplacement propre à la construction de 4 bassins pour y déposer les câbles de la télégraphie sous-marine et un appontement abordable.



L'usine à câbles de La Seyne sur Mer



Il demande au Directeur du Télégraphe de Toulon et au Directeur des Travaux Hydrauliques (Ponts et Chaussées) de se concerter pour le choix. Quelques mois plus tard, le service des câbles sous-marins dispose d'une modeste usine de fabrication, construite sur un terrain militaire adossée aux remparts du Mourillon. Elle abritait 2 cuves ainsi qu'une câbleuse de petit modèle capable de fabriquer des câbles de faible longueur, destinés aux liaisons côtières assurant la surveillance et la sécurité en mer et aux réparations des câbles déjà en service avec la Corse et l'Algérie. Il est doté de deux entrepôts installés l'un à Brest et l'autre au Havre.

Le service de Toulon reçoit également en dotation le premier élément de la flotte câblière : le "Dix Décembre", vapeur aménagé en câbliez, qui sera rebaptisé "Ampère" (premier du nom) en 1870. Il restera en service à La Seyne jusqu'en 1874, puis dans le Nord jusqu'en 1925. M Ailhaud est un homme de décision qui, embarqué sur le navire de pose William Cory, avait pris la décision d'atterrir à Mahon et d'abandonner momentanément la partie Nord.

Le navire est une unité de la Marine Impériale armé par un personnel militaire. Il effectuait les travaux en mer avec un complément de personnel civil de la Direction des Télégraphes du Ministère de l'Intérieur. De nombreuses situations tragi-comiques alimentent la chronique pour qui peut consulter les rapports de l'époque. Ainsi, il arriva qu'un jour le navire étant commandé par un lieutenant de vaisseau, l'ingénieur des Télégraphes se fit confectionner un uniforme de capitaine de frégate.

La première opération confiée au "Dix-Décembre" est la pose du câble Oran-Carthagène en 1864. Le personnel du bord ne maîtrise pas encore très bien le travail du câble sur ce navire peu manœuvrant. L'affaire tourna court et la partie anglaise s'en plaignit ouvertement. La dualité de personnel militaire pour la conduite du navire et civile pour le travail câble n'engendrait pas des relations sereines. L'année suivante, on confie au "Dix Décembre" la pose de deux liaisons Macinaggio-Bastia (pour remplacer le câble précédent abandonné) et Marsala-Bizerte-La Calle. Les liaisons entre Paris et ses préfectures du Sud fonctionnent.

L'année 1866 est une grande année pour les Britanniques qui posent simultanément deux câbles transatlantiques et commencent la construction de la liaison sur l'Inde (via Gibraltar – Malte et Alexandrie), lorsque le câble sous-marin atteint Karachi en 1870.

Le gouvernement français souhaite se raccorder immédiatement à cette ligne qui doit être prolongée sur Singapour et de là sur la Chine et l'Australie. Il confie l'affaire au baron d'Erlanger. Celui-ci venait de bénéficier d'une concession pour la pose d'un câble transatlantique français, dont la pose est réalisée en 1869. Le baron bénéficie d'une seconde concession pour l'installation d'une ligne Marseille-Bône-Malte et confie sa réalisation à l'Eastern Tg C° de Lord Pender. Les Conventions sont signées en 1869 et les Britanniques installent les câbles Marseille-Bône, Bône-Malte et Marseille-Barcelone. En contrepartie de l'acheminement du trafic entre la France et l'Algérie, une ligne télégraphique directe entre le rivage de la Manche et Marseille leur est attribuée.

En 1870, au lendemain de la défaite, Thiers prend connaissance d'une décision prise dans l'urgence par son prédécesseur : l'installation de deux câbles Gravelines-Cherbourg et Brest-Bordeaux ! Le premier câble est déjà posé, l'autre est fabriqué. Thiers et son ministre de l'intérieur Ernest Picard signent à Versailles, le 4 mai 1871, un décret approuvant les engagements pris par M Richard, inspecteur des Lignes Télégraphiques et la société Indian Rubber & Gutta Percha C° pour l'installation d'un Marseille-Alger. La compagnie relèvera le câble déjà posé et constituera un câble unique avec la fabrication en cours. Le NC International installe le premier câble Marseille-Alger le 1^{er} juillet 1871.

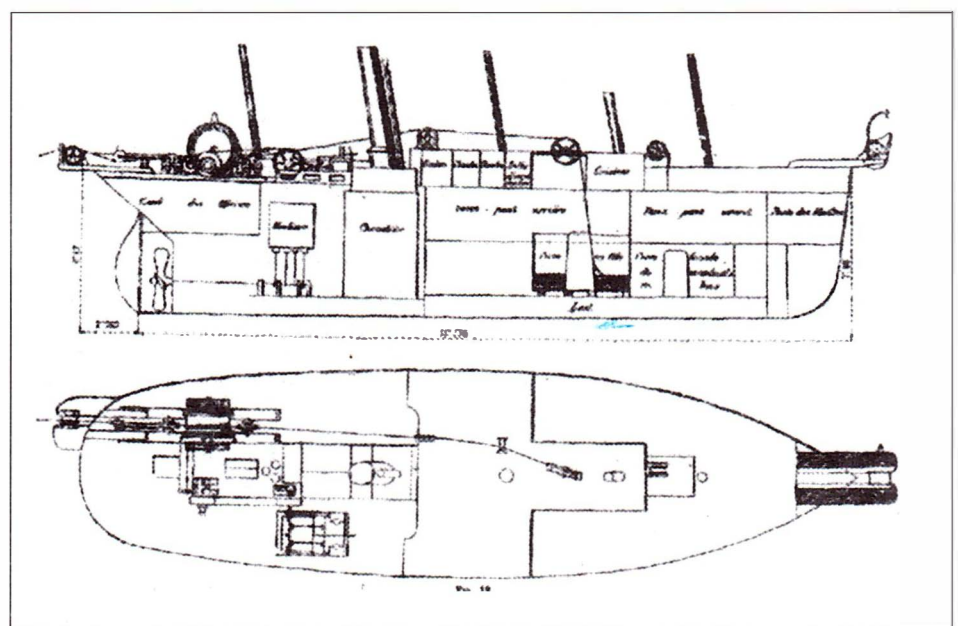
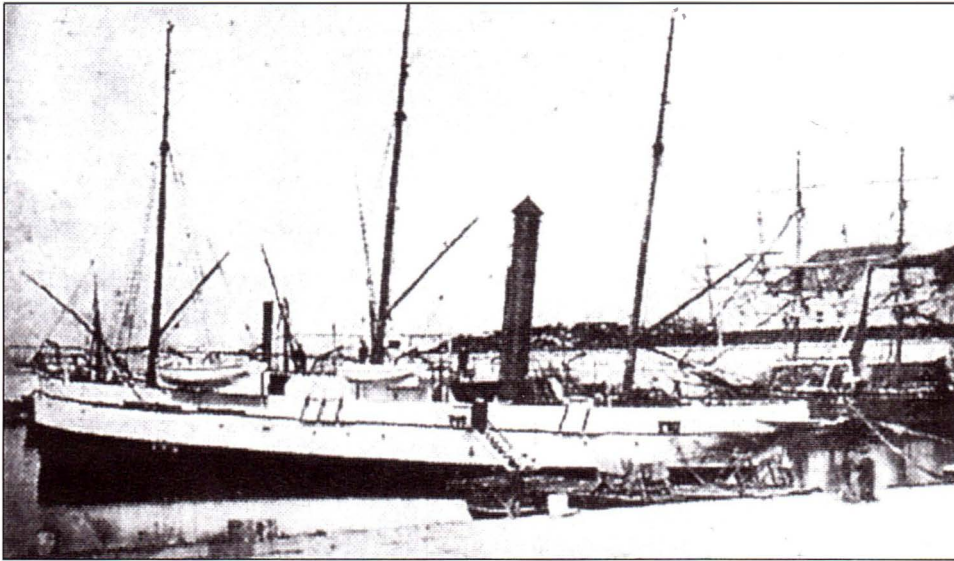
En 1871, le réseau français de câbles sous-marins comprend un réseau électro-sémaphorique de 1.423 km, et un réseau de 1.140 km de câbles côtiers, Marseille-Alger (922 km) compris. Il est uniquement gouvernemental et ne représente que 2 % de la longueur du réseau mondial, alors de 64.000 mn (118.500 km). Le retard pris sur les Britanniques est considérable.

Vers une politique nationale (1871 – 1878).

La Charente à Toulon (1874)

La situation héritée par la Troisième République naissante n'est pas acceptable. Les concessions accordées au baron d'Erlanger tournent mal. La Société du câble transatlantique français est absorbée par l'Anglo-American Telegraph en 1873 et les liaisons vers l'Orient dépendent de l'Eastern Telegraph C°. Dans les années qui suivent la chute de l'Empire, les hommes changent (Alphonse Foy remplace l'autoritaire De Vougy) et le gouvernement définit une nouvelle politique de câbles sous-marins pour sortir de la complète dépendance britannique.

L'Ampère 1 ex Dix Décembre



Il renégocie les accords avec l'Eastern Telegraph C°. Entre 1870 et 1877, plusieurs conventions sont signées par les deux parties. Les Britanniques se plaignent de la mauvaise qualité de la liaison télégraphique traversant le territoire français et de son manque de disponibilité. Les Français n'acceptent pas la priorité donnée au trafic international par rapport au trafic algérien sur le Marseille-Bône. Le litige est soldé en 1877 par une convention qui prévoit l'installation d'un second Marseille-Bône, entièrement neuf (car on se méfie de la pose par les Anglais d'un câble de récupération), et à la disposition des Télégraphes français. En contrepartie, celui-ci s'engage à fournir une ligne terrestre réservée (comprendre avec un itinéraire de secours) entre "la Manche et Marseille".

En 1872, un décret gouvernemental daté du 24 octobre approuve la convention du 12 octobre signée avec la Grande Compagnie des Télégraphes du Nord (GNTC) pour la construction d'une ligne Calais-Fano (Danemark) donnant accès à la ligne trans-sibérienne, au Japon et à la Chine. Cet accord offre une solution alternative pour acheminer le trafic en évitant les compagnies anglaises. GNTC a toujours bénéficié du support du gouvernement russe puis soviétique. Lors de la crise de Cuba, les deux gouvernements des Etats-Unis et d'URSS demanderont à la compagnie danoise d'installer et d'exploiter le "Téléphone Rouge" (en fait une ligne équipée de téléimprimeurs).

Un nouveau navire est affecté au service en 1873. La "Charente" est armée en câblier et commence son service en septembre 1874 par la réparation des câbles Corse-Sardaigne et Marsala-Bizerte-La Calle interrompus depuis 1869. Le nouveau navire restera en service jusqu'en 1931.

L'Ampère est alors affecté basé au Havre pour l'entretien du réseau côtier et franco-anglais. En 1877, "L'Année scientifique" note qu'un premier câble sous-marin est construit en France par les Etablissements Henri Menier de Grenelle et posé par l'Ampère entre Le Havre et Honfleur. En 1878, la Charente pose une liaison Port Cros – Bénat. Un câble Antibes – Saint-Florent est commandé à Telcon et posé par le NC John Pender 1. Un second câble Marseille–Alger est posé en 1879 par le Dacia et la Charente. Ainsi, deux liaisons sécurisées constituées par deux câbles directs sont en service sur la Corse et l'Algérie. Rappelons que cet objectif avait été fixé 28 ans plus tôt en 1851.

Le 27 février 1878, la Direction des Télégraphes quitte le Ministère de l'Intérieur pour constituer avec les Postes le Secrétariat des P & T sous la tutelle du Ministère des

Finances. Le gouvernement définit une politique de câbles sous-marins. Le réseau franco-anglais et les réseaux côtiers et de Méditerranée sont confiés au Ministère des P&T et les autres liaisons sont construites et exploitées par des compagnies privées dans le cadre d'une convention avec l'Etat. Cette politique fut poursuivie jusqu'en 1960.

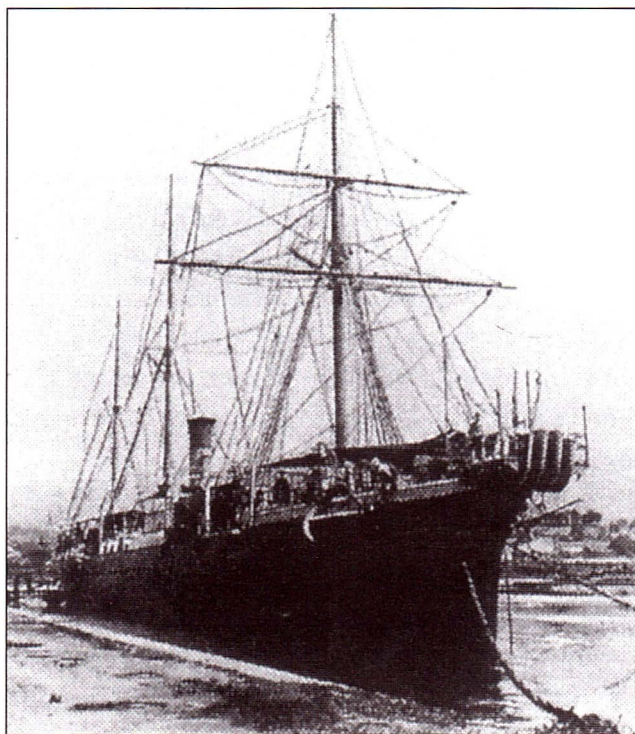
M. Ailhaud, directeur du service depuis la création, décède en 1879 à l'âge de 55 ans. Né en 1824, polytechnicien, il est affecté aux Télégraphes en 1845. Ingénieur général en 1871, il a franchi tous les grades de l'Administration. Il participe à la plupart des poses sur les navires Britanniques et est à l'origine de toutes les décisions : aménagements de l'Ampère et de la Charente, projets de câbles. En 1871 et 1875, il représente la France aux conférences internationales télégraphiques de Rome et de Saint-Petersbourg. Il a développé un appareil duplex permettant d'exploiter le Marseille-Alger simultanément dans les deux sens.

Depuis 1871, M. Ailhaud est secondé par M. Wunschendorff (1841-1901) qui partageait avec lui les campagnes sur les navires. M. Wunschendorff est à bord du navire posant le Marseille – Alger 1879. Il est ensuite désigné pour suivre la construction de l'usine de La Seyne. On lui doit également le "Traité de Télégraphie sous-marine" à l'usage des ingénieurs des Télégraphes publié en 1888.

La construction de l'usine de La Seyne sur Mer (1881).

La première usine française de fabrication de câbles est construite par l'Administration à La Seyne-sur-Mer en 1881. "La Charente" et la machine à câbles du Mourillon seront progressivement transférées à Brégaillon à partir de 1881. Lorsque la décision d'installer l'usine de La Seyne fut prise, il s'agissait de s'affranchir de la tutelle des Britanniques, pionniers en la matière. La nouvelle usine est dotée d'un port d'accueil des navires câbliers et des cuves nécessaires pour entreposer les réserves de câble. Aucune extension n'étant possible à Toulon par manque de terrains bien situés, l'Administration des Postes et Télégraphes demande au service des Domaines de lui proposer un emplacement sur les rivages entourant la rade de Toulon permettant l'installation d'une usine de fabrication de câbles sous-marins, attenante à un port pour accueillir les navires câbliers. Le choix se porte sur La Seyne-sur-Mer dans une partie marécageuse encore vierge de la plage des Esplageolles en bordure de mer. Cet empla-

La Charente et son Etat-Major



"Charente" - Mai 1901.

cement, qui se trouve voisin des chantiers navals au sud et d'une usine de démolition au nord, semble réunir les conditions souhaitées. L'usine à câbles et ses voisines forment une zone industrielle importante peu éloignée de Toulon.

Un décret du 10 janvier 1880, signé de Jules Grévy affecte aux PTT un terrain de 10.654 m². Le procès verbal de remise est signé par le Service des Domaines le 26 février 1880. Les travaux commencent immédiatement : la darse, le chenal d'accès et les quais sont rapidement réalisés ainsi que la construction de l'usine et ses dépendances. Les chaudières, la machine motrice à vapeur, les systèmes de transmission, les câbleuses ainsi que les tours à bobiner le fil caret et les bandes de toile sont mis en service le 7 mars 1882 et la fabrication commence.

A bord de la " Charente ", le personnel du navire câblé transféré au Ministère de l'Intérieur était militaire et la conduite des opérations est confiée aux ingénieurs des Télégraphes. Les lieutenants de vaisseau Hornu et Sicard défendaient leurs prérogatives et les luttes de préséances sont sévères. Un chef de mission, ingénieur des Télégraphes embarqua un jour en uniforme de capitaine de frégate. On imagine la réaction de l'Etat Major militaire du navire. Cette situation continua jusqu'en 1889. La marine, fatiguée des plaintes continues des deux corps retira purement et simplement ses équipages, officiers compris, laissant les deux bâtiments à la disposition des PTT. Cette dernière fit face et confia le commandement de la " Charente " à M. Guisolphé, jeune capitaine au long cours, son premier capitaine civil. Elle procède à un recrutement laborieux parmi les marins du commerce inscrits maritimes ou pêcheurs de La Seyne. Le service " Machines " fut également confié à un civil, M Augustin, un Seynois qui venait de bénéficier d'une retraite militaire.

La formation au travail câble fut assurée par les ingénieurs des Télégraphes et deux ans plus tard, la Charente pose les liaisons Toulon-Ajaccio 1891 et Corse-Sardaigne 1891, construites par l'usine de La Seyne. Outre ces deux câbles, l'usine fabriquait de petites liaisons confiées à "La Charente". Chaque année, le navire passait le détroit de Gibraltar pour étoffer le réseau côtier grâce à ces nouvelles liaisons construites à La Seyne. Il aidait également l'Ampère à la réparation des câbles de l'Atlantique.

L'Ingénieur des Télégraphes mis à la tête de la direction habitait au quartier de Brégaillon, une résidence qui s'appelait "Château Vert". Le quartier ne manquait pas de charme et le directeur pouvait ainsi bénéficier d'une large vue sur la

rade, les installations de l'usine et le navire-câblé. Chaque matin, une baleinière, armée de 4 hommes se rendait à Brégaillon prendre l'Ingénieur et le conduire au travail, dans les mêmes conditions qu'un commandant de bâtiment de guerre mouillé sur rade. Ce cérémonial ne manquait pas d'allure.

Henri Renouard, ingénieur électricien, est nommé à l'usine de La Seyne en 1883 et s'installe au 30 quai Hoche. La Seyne est une ville de 12.000 habitants. Plus tard, il se fixe à Balaguier où sa villa existe toujours. La famille Audic nous a fourni son témoignage et nous la remercions. Henri embarque sur la Charente ou sur l'Ampère. Connaissant parfaitement l'anglais, il traduit les nombreuses revues et livres qui traitent de la télégraphie sous-marine. Il a dû abandonner une carrière d'ingénieur pour l'administration car sa myopie l'empêchait de décoder les signaux lumineux du galvanomètre à miroir. Par contre, son ami de lycée à Montpellier, Paul Bayol est directeur des câbles sous-marins.

L'Usine de La Seyne est soumise à la concurrence du privé (1891-1918).

Le grand décollage de l'activité câblière démarre en 1892 avec les deux autres usines construites par le secteur privé : l'une est construite en 1888 à Calais par la Société Générale des Téléphones, l'autre installée en 1892 à Saint-Tropez par la Société Grammont. La SGT achète également un navire de pose : le François Arago. La Société Industrielle des Téléphones, constituée en 1895, regroupe toutes les activités câbles sous-marins de la SGT : les deux usines de Bezons et Calais et le François Arago. Elle construira des liaisons dans le monde entier : un transatlantique, un réseau aux Antilles, des câbles côtiers, méditerranéens et sur la Côte d'Afrique, mais également des liaisons destinées à raccorder les territoires français au réseau mondial : Nouvelle Calédonie, Madagascar, Indochine

1891 est une année clé dans l'histoire des câbles. Le 19 avril 1891, un dimanche, la presse nationale et toutes les Autorités civiles et militaires inaugurent l'usine de Calais. Le Westmeath (futur François Arago) est amarré au quai de la Loire avec son chargement de câbles du réseau des Antilles. Il appareille le 21 avril à 11 heures du soir compte tenu de la marée.

Le 21 juillet 1891, un curieux débat se déroule à la Chambre des députés. On vote un crédit de 5.500.000 francs



Le Ministre Jardillier à Cattaro

L'Arago, basé à Dakar



pour construire des liaisons Marseille-Oran et Marseille-Tunis. Millerand et la gauche défendent la construction des câbles à La Seyne mais le Ministre Freyssinet sort un lapin : la construction d'une seconde usine privée entre Toulon et Marseille. Il ajoute : " c'est à la Chambre de juger où est l'intérêt de l'Etat et si c'est à elle de dire si elle voit cet intérêt dans la mainmise de l'Etat sur une fonction industrielle nouvelle ou au contraire dans une porte plus largement ouverte à l'initiative privée ". La Chambre suit le Ministre du Commerce et de l'Industrie, les crédits sont votés mais l'attribution des marchés fera l'objet d'un appel d'offres entre les sociétés privées. Ainsi, chaque industriel aura la responsabilité de l'installation d'une liaison. A l'usine de la SIT de Calais la liaison Marseille-Oran et à l'usine Grammont de Saint-Tropez, la liaison Marseille-Bizerte-Tunis.

L'usine de La Seyne continue ses fabrications de câbles à partir d'âmes (fils isolés à la gutta) approvisionnées dans le secteur privé en Angleterre ou en France (Bezons) ou reconstitue des réserves à partir de câbles relevés sur réparation. Il sont utilisés sur le réseau côtier. Pendant toute cette période, la fumée qui sortait de la cheminée de l'usine donnait le signal d'une fabrication et les travailleurs seynois accouraient pour trouver une embauche temporaire en complément de leur activité.

En 1895, Paul Bayol est remplacé par Charles Morris à la tête du service des câbles sous-marins. Les responsables de la Charente cèdent également leur place. M Phillipot succède à M Guisolphé. M. Augustin prend une seconde retraite en 1908 et est remplacé par M Durbec. En 1902, Henri Reynouard est sanctionné pour avoir distribué le " Pèlerin " à des ouvriers et à des marins et il est muté disciplinairement à Vannes. On ne badine pas avec les principes sous le Ministère Combes ! Le domaine bénéficia de deux agrandissements en 1896 et surtout en 1904 (5.485 m²).

Lorsque les autres usines sont trop occupées à construire le réseau d'Atlantique Nord de la CFTC ou le réseau colonial d'Afrique de l'Ouest (Brest-Dakar 1905) et de l'Océan indien, l'usine de La Seyne fabrique des liaisons importantes. Les deux câbles Oran – Tanger (1901) et Tanger – Cadix (1905) ont été fabriqués à La Seyne. De Cadix on peut rejoindre Saint-Louis et Dakar, et disposer d'une liaison de secours en cas de rupture du Brest-Dakar.

Nous disposons du témoignage de Louis Roussel qui embarqua sur presque toutes les campagnes du François Arago comme second Ingénieur en tant qu' adjoint de

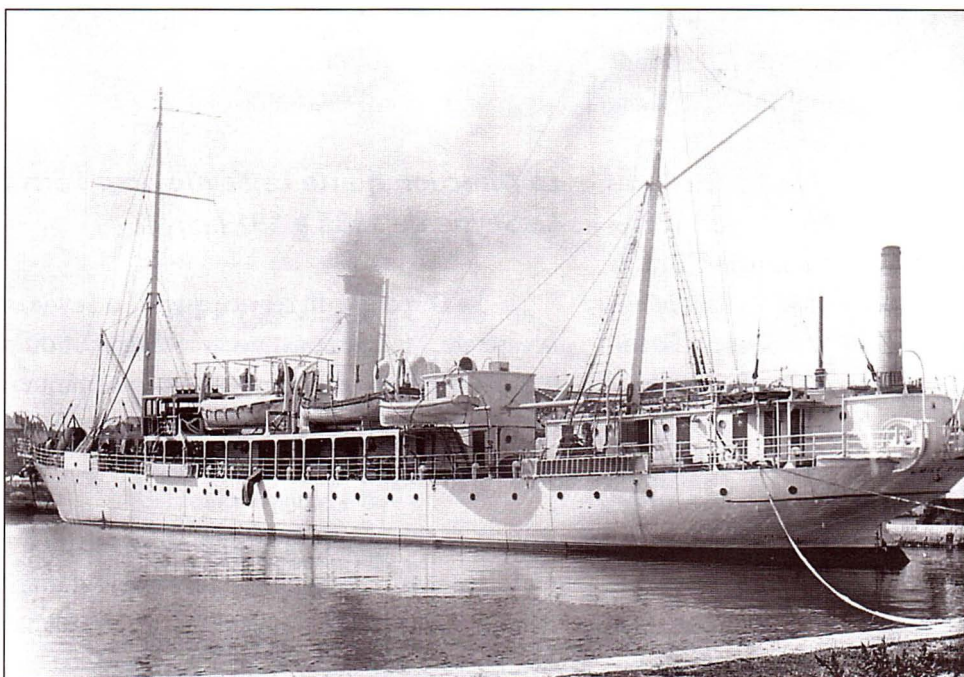
Louis Rouillard (inventeur d'un grappin toujours en service). Au départ de L. Rouillard, il est chef de mission et il rend compte du travail à bord de ce navire poseur de câbles sous-marins. Entre 1893 et 1914, un siècle avant le Vercors, le François Arago a parcouru le monde : des Antilles en Nouvelle Calédonie, d'Atlantique Nord en Chine, de Madagascar à la Côte d'Afrique.

La Direction quitte La Seyne pour Paris (1905). La Seyne de 1905 à 1919.

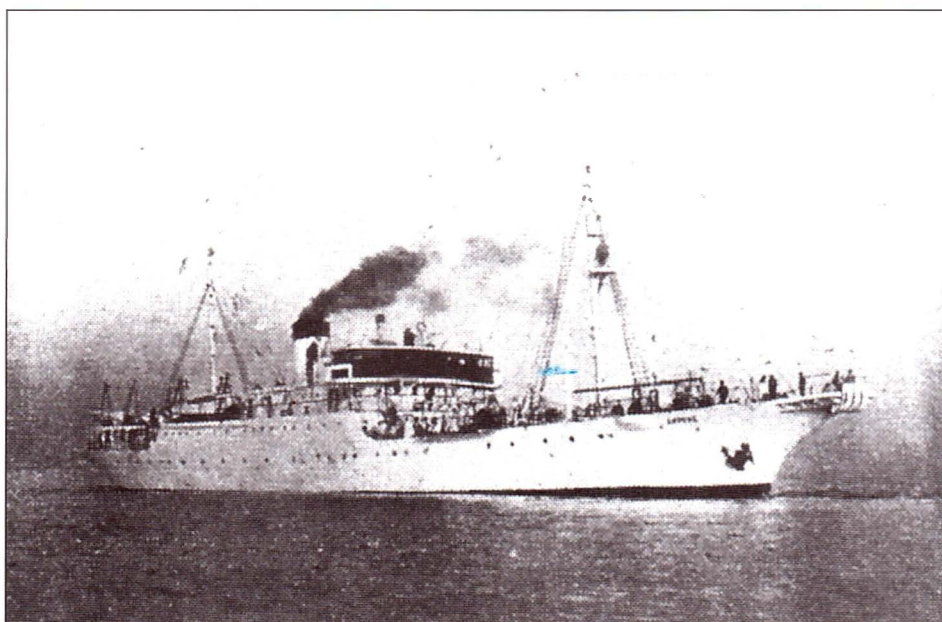
La Direction du service quitte La Seyne en 1905 pour la capitale. M. Laroze est nommé directeur du service. Il n'a pas laissé le souvenir d'un homme dynamique. Le directeur de l'usine est alors M. Pasquion qui conserva ses fonctions jusqu'à la retraite prise à La Seyne.

Un quatrième Marseille-Alger est posé en 1913. Le remplacement de la Charente est programmé. On commande le navire en Angleterre sur les plans d'un navire existant pour réduire les coûts d'étude et de fabrication. Mais la guerre éclate et le navire n'est livré qu'en 1918 : ce sera l'Emile Baudot. La charge de maintenir le réseau d'Afrique du Nord sera encore assurée par la Charente, qui ne chômait pas.

La guerre des réseaux sera une constante des guerres mondiales. La Convention Internationale du 14 mars 1884 sur la protection des câbles sous-marins n'est pas applicable en temps de guerre. C'était la volonté des Britanniques. Ainsi, ceux qui ont la maîtrise des mers ont également celle des réseaux télégraphiques. Après les deux conflits mondiaux, les vainqueurs se partageront les câbles et les navires des vaincus au titre des dommages de guerre. Au début de la guerre, les alliés ont reconfiguré le réseau allemand. Le câble Emden – Ténériffe - Monrovia est transformé en Brest – Casablanca – Dakar. A la fin de l'opération, le navire-câblé Dacia est coulé en décembre 1915 par un sous-marin allemand en rade de Funchal (Madère). A la fin de la guerre, les dépouilles sont partagées à partir du Cap des Palmes entre les Anglais (à l'Ouest) et les Français (à l'Est). Michel Zunino embarque mousse le 16 octobre 1916 sur la Charente, il a 13 ans et son certificat d'études en poche. Présenté par ses parents, il découvre le monde du travail dans toute sa rigueur. La journée de travail est longue et dure.



L'Emile Baudot et l'Ampère 2



M. Zunino terminera sa carrière premier maître soudeur à la fin des années 60, en étant chargé du contrôle en usine des fabrications de câbles. Lorsque la radiotélégraphie commerciale apparaît dans les années 20, cette nouvelle technique est plus complémentaire que concurrente. Elle permet de relier les villes de l'intérieur. La radiotéléphonie grande distance transatlantique ne se développe qu'à partir de 1935. Elle n'a jamais été une véritable concurrente de la télégraphie.

L'entre-deux-guerres et la seconde guerre mondiale (1919-1945).

L'Empire Colonial soutient la politique industrielle du secteur des câbles sous-marins. En 1922, le réseau français représente 25% de la longueur totale du réseau mondial (76.000 MN / 318.158 MN). Le réseau public comprend les câbles côtiers, le réseau de Méditerranée et les anciens câbles allemands alloués en 1919 au titre des dommages de guerre. Deux sociétés privées, la CFCT et la SUDAM exploitent leurs réseaux en service respectivement sur l'Atlantique Nord (CFCT) et l'Afrique et l'Amérique du Sud (SUDAM).

Au lendemain de la première guerre mondiale, l'activité se réduit. M Laroze n'a pas laissé une bonne image de son passage. Original et peu ambitieux, il a laissé son nom dans les tables du Conseil d'Etat où sont enregistrés les recours pour "excès de pouvoir". On raconte qu'il s'installait dans le wagon réservé aux Parlementaires lorsqu'il prenait le train pour venir à Toulon. Il déjeunait en commençant de préférence par un saucisson à l'ail qui décourageait toute intrusion dans son compartiment, y compris celle des contrôleurs qui ne lui demandaient que rarement de justifier de sa condition de Parlementaire. A un contrôleur insistant, il répondait invariablement : "Vous m'insultez mon Ami ?" Il faut rappeler, à sa décharge, que les investissements publics sont orientés vers le développement de la radio à partir de 1920.

L'Emile Baudot ne comble pas les espoirs mis en lui. Le modèle assurait l'entretien du réseau de la Manche par petits fonds et près des côtes. Or, on lui demande d'essuyer les coups de Mistral et la mer Méditerranée. En 1925, la société A. Grammont est choisie pour la construction du câble Marseille-Philippeville. La pose est confiée à un navire anglais, le Silvergray. Ce sera la dernière fabrication de l'usine qui cesse son activité en 1926. Sur ce navire, deux représentants du service, le commandant de Pontbriant et son lieutenant M. Pelletier. Ce dernier a écrit l'histoire détaillée de son passage aux

câbles sous-marins entre 1926 et 1960 et collabore à l'ouvrage de Louis Baudoin sur " L'histoire Générale de La Ville de La Seyne sur Mer ".

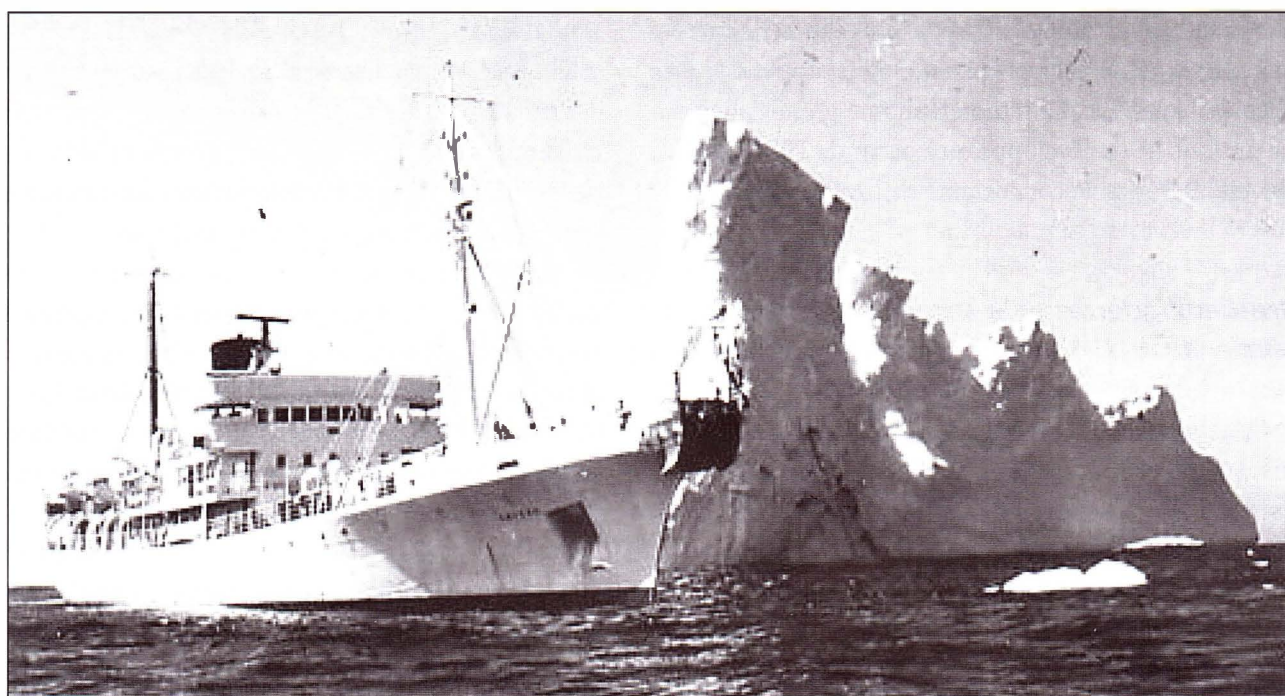
En 1930, la dégradation de la qualité du service et les interruptions trop fréquentes des liaisons sur l'Algérie provoquent des remous au Parlement. L'Administration prend plusieurs mesures : La nomination d'un nouveau directeur : M Couderc et le lancement d'un navire : l'Ampère 2. Le navire est construit à La Ciotat et, à sa mise en service, l'Emile Baudot est envoyé au Havre pour l'entretien des câbles côtiers et des câbles avec l'Angleterre. L'arrivée de l'Ampère sonne le glas de la Charente, restituée à la Marine Nationale. Les usines de Calais et La Seyne reprennent une activité soutenue. Il s'agit de renforcer le réseau de Méditerranée et de redéfinir la configuration du réseau de Côte d'Afrique.

Un navire-câblé supplémentaire, l'Arago est acheté en Angleterre et basé à Dakar en 1932. L'équipement de tous les navires est modernisé et des sondeurs électriques remplacent les sondeurs acoustiques. Chaque pose est précédée d'une campagne de sondage et le meilleur tracé possible est recherché. Les fabrications s'améliorent, le réseau est rénové, les réparations sont moins nombreuses.

En 1935, l'Administration des PTT reconfigure le réseau de la côte d'Afrique. La liaison Lomé – Douala est utilisée pour en faire un Cotonou–Douala et la liaison Monrovia–Lomé (partie Est) pour un nouveau Grand Bassam–Cotonou. Le reliquat (partie Ouest du Monrovia – Lomé) est utilisé comme câble de réparation. Il s'agissait de câble de grand fond mais les besoins étaient surtout par petits fonds, ce qui eut des résultats assez catastrophiques. Ce travail demandera six mois à l'Arago sous la direction de l'Ingénieur Miramont.

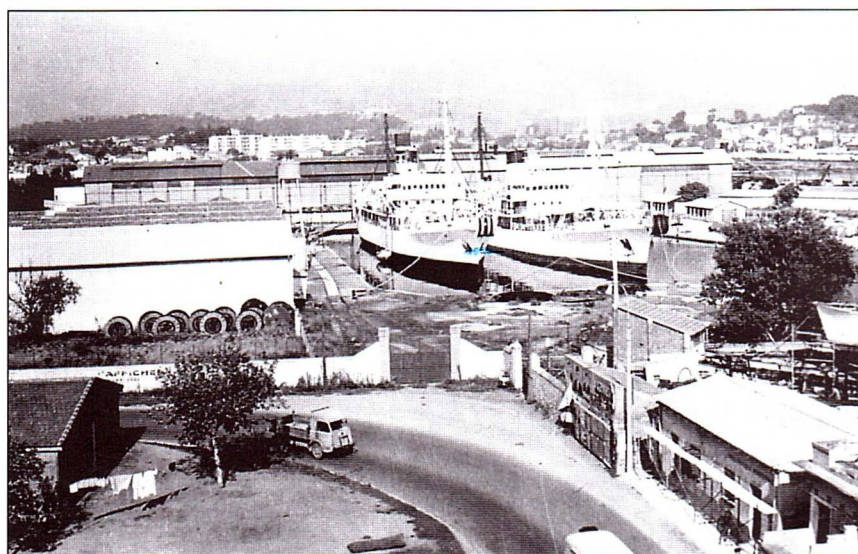
Les câbles Bizerte 1931, Oran 1932 et Oran 1939 sont construits à Calais. Pour fabriquer le câble Marseille-Bizerte 1938, les âmes sont fournies par l'usine de Bezons et le câble est armé à La Seyne. On commande le câble Nabeul - Beyrouth 1939 en Angleterre puisque l'usine de Calais fabrique du câble microphonique pour la Marine. Les câbles Nabeul-Beyrouth et Nabeul-Igalo sont opportunément installés à la veille de la seconde guerre mondiale pour permettre à la France de rester en relation avec ses alliés balkaniques sans avoir à passer par l'Allemagne et ses alliés.

Pour l'inauguration de la liaison Nabeul–Igalo à Cattaro, le ministre Jardillier fait le déplacement avec l'Ampère.



Terre Neuve

L'Alsace et l'Ampère dans la darse



Le chef cuisinier Poly se souvient d'un homme simple venant aux cuisines demander un changement de menu, préférant les haricots et les pommes de terre du menu de l'équipage à la place de la langouste servie au carré des officiers. Le Président du Conseil, Léon Blum devait apprécier cet homme qui savait se faire apprécier du personnel des PTT.

La guerre (1939 – 1945).

A la veille de la Seconde guerre, le réseau français est équilibré. Le remplacement de l'Arago est commandé au chantier de Normandie à Rouen : ce vaisseau sera l'Alsace. Il est livré par les chantiers de Rouen quelques semaines avant l'invasion allemande. Après son armement à Brest, il est envoyé réparer un câble aux Açores. A la fin des travaux, il rejoint Dakar et y passera la guerre. Ce sera le plus chanceux de tous les navires-câblers. Compte tenu de la rapide défaite de la France, le réseau n'est plus utilisable dans les zones occupées. Les Anglais coupent les câbles atterrissant à Brest et réquisitionnent l'Emile Baudot " manu militari " dans le port de Plymouth.

Les activités de la base de La Seyne sont réduites. L'usine manque de matières premières. Les câbles du réseau méditerranéen sont toujours en exploitation jusqu'au moment de l'invasion de la zone occupée. Devant les risques causés par les bombardements alliés, le personnel et les archives sont transférés à Salernes. La Direction des Câbles est transférée de Paris à Montpellier. L'Ampère 2, basé à La Seyne, reste au port comme la flotte de Marine Nationale de Toulon. Le navire est d'ailleurs militarisé et son Commandant prend ses instructions de l'Amirauté.

Après l'occupation de la zone libre, les Allemands saisissent l'Ampère 2 et l'envoient à Marseille rejoindre un navire Italien : le Giasone. Ils sont chargés de détruire le réseau anglais. Mais les Anglais, maîtres sur mer, ne leur laissent pas la possibilité de sortir. De leur côté, ils coupent tous les câbles étrangers, y compris certains câbles français et en prélèvent des sections pour rénover le réseau.

A la Libération, l'Ampère et le Giasone sont sabordés par les Allemands dans le port de Marseille. Seul le Giasone est récupérable. L'usine de La Seyne est miraculeusement préservée de la destruction en août 1944. Les chantiers navals proches sont pourtant entièrement détruits avant le repli allemand. On doit ce miracle à M. Thole, un Allemand du ser-

vice des PTT, qui protège l'usine de sa destruction car il savait que la coopération entre les deux pays reviendrait avec la paix. Il sut s'opposer aux officiers SS.

L'après-guerre : rénovation du réseau (1945-1960)

L'activité reprend dès la fin de la guerre jusqu'à l'arrêt définitif de l'usine en 1956. Les fabrications cèdent progressivement la place. Les ateliers développent les parties mécaniques des répéteurs et de nouvelles procédures de pose des câbles téléphoniques. On forme le personnel soudeur aux méthodes de raccordement des câbles coaxiaux et d'énergie (IFA par exemple). Cette époque n'est pas une période d'inaction : il s'agit de développer la nouvelle technologie de câbles sous-marins téléphoniques et des répéteurs souples et de trouver des activités à un personnel qualifié.

Il faut également remettre en état le réseau avec une flotte nombreuse mais peu appropriée. En Méditerranée, l'Alsace assure le travail, bientôt rejoint par l'Emile Baudot et le d'Arsonval après leur remise en Etat. Ensuite on envoie l'Emile Baudot à Brest car il est le plus adapté à l'entretien du réseau côtier. Après la construction de l'Ampère en 1951 (qui remplace le Baudot), les deux navires Alsace et Ampère 3 veillent sur le réseau côtier et les câbles de Méditerranée et de la côte d'Afrique et le d'Arsonval rejoint Brest.

L'ère du téléphonique des premières générations (1956 - 1970).

En 1956, apparaissent les premiers câbles téléphoniques : Marseille-Alger, Kélibia - Bou Fichta posés par l'Ampère 3, modifié spécialement.

Lorsque les deux liaisons téléphoniques sur Alger (1957) et Oran (1961) sont mises en service, elles sont fiables et assurent le trafic vers l'Algérie. C'est la fin des liaisons télégraphiques ... Pour poser la liaison Perpignan – Oran, un nouveau navire est mis en service : le Marcel Bayard. C'est le premier câblé moderne à propulsion diesel-électrique. Il possède une machine de pose à l'arrière adaptée aux poses de répéteurs. Il est basé à Brest avec le d'Arsonval.

1965, avec la pose de la liaison Cannes–Île Rousse, marque le démarrage d'une période de pose. Chaque année, une nouvelle liaison sera posée vers le Maroc, la Tunisie, Israël et le Liban. Mais cette année-là, rares sont ceux qui parient sur l'avenir des câbles sous-marins. Les premiers satellites sont lancés et leur principale fonction civile est de transmettre les communications (téléphone et télévision). Le câble sous-marin, une technique ancienne, semble être dépassé.

La direction cherche des solutions pour diversifier les activités : campagnes océanographiques, pose de câbles d'énergie, campagnes " spot " (recherche des débris de la caravelle Ajaccio-Nice – pose de matériel de recherche civile ou militaire). Il s'agissait de tenir...

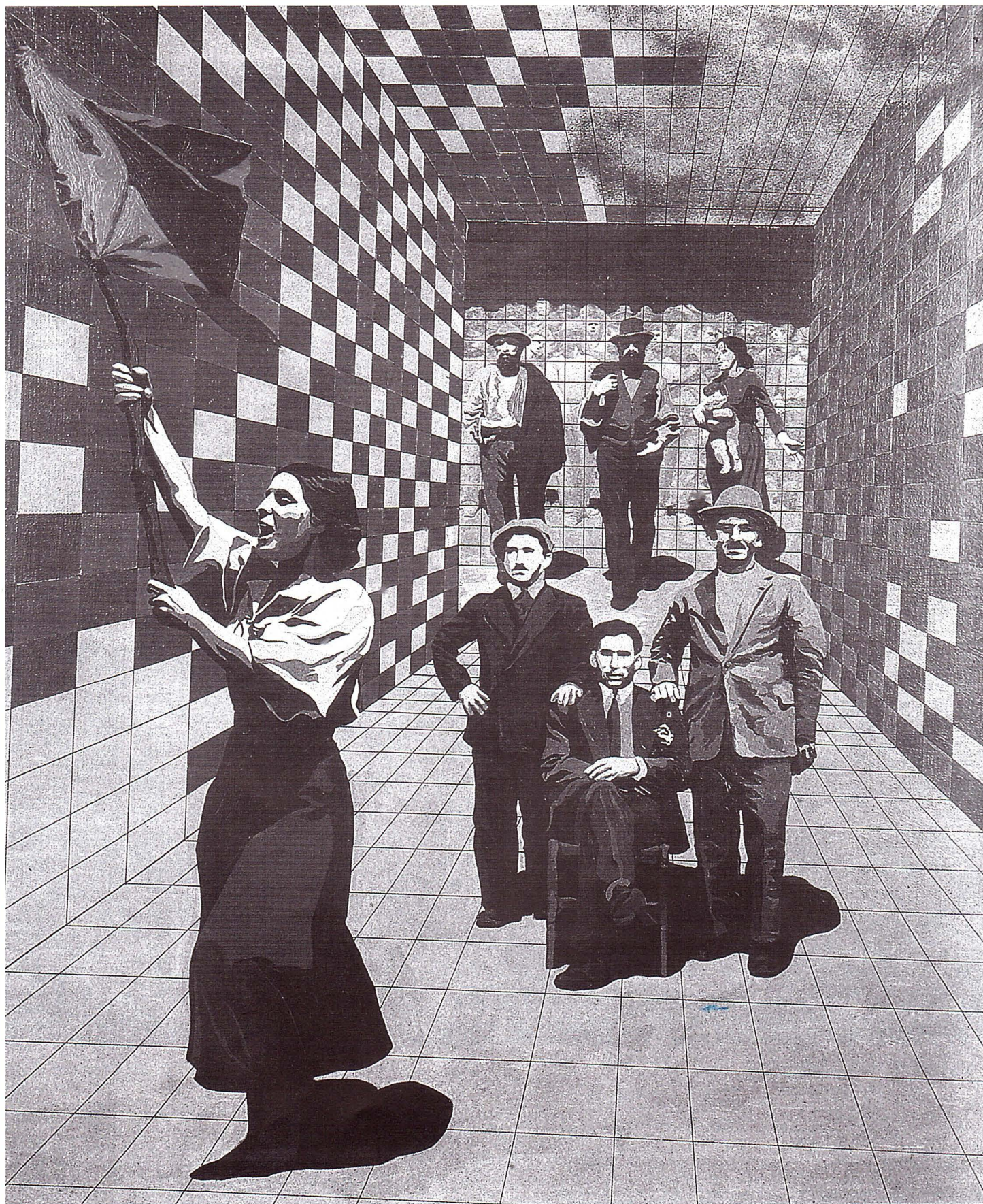
Le développement des techniques de pêche au large de Terre Neuve donne une opportunité. Les premiers transatlantiques de 1961 et de 1965 demandent deux ou trois réparations par mois. Les PTT français et britanniques sont co-propriétaires de ces câbles et obtiennent de l'ATT une présence de navires-câblers européens. Une nouvelle aventure commence lorsque, chaque année entre 1965 à 1972, l'Ampère effectue une campagne d'été de six mois sur les bancs de Terre-Neuve.

Sous la direction de G. Baron, chef de mission et de M. Paglia, directeur de l'usine, l'Ampère effectue sa première campagne en 1965. Etat-major, équipage et mission se rendent compte du décalage entre les méthodes de réparation appliquées par le service et celles des Anglo-Saxons. L'Ampère répare un câble en 48 heures contre 16 heures au Cyrus Field

ou au Lord Kelvin qui assuraient le travail. Il faut apprendre à se servir du matériel et appliquer les méthodes de réparation développées par le British Post Office. Pour les ingénieurs et les techniciens navigants, Terre-Neuve est un laboratoire et un bon moyen de se perfectionner dans la langue de Shakespeare.

M. Paglia se chargera de l'approvisionnement du matériel de mesure et de jointage, du transfert de technologie et de la formation de la mission technique. Les commandants moderniseront les équipements du navire. Il faut apprendre pour préparer l'avenir. Les équipages connaissent un renouvellement complet. Une nouvelle génération embarque sur les navires du midi ; du personnel inscrit maritime rapatrié d'Afrique du Nord rejoint les équipages corses, marseillais et la vieille garde africaine embarquée sur le navire de garde à Dakar. Les nouvelles équipes se forment dans les brumes des bancs de Terre-Neuve et du Groenland, parmi les icebergs et les ours blancs. Avec des fortunes diverses, tout le monde se mettra à l'anglais. Quelques années plus tard, certains marins se fixeront dans le Nouveau Monde et quelques Seynois trouveront des épouses qui vivent actuellement dans la région. La refonte des statuts du personnel inscrit maritime (Etat-major et Equipage) est nécessaire, de même que le régime de l'indemnité de mer des fonctionnaires embarqués.

A toutes ces questions, des solutions seront trouvées. Cinq ans plus tard, l'acquis doit être transféré en Méditerranée. En 1970, la mutation de La Seyne est décidée avec la transformation de l'usine en base de maintenance. Cela fera l'objet d'une nouvelle étude.



Lo sciopero, 1978, technique mixte, 54 x 65.



Cia Giuseppe, 1983, huile sur toile, 100 x 100.

La mémoire de La Seyne dans l'œuvre picturale de J.P. Giacobazzi

par **André Portal,**
instituteur,
poète;

Jean-Pierre GIACOBAZZI ¹ : Né à Toulon, place Puget le 18 septembre 1941. Mère d'origine bretonne, père d'origine italienne. Sa famille vient d'Emilie, près de Bologne. Vit ses premières années au Revest-les-eaux, au domaine de la Salvate. Rencontre le peintre toulonnais A. Pianfetti qui va l'éveiller, le conseiller, l'aider à peindre. Plus tard, il va peindre le Revest, Toulon (autour de la rade) et puis, peu à peu, travailler sur des thèmes qui vont lui devenir chers, sa famille, le monde de l'émigration italienne, l'Amérique, l'Afrique du nord, le Rugby ...Il va exposer son travail dans la région (Toulon, La Seyne, Marseille) mais aussi en Algérie, à Paris, en Italie bien sûr

Je voudrais pour commencer dire ce que je ne vais pas faire: par exemple, je ne vais pas raconter la biographie de J. P. Giacobazzi, d'abord parce que d'autres l'ont fait avec talent, avec un grand soin du réel et du détail et aussi parce que son œuvre est loin d'être terminée; je ne vais pas non plus parler longuement de l'Histoire de La Seyne (je ne suis pas un historien), je ne vais pas non plus analyser les tableaux de J. P. Giacobazzi dans le détail, établir des filiations, les écoles, les tendances de l'art contemporain ; je voudrais pourtant parler "un peu" de tout ça tout de même, pour essayer de voir comment cela peut se mêler, s'expliquer et aussi s'insérer dans un ensemble plus grand.

D'abord, bien que J.P. Giacobazzi ne soit pas le peintre officiel des Chantiers de la Méditerranée, il n'est d'ailleurs le peintre officiel de rien et je vais tout de suite le citer en relevant ce qui a été écrit dans le catalogue (ça sert toujours les catalogues !) de l'exposition "La Seyne V.O.", exposition sur laquelle on reviendra, bien sûr. Il écrit "Pour le Toulonnais que je suis, il y a longtemps que je connais sur sa façade extérieure le C.N.I.M. Au plus loin que remonte ma mémoire, le

nom de La Seyne est très étroitement lié aux Chantiers".

Mais voilà, il n'y a pas de peintre sans peinture et on ne peut parler d'un voyage dans la peinture sans montrer des peintures, montrer à tous un itinéraire riche, varié et qui va dans plusieurs directions.

Car J.P. Giacobazzi voyage, beaucoup, dans le monde et dans sa tête, comment faire autrement si on veut être sans cesse en prise avec le réel. Et ce n'est jamais un voyage abstrait. Il peint le monde tel qu'il le voit et le premier thème peut être qui l'a saisi et qu'il a traité (dans un ordre chronologique) c'est celui de sa famille, de la famille, sa terre, celle de ses ancêtres, ceux dont on a besoin pour vivre, pour savoir d'où on vient et donc, pour pouvoir se diriger quelque part, et on peut dire que ces voyages lui ont permis entre autres de ramener de la matière.

On peut partir pour cela du plus immédiat, son nom : Giacobazzi. C'est un nom qui vient d'Italie, comme beaucoup de gens ici, en Provence et tout particulièrement sur la côte et à La Seyne sur mer (Ouvrons un annuaire du téléphone et nous verrons tous les noms d'origine italienne qui s'y trouvent!).

Premier thème donc du travail de Giacobazzi, l'immigration. Ce n'est pas qu'un mot, c'est une réalité. On part, on quitte l'Italie, on rêve d'un pays mythique où tout sera beau et merveilleux, où il y aura du travail, de l'argent, la vie quoi ! Cette immigration, elle commencera dès le XIX^{ème} siècle, au moment des épidémies de choléra, en haute Provence, à Marseille. Dans les campagnes, les villages seront presque désertés, et les évêchés vont organiser, en accord avec certaines régions d'Italie, du Piémont, de la vallée du Pô, un mouvement de populations qui peu à peu viendront s'installer et travailler en Provence. Ces populations iront se fixer partout où il y a du travail bien sûr, travail saisonnier d'abord, puis travail à "durée déterminée", comme on dit maintenant.

Vers 1848-1850, à Toulon et à La Seyne, des chantiers se créent (le premier chantier Matthieu à La Seyne recrute beaucoup de personnel et ses immigrés deviennent spécialistes pour les premiers bateaux à vapeur. Les chaudronniers venus d'Italie sont une main d'œuvre très appréciée. Pendant cette période, la construction navale toulonnaise continue de fabriquer des navires en bois. Il faut bien préciser qu'il s'agit de fabriquer des navires à hélices et non à roues à aube. Et on aura besoin de beaucoup d'ouvriers et de personnels qualifiés.

Avec cette immigration arrivent aussi les idées des Carbonari, des Garibaldiens, toujours tous ces détails dans l'œuvre, le tableau.



Par-delà les sentiments, 2000, huile sur toile, 60 x 73.

Pendant un siècle se met en place un mouvement de population entre l'Italie et la France, avec des moments forts comme le début du XX^{ème} siècle. Cela ne s'est pas fait sans heurts. On peut citer les événements tragiques qui se sont déroulés à Port St Louis du Rhône. (Ce n'est pas La Seyne, mais si proche tout de même) où des quartiers entiers de travailleurs italiens ont été attaqués par les habitants de la localité, plus ou moins poussés par des meneurs xénophobes et racistes. Il y a eu beaucoup de morts et de blessés. Beaucoup ont dû repartir en Italie ou essayer de s'installer sur la côte et en Provence intérieure.

Mais ces événements violents et durs sont rares, et l'immigration se poursuit.

C'est le grand voyage, on essaye dès qu'on peut de faire venir la Famille, les enfants. On s'installe dans la vieille ville. C'est un peu un ghetto. On trouve des amis, des cousins. Se développe la Solidarité. Ce n'est jamais facile. C'est le problème de toutes les immigrations. Et à ce propos encore les problèmes seynoïses se fondent dans l'ensemble des problèmes de l'immigration en général.



Besagne Blues, 1990, huile sur toile, 100 x 100.

Il y a surtout le problème de la langue. Les enfants apprennent toujours vite. Ce sont eux qui veulent s'intégrer le plus rapidement. Il est vrai que si l'on reste entre amis, entre proches, on n'apprend pas. Si on s'éloigne on se coupe de ses racines. On a quelquefois tendance à se fermer, à s'enfermer. On est quelquefois mal accueilli par les gens du pays qui vous reprochent de prendre le travail (de prendre les femmes aussi, vieil argument xénophobe qui revient périodiquement) Il y a les insultes : "piantu"... "bâbi"... (voir ce qui était dit plus haut à propos des événements de Port-St-Louis du Rhône).

Je me souviens de conversations avec des amis d'origine italienne de Lyon qui me disaient qu'il enlevaient le "i" qui était à la fin de leur nom pour s'intégrer mieux.

Berruti devenait Berrut ou Tamburlini devenait Tamburin. On peut aussi remarquer qu'en Provence, beaucoup d'immigrés d'origine italienne passeront plus facilement de l'italien au provençal qu'au français à cause de l'accent tonique. Mais cela plus à la campagne qu'à la ville. Il y aura une deuxième vague d'émigration vers les années 20 à cause de l'arrivée du fascisme, de Mussolini. Ce seront les victimes du fascisme, les syndicalistes, les politiques...

Ces derniers arrivants feront mieux encore fonctionner la solidarité. Ces immigrés vont emmener leurs chants, leurs traditions syndicales. On peut évoquer la figure du père de Jean Giono, anarchiste, carbonaro, cordonnier, personnage important de Manosque et ami du père d'Emile Zola.

Tout ceci nous entraîne loin de La Seyne, pensez – vous. Mais non, la réalité de l'émigration est la même à Lyon, en Provence et sur la côte, quand nous voyons ce drapeau brandi qui annonce les luttes ouvrières et c'est dans la solidarité que se crée une conscience de métier et de classe sociale, avec des hauts et des bas, et c'est toujours le travail de J.P. Giacobazzi de vouloir s'adresser au plus grand nombre, non par le discours ou l'écriture mais par le dessin, le montage, la peinture, l'image et surtout le choc des images qui se bousculent, se renforcent et ouvrent le propos. (Relation avec les Varois qui ont défendu la République en 1851, contre le coup de force de Louis – Napoléon Bonaparte).

L'intégration des émigrés, c'est bien connu, s'est toujours faite par l'école, pas n'importe laquelle bien sûr, il s'agit de l'école pour tous, l'école de la République. On en dit bien du mal quelquefois, on dit qu'elle ne fait pas ce qu'elle doit ,

on a dit qu'elle avait étouffé les langues régionales, c'est vrai, on peut ouvrir un débat là- dessus, mais pour le moment, dans une urgence, il est important que chacun apprenne une même langue, l'écrive pour suivre la même Loi. Ce n'est pas un hasard si nous voyons apparaître ici ou là, la silhouette de Charlie Chaplin, "Charlot" accompagné du Kid. Charlot l'Emigrant (Voir le film de même nom où tout est dit en si peu de mots sous titrés et en images sobres et inoubliables).

Cette classe que nous voyons là date sans doute des années 30. On peut le voir au chapeau de la maîtresse, elle me remet en mémoire ma propre classe à l'école de Rivière Neuve, un quartier de Toulon. La classe se partageait entre Italiens, Bretons (la Marine Nationale !) et quelques locaux !!!

Charlie Chaplin n'était pas avec nous, on le voyait aux séances de cinéma à l'école, devant un projecteur 16m/m bruyant et qui tombait en panne quelquefois.

Et nous voilà maintenant dans un travail plus spécifique de J.P. Giacobazzi sur les Chantiers. Il s'agit de l'exposition "La Seyne V. O.", "Regard sur les chantiers navals" qui a eu lieu en octobre 1982.



Souvenirs de classe, 1979, huile sur toile, 162 x 130.



Regards sur les chantiers navals, 1982, huile sur toile, 97 x 146.

C'était une exposition collective, avec plusieurs peintres : Renée Lion Tché Yung, Bernard Latuner, Jacky Lézin. Avec ce moment de la mémoire de La Seyne nous glissons de la mémoire de l'émigration à la mémoire de ce qui a fait La Seyne : les Chantiers, éléments de vie, de structure, de culture. Il est vrai que pendant très longtemps la ville a vécu pour et par l'Entreprise. C'est ce qu'essaie de dire et de montrer en particulier cette toile dont on a vu les reproductions un peu partout. Mais à ce point de l'exposé je voudrais, en me répétant peut-être, introduire une remarque sur le travail de J. P. Giacobazzi : il ne s'agit pas de produire une peinture militante, de celle qu'on appelait en son temps le "Réalisme socialiste" illustrée par exemple par Fougerson dont on a dit beaucoup de bien, puis dont on s'est moqué par la suite. Il ne s'agit pas pour lui à travers une peinture du monde du travail de glorifier la production industrielle, non, il ne s'agit pas d'établir une sorte de culte du Travail qui serait comme une sorte de nouveau Dieu. Non, bien entendu. Simplement, J.P. Giacobazzi regarde autour de lui et il peint ce qu'il voit, avec humour. Son sens de la communication s'adressant non à

des élites bavardes, mais au plus grand nombre. Ce n'est pas une peinture esthétisante.

Je voudrais à ce moment lire un poème de Jacques Prévert, "L'effort humain"!.....

L'effort humain

*n'est pas ce beau jeune homme souriant
debout sur sa jambe de plâtre
ou de pierre
et donnant grâce aux puérils artifices du statuaire
l'imbécile illusion
de la joie de la danse et de la jubilation
évoquant avec l'autre jambe en l'air
la douceur du retour à la maison*

Non

*l'effort humain ne porte pas un petit enfant sur l'épaule droite
un autre sur la tête
et un troisième sur l'épaule gauche
avec des outils en bandoulière
et la jeune femme heureuse accrochée à son bras.*

*L'effort humain porte un bandage herniaire
et les cicatrices des combats
livrés par la classe ouvrière
contre un monde absurde et sans lois.*

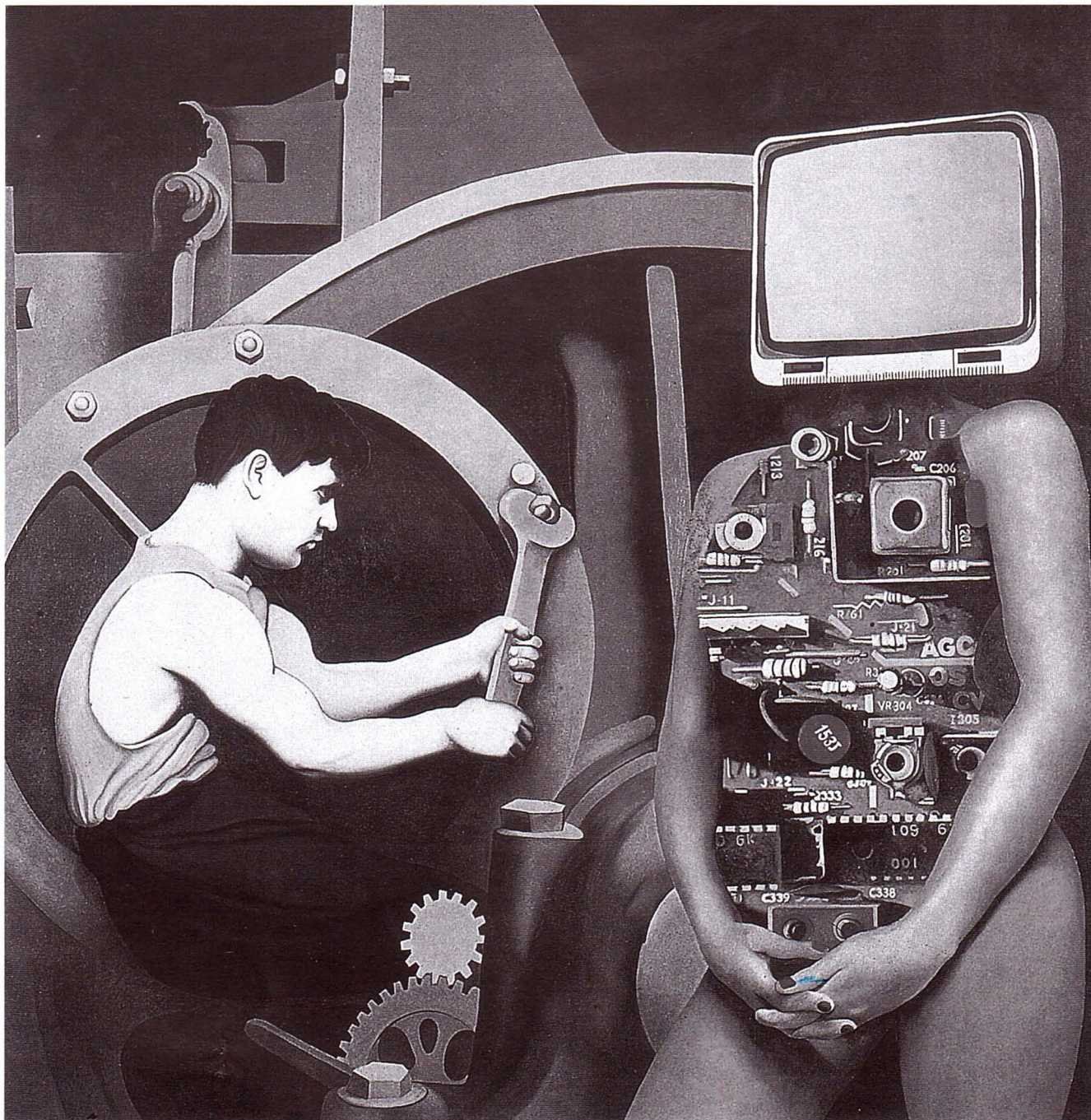
*L'effort humain n'a pas de vraie maison
il sent l'odeur de son travail
et il est touché aux poumons
son salaire est maigre
ses enfants aussi
il travaille comme un nègre
et le nègre travaille comme lui...*

La mémoire de La Seyne dans l'œuvre picturale de J.P. Giacobazzi

Avec cette peinture, nous sommes toujours dans la mémoire de La Seyne et toujours dans le monde du travail tel qu'il existe maintenant, en parlant un peu de cet art du montage qui ne manque pas de nous faire réfléchir sur notre vie, sur nos sens, sur ce qui nous entoure.

Je terminerai en lisant un texte qu'il avait écrit en 1982, lors de cette exposition de "La Seyne V.O." dans lequel il dit :

"Les Chantiers navals me font penser bien sûr aux grands bateaux, aux grues, aux océans, aux ouvriers très spécialisés qui construisent de grandes sculptures. Ils me font penser aux travailleurs émigrés, à la génération de mon père où un enfant, dès l'âge de 9 ans devait quitter l'école pour aller travailler. Dans le silence de mon atelier, le bruit assourdissant et brutal des machines est intraduisible sur la toile".



Besagne Blues, 1990, huile sur toile, 100 x 100.

1. "Giacobazzi, la mémoire du regard"

Alfonderi (D), Bonaccorsi (R), Baltimore Promotion, Sept. 2001.



Petite chronique des Chantiers occupés

par Paule Giloux et
"Les Relais de la Mémoire" (Vidéo)

avec la participation de :
Marius Autran
Cleto De Rovere
Michel Garcia
et la voix de Leda De Rovere.

27 novembre 1942

Les Allemands entrent dans Toulon. Les Toulonnais assistent impuissants au sabordage de la flotte

La vidéo est à disposition,
à l'association "Les relais de la mémoire"

Marius Autran.

Evidemment, les Allemands n'avaient qu'une idée, c'était de s'emparer de la flotte, mais la flotte s'est sabordée.

Tout de suite après, comme ils n'ont pas pu s'emparer de la flotte, ils ont cherché à s'emparer des Chantiers. Ce qui n'était pas difficile car les Chantiers n'étaient pas protégés militairement.

Louis Puccini, mai 98.

Aux Chantiers de La Seyne, un contre-torpilleur était en réparation. Lorsqu'à 7h30, les ouvriers rentrent, ils se rassemblent devant la darse, devant la direction et regardent devant eux ce spectacle dramatique: le contre-torpilleur sur le pont duquel les marins s'affairent est en train de s'enfoncer lentement dans les flots. A cet instant, venant de la porte principale, une horde d'uniformes noirs, casqués entre en hurlant et un officier tire des coups de mitraillette sur les marins qui lui confisquent le navire en le coulant. Trop tard, les marins ont fait leur devoir en sacrifiant ce qui est le plus cher pour eux, leur navire. Ils vont défiler, applaudis par les ouvriers encadrés par les nazis et iront rejoindre leurs collègues emprisonnés à l'Arsenal.

Marius Autran : On a vu arriver aux Chantiers les marins qui s'étaient sauvés du sabordage, parce qu'il y a eu

des morts. Mais il y en a beaucoup qui s'étaient échappés et qui étaient venus se réfugier là, aux Mouissèques. La solidarité a été totale. Tous ces marins, il fallait faire disparaître leurs effets militaires. Il y a des gens du quartier qui ont sorti des pantalons, des vestes, pour en faire des civils. L'ambiance était à la résistance de toutes les façons.

LES CHANTIERIS SOUS L'OCCUPATION.

Il y avait un certain Docteur LECT qui était chargé de faire fonctionner les Chantiers sous sa direction bien sûr. Il était français. Il n'avait pas opposé une grande résistance. Il se pliait aux instructions de l'ennemi.

LE S.T.O. – LES RAFLES.

La première des choses qu'ils ont voulu faire, c'était de fabriquer des navires qui leur serviraient. Mais dans le même temps, ils avaient lancé le S.T.O.: Service du Travail Obligatoire et, comme il y avait dans les Chantiers beaucoup de jeunes, les Allemands avaient comme instruction de repérer beaucoup de jeunes pour les envoyer en Allemagne qui manquait de main d'œuvre. Forcément, tous les jeunes Allemands étaient soldats.

Ils ont commencé par faire venir un conférencier pour expliquer aux jeunes les avantages qu'ils auraient en allant travailler en Allemagne. On leur faisait miroiter des salaires intéressants. Mais les jeunes n'étaient pas convaincus et puis ceux qui étaient dans la résistance les auraient découragés. Cette campagne s'est soldée par un échec cuisant. Très peu de jeunes se sont enrôlés. On leur a donné la chasse.

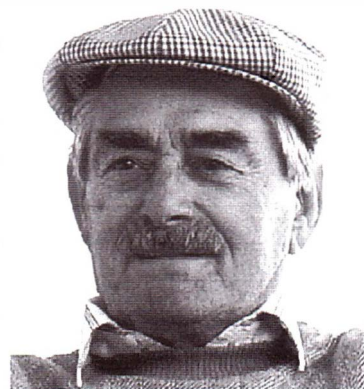
Je me réfère à l'ouvrage que mon ami Puccini a écrit et qui dit qu'ils incitaient les jeunes par la porte principale des Chantiers. C'est là que les Allemands les attendaient. Alors on les enrôlait pour ainsi dire de force. Alors, ils s'échappaient du côté du bord de mer et ils "prenaient la tangente" pour ne pas être recrutés.

Cleto De Rovere :

Moi, le matin qu'ils m'ont arrêté j'allais prendre le travail. Je descendais "tranquille comme Baptiste" sur la route de Tamaris. X... m'arrête et me demande les papiers. Je lui dis "laisse-moi partir". L'Allemand me dit "come". Je m'en souviens toujours. Il a pris ma carte d'identité: "On te la rendra". Il a appelé un policier français.



Archives Breil



Le flic français me dit : "Si tu n'y vas pas, ils vont prendre ton père". Mon père, il avait fait le camp de concentration comme italien, lui. Et, encadré comme des bandits, ils nous ont emmenés au commissariat et du commissariat à Toulon à la caserne Grignan. Les "saletés" de policiers nous traitaient comme des bons à rien.

Le lendemain matin, ils nous ont relâchés. Mon cousin qui était à l'époque contre-maître, moi j'avais 22, 23 ans, il me dit : "Tu vas remercier Monsieur Blanc". Que j'aille remercier un Allemand ! moi je n'y vais pas".

Marius Autran :

Il y a eu des MANIFESTATIONS POUR LE PAIN, pour la nourriture . C'est à partir de là qu'on a donné des rations de plus aux ouvriers. Ils ont manifesté sur la place de la Lune. Sous la menace des mitraillettes allemandes.

Michel Garcia :

C'était au mois de novembre 43. Il n'y avait pas longtemps. J'avais commencé à travailler en octobre. C'était une époque très dure. D'abord il y avait les bombardements. On n'avait rien à manger. Il y avait une cantine là. On nous distribuait un litre de soupe tous les midis. Tout le monde allait la chercher. 275g de pain par jour. Nous, les travailleurs, on avait 300g. Un jour on n'a plus eu de pain. Un jour, deux jours, trois jours. On était là, on faisait la queue pour avoir notre soupe. Il y en a un qui est monté sur une table. Je me souviens. Il a dit "Y en a marre, on n'a plus de pain. Tout le monde à la mairie".

C'était l'occupation. Tout ce qu'on faisait c'était tout à fait illégal.

LA NOUVELLE MUNICIPALITE.
LE COMMANDANT GALISSARD.

Marius Autran :

Quand le gouvernement de Pétain est arrivé, on a signifié à Monsieur Mazin et Monsieur Lamarque de partir. Sur un simple arrêté préfectoral, ils ont été radiés de leur fonction électorale. Ils se sont pliés facilement. A ce moment est arrivé le capitaine Galissard. Il a dit que, comme il n'y avait pas de pain, on ne ferait rien du tout. On a dit : " A 1 heure, tous devant la porte du Chantier. On ne rentre pas !" On était là. Il y avait 3 ou 4000 gars.

Arrivent deux Allemands à vélo. On les a hués. Ils se sont retournés. On sentait la surprise et l'indignation: c'étaient les occupants. L'un d'eux est allé téléphoner. 5 minutes après, on a vu arriver des camions chargés de troupes. Ils ont débarqué. Ils avaient des grenades le long des manches. Ils sont arrivés avec deux mitrailleuses. L'une, ils l'ont mise là, l'autre là. Ils ont sorti les bandes de cartouches. Ils les ont enclenchées.

Cleto De Rovere :

Ils ont installé les mitrailleuses. Je me suis dit "On y passe tous". On était tous groupés sur la place.

Michel Garcia :

Là alors est arrivé un officier. Il a demandé si quelqu'un parlait allemand. L'un de nous est sorti qui parlait allemand. Il a demandé pour quelle raison on était en grève. Il a répondu : "Cela fait 8 jours qu'on a pas de pain". Alors la discussion s'est enclenchée. Cela a duré jusqu'à 4-5 heures. Ceux qui tenaient la mitrailleuse s'assoupissaient un peu et quand la discussion devenait houleuse et qu'un gradé levait le bras, il réajustait son casque et reprenait sa position. J'étais là, avec un copain, qui est mort depuis. Après ils ont demandé une délégation. La délégation est montée dans cette salle, là, à cette fenêtre. Ils les ont retenus prisonniers. Alors, nous on a dit, si on ne les libère pas, on ne reprend pas le travail. Ils nous ont entendus, ils les ont libérés. On s'est énervé. Un moment donné un officier a sorti son pistolet et a tiré en l'air. Il y a eu un mouvement de foule. C'est le seul coup de feu qui ait été tiré. Puis on a vu arriver des camions chargés de pains.

Cleto De Rovere :

Ils nous ont donné un bout de pain à chacun. Moi, j'aurais mangé un bout de terre!. J'en ai amené un morceau à la maison.

Marius Autran :

UNE PREOCCUPATION JOURNALIERE, TROUVER DE LA NOURRITURE.

Quelqu'un a eu une idée. Il avait vu un cuisinier allemand qui faisait cuire des poulets. La cuisine avait une toiture basse et il a constaté qu'en se penchant sur la cheminée on voyait le foyer. Ce jour-là, il y avait des poulets à cuire. Il a réussi à se mettre sur la toiture. Avec une perche terminée par une fouine, par la cheminée, il a réussi à piquer un poulet et à le sortir. C'était pour embêter les Allemands, mais aussi pour manger.

Petite chronique des Chantiers occupés

1^{er} FEVRIER 1943

LE GRAND TOURNANT DE LA GUERRE

LES ALLEMANDS CAPITULENT à STALINGRAD.

Marius Autran :

Il ne faut pas oublier cette date. Les Allemands ont subi une défaite cuisante. A partir de ce moment-là, dans le Chantier, les ouvriers s'en sont servi. On peignait sur les murs "Stalingrad". Le moral des Allemands en prenait un coup.

SABOTAGES :

Non seulement il y avait ces inscriptions qui travaillaient moralement les Allemands, mais il y avait les sabotages. Les machines qui s'arrêtaient . Il ne faut pas grand chose pour arrêter une machine. Les Chantiers avaient un directeur féroce qui s'appelait Monsieur MOPSE qui faisait des enquêtes pour savoir pourquoi cette machine ne marchait pas. Et on réparait. Mais il fallait du temps. On faisait traîner ça en longueur. Il y avait les Titans aussi qui étaient souvent en panne. Des croix de Lorraine! il y en avait partout. Des tracts! Et finalement les Allemands commençaient à avoir le moral à zéro.

Cleto De Rovere:

On préparait une grosse étiquette avec ma femme. On se faisait un "palo" contre un poteau et on glissait un tract dans la boîte aux lettres.

C'était un bon camouflage!

LES DERNIERS JOURS.

Maius Autran:

Les tracts, dans les Chantiers. Les ouvriers ne se sont pas affirmés dans la résistance mais ce n'était pas des collaborateurs. Il n'y en a eu qu'un qui a été un traître avéré qui a indiqué aux Allemands, au moment du sabotage des Chantiers, les endroits où se trouvait la centrale électrique pour mettre le feu. Et je crois bien qu'il a été fusillé, car, après La Seyne, il a fait la même chose à La Ciotat.

Je tiens à préciser qu'en cette période, il y a eu un Directeur qui s'appelait Monsieur Veyssières qui a protégé beaucoup de gens. Il avait des contacts avec la CGT clandestine pour atténuer les sévices que les Allemands auraient pu commettre. Il a essayé de faire déminer les Chantiers des 180 mines que les Allemands avaient posées pour faire sauter les Chantiers. Il y avait malheureusement des soldats armés partout. On n'avait pas d'arme à La Seyne. Il était catastrophé de ne rien pouvoir faire.

17 Août 1944, destruction des Chantiers et du port.

La fin de la tourmente:

26 août 1944. L'armée française
"Français, Tabors et Sénégalais"
s'empare du Fort Napoléon.

La Seyne est libérée.



Service Historique de la Marine, Toulon : séries A, E, K, L, P.

Archives Départementales, Draguignan : séries M, T, O, Presse.

Archives municipales de La Seyne.

Alfandari (D.), Bonaccorsi (R.), *Giacobazzi la mémoire du regard*, La Seyne, Baltimore Promotion, 2001, 120 p., ill.

Autran (M.) *Images de la vie seynoise d'Autran*, Manugraph La Seyne, 1984-2001, T.I à T.VIII.

Site : [http : ///www.site-marius-autran.com](http://www.site-marius-autran.com)

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

Gaugain (J.C.), *Jeux, gymnastique et sports dans le Var (1860-1940)*, L'Harmattan, Espaces et temps du sport, 2000, 404 p.

Sasso (B.), "L'élection partielle de 1888, première défaite de Clémenceau dans le Var ?", *Bulletin de la Société des Amis du Vieux Toulon*, n° 122, année 2000, p.203-214.

Association Les Relais de la mémoire (vidéo), *Petite chronique des chantiers occupés*.

Association Histoire et Patrimoine Seynois (vidéo), *Les écoles de mon enfance*. Entretien avec Marius Autran

Références de l'Association :

Association Histoire et Patrimoine Seynois

B.P. 315 - 83512 La Seyne Cedex

e-mail : laseyne.hps@wanadoo.fr

site : <http://www.persolibertysurf.hisport.laseyne>

Regards

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

sur l'Histoire de La Seyne sur mer

avec la participation de :

