



n° 16

# NUMÉRO SPÉCIAL Regards

sur l'histoire de La Seyne-sur-Mer  
Six-Fours et Saint-Mandrier



3 TOULON. — Les Sablettes. — La Plage sous le Hall. — LL.

**Image, récit, gravure, sources  
pour écrire l'histoire**

**Compte rendu du 16<sup>e</sup> colloque  
21 novembre 2016**

Association pour **l'Histoire et le Patrimoine Seynois**  
BP 10315 - 83512 La Seyne-sur-Mer - Tél. 04 94 62 85 34  
Site : [www.histpat-laseyne.net](http://www.histpat-laseyne.net) - Courriel : [laseynehps83@gmail.com](mailto:laseynehps83@gmail.com)



# Sommaire

## ■ Éditorial

**Françoise Manaranche**

**p. 2**

## ■ Laurent Pavlidis

**p. 3**

Sources pour écrire la mutation de la construction navale traditionnelle à La Seyne au XIX<sup>e</sup> siècle.

## ■ Philippe Rigaud

**p. 8**

Farots et lettres d'alarme, la défense des côtes entre Sanary et Toulon (XV<sup>e</sup> - XVI<sup>e</sup> siècles).

## ■ Dominique Bernardy

**p. 15**

Une gravure dans la forêt de Janas : recherches historiques et l'Internet.

## ■ Alain Viot

**p. 18**

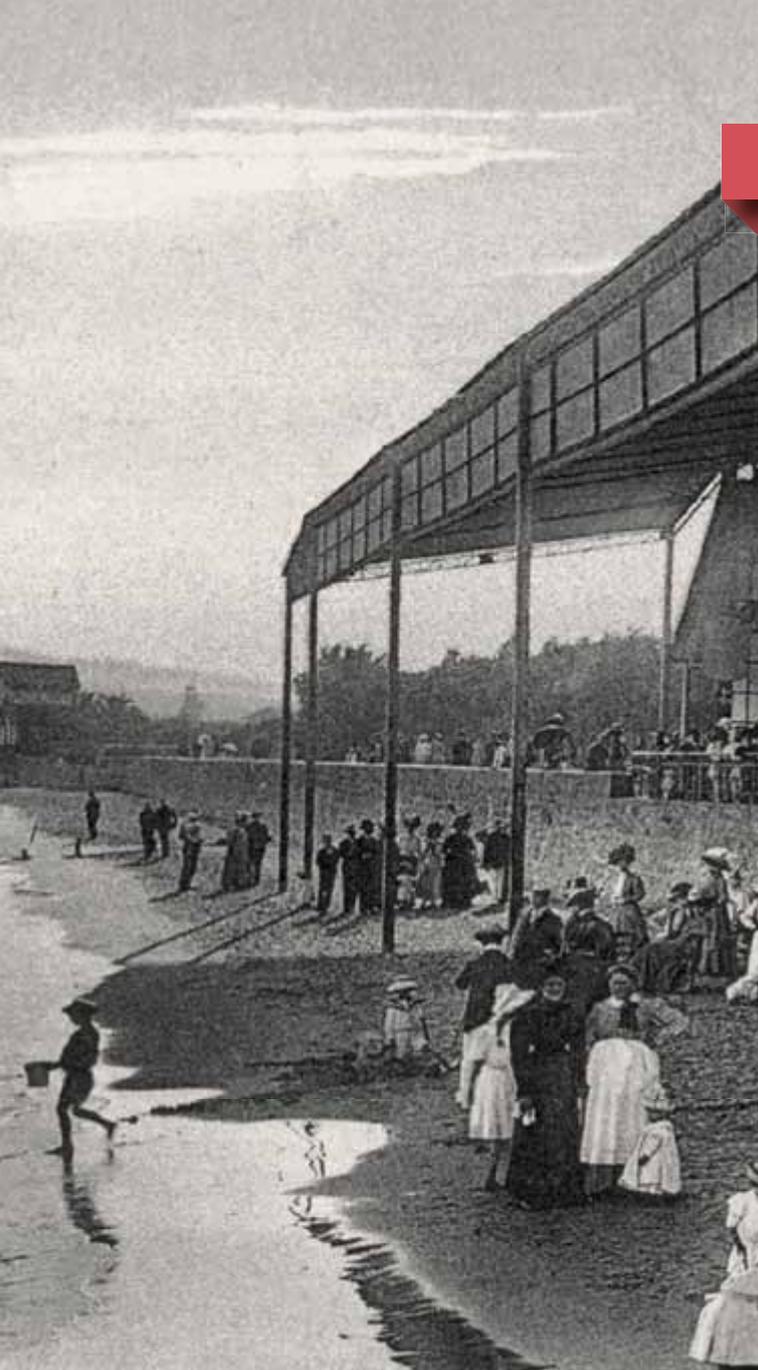
Bons baisers de La Seyne-sur-Mer : la carte postale, image de La Seyne.

## ■ Henri Ribot

**p. 23**

Frangipani, Mazarin

leur influence sur la création de La Seyne.



Directrice de la publication : Françoise Manaranche

Crédits photographiques : voir sources des documents

Nous remercions les services de la mairie de La Seyne-sur-Mer pour son aide matérielle et leur soutien, les intervenants pour leur disponibilité, les membres de l'association et les amis qui ont participé à l'élaboration du colloque annuel et de la revue. Nous remercions Mme Bicais conseillère départementale pour l'intérêt qu'elle porte à nos travaux.

Cette année nous avons souhaité nous interroger sur les sources nécessaires à l'écriture de l'histoire, ou sur les sources comme inspirations d'un questionnement. Le colloque de novembre 2015 a posé la question à cinq intervenants dont l'intérêt historique pour notre territoire était prouvé : et vous, quelles ont été les sources qui vous ont conduits à développer une recherche ?

**Laurent Pavlidis**, responsable du musée naval de Saint-Tropez s'est interrogé dans sa thèse (2012) sur la mutation dans les chantiers provençaux de la construction navale traditionnelle au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle : du bois au métal, de la voile à la vapeur ; il fallait retrouver les textes permettant de comprendre et de décrire ce passage, cette transformation. Le plus simple paraissait de retrouver les archives des chantiers confrontés à cette transformation, mais les chantiers navals, avec celui de La Seyne, sont des chantiers privés : la conservation des archives n'a pas paru obligatoire aux entrepreneurs et constructeurs de l'époque. Restait donc à trouver des traces, qu'il faudrait interpréter, dans les différentes archives des administrations ayant un lien avec la mer et les bateaux : l'inscription maritime, la douane, les notaires et ... Notre Dame de La Garde.

Pour **Philippe Rigault**, ce fut la découverte de 3 000 documents dans les Archives de la ville d'Arles qui vinrent conforter son travail de recherches sur la guerre de course en Méditerranée, aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, quand les pirates barbaresques tentaient régulièrement de s'emparer des cargaisons de marchands gênois, marseillais ou catalans. Ces documents, ou lettres d'alarme, se présentaient sous la forme d'étroits rouleaux de papier qu'on avait déroulé et aplani pour les classer plus facilement dans les registres des impôts et comptabilité. Ces lettres d'alarme, doublèrent les informations fournies par les feux des farots, entre autre celui de Sicié. Elles donnent maintenant de précieuses indications sur l'état de défense des côtes et sur l'insécurité qui régnait sur les côtes provençales, insécurité dont attestent aussi les archives municipales de La Seyne.

**Dominique Bernardy** partit, lui aussi, d'une « découverte » qui allait faire de lui un « découvreur » : une gravure sur un rocher dans la forêt de Janas, près du fort de Peyras. Grâce aux possibilités de la numérisation, puis à celle de l'Internet, Dominique Bernardy va remonter une piste vieille de 70 ans, celle d'un soldat allemand prisonnier.

Dans les archives publiques des villes, se glissent aussi quelquefois des archives privées qu'il faudrait refuser, mais qui ont le mérite de venir éclairer le domaine public. C'est le cas des cartes postales données aux Archives de La Seyne en 2015. Ce don recouvre un siècle d'histoire, celle de la carte postale et celle de la ville. Il a permis à **Alan Viro**t, archiviste de La Seyne, de regarder en parallèle l'évolution urbaine et l'évolution de l'image qu'on pouvait avoir de cette ville industrielle et touristique, ou qu'elle voulait donner d'elle.

Enfin **Henri Ribot**, s'appuyant sur l'écrit, et l'écrit publié, s'appuyant sur les savoirs précédents, émet une hypothèse en réponse à la question qu'il était nécessaire de poser : mais pourquoi Robert Frangipani et Jules Mazarin, tous deux abbés commendataires de Saint-Victor (à Marseille) pour Six-Fours dont ils étaient aussi les seigneurs, œuvrèrent-ils à la séparation de Six-Fours d'avec l'un de ses quartiers maritimes, le plus riche, le plus dynamique, le plus reconnu, La Seyne ?

Bonne lecture, bonnes découvertes !

# Sources pour écrire les derniers feux de la construction navale traditionnelle à La Seyne au XIX<sup>e</sup> siècle

## INTRODUCTION

La fermeture, après une longue agonie, le 28 février 1989 des chantiers navals seynoïses entraîne la ville dans une profonde crise aux conséquences humaines et économiques d'autant plus catastrophiques que cette activité occupait la première place dans l'économie locale depuis plusieurs siècles. L'histoire des chantiers modernes naturellement plus proche mais aussi bien plus importante en terme de production et d'occupation de l'espace ne doit pas faire oublier la longue histoire toute aussi prestigieuse des chantiers traditionnels de la ville. Si les Seynois n'ignorent nullement l'existence de cette activité traditionnelle ancienne, reconnaissons que son étude n'a pas été faite malgré les écrits existants sur le sujet comme ceux de Louis Baudouin dans son Histoire générale de La Seyne-sur-Mer paru en 1965 ou, par exemple, les travaux publiés plus récemment par l'association Sillage.

Les lignes qui suivent sont extraites d'une thèse soutenue à Aix-en-Provence en 2012. Le sujet de l'étude concerne l'ensemble des chantiers traditionnels provençaux au XIX<sup>e</sup> siècle. Cette étude comparative a permis de mesurer et de mieux comprendre le dernier siècle d'une activité traditionnelle qui laissait peu à peu la place aux chantiers modernes. La construction navale traditionnelle du XIX<sup>e</sup> siècle est à l'origine de nombreuses sources manuscrites rédigées principalement par les propriétaires, les constructeurs, diverses administrations et les notaires. Cela représente une masse d'archives très importante et dispersée qui nécessite la mise en place d'une méthode de dépouillement, puis de traitement spécifique. Il convient en effet de bien les connaître afin d'évaluer les renseignements que contient chaque type de fonds, le degré de fiabilité des informations, les lacunes et les répétitions entre les différents fonds. À ces sources s'ajoutent les sources iconographiques et les sources imprimées. Ce sont ces trois grands types d'actes que nous présentons successivement dans le cadre de ce colloque consacré aux sources, avant de donner quelques résultats généraux.

## LES SOURCES

### Les sources écrites directes

Michel Barak remarquait dans un article sur l'armement marseillais que "la recherche dans le domaine de l'histoire des entreprises est en général difficile, en raison des difficultés d'accès aux sources, ou même de l'existence de celles-ci" (Michel Barak, "L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle", in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome XXIX, 1982). Cette affirmation est naturellement vraie pour la construction navale traditionnelle civile dont le caractère artisanal et souvent familial a produit des archives qui n'ont généralement pas traversé le temps et qui, lorsqu'elles existent, se trouvent le plus souvent encore dans les familles. Produites par le constructeur, elles ont le plus souvent disparu une fois leur existence jugée inutile, parfois pendant la carrière même du constructeur ou après la fin de son activité. L'enquête sur La Seyne reste à faire. Ainsi nous ne pouvons que suivre Michel Barak lorsqu'il ajoute : "l'historien, tout en poursuivant obstinément la quête aléatoire des archives privées, en est réduit à se retourner vers les sources externes" ou indirectes produites le plus souvent par les administrations.

### Les sources de l'Inscription maritime

Parmi les nombreuses sources de l'Inscription maritime, les matricules de ports et les registres de désarmements constituent une partie importante du socle de la documentation. Les matricules des ports rassemblent les informations nécessaires à son identification. On y trouve, en général, outre le nom du navire, son type, le ou les noms des propriétaires, l'année et le lieu de construction, ainsi que la capacité du navire. Si la source est généralement fiable, il faut toutefois rester prudent quant aux informations inscrites dans le cartouche. La mention "construction neuve" nous informe que le cartouche a été complété peu de temps après le lancement du navire. Les informations mentionnées correspondent ainsi à l'état du navire construit. Par contre, un cartouche rédigé plusieurs années après le lancement du navire ne mentionne pas forcément les caractéristiques d'origine du navire. Celui-ci peut avoir fait l'objet de nombreux travaux pouvant entraîner par exemple

une modification du tonnage ou du gréement. Il en est de même pour les registres de désarmements. Les informations mentionnées sur l'acte correspondent à l'état du navire au moment de la rédaction de l'acte. Toutefois, ces documents qui contiennent les dates et les lieux de construction restent de première importance pour l'étude de la construction navale.

Les sources produites par l'Inscription maritime ne nous renseignent pas seulement sur les navires mais également sur les hommes. C'est la raison d'être du système des classes puis de l'Inscription maritime, dont le but premier était de connaître, à tout instant, la situation des gens de mer afin de disposer au mieux et en toute circonstance, des effectifs nécessaires au bon fonctionnement de la marine de guerre. Les matricules des gens de mer contiennent donc toutes les carrières de ces hommes, marins au commerce, pêcheurs, mais également ouvriers des chantiers navals. Pour ces derniers toutefois, seules quelques professions présentes dans les chantiers étaient soumises à ce contrôle à commencer par les charpentiers et les calfats. Rappelons enfin l'existence des mémoires Statistiques sur l'état des classes maritimes conservés au Service historique de la Défense de Vincennes (série CC5 131 à 152). Ils présentent l'avantage de proposer à l'échelle nationale des données sur l'ensemble des activités maritimes françaises dont la construction navale. En principe, les archives de chaque port devraient conserver les brouillons de ces enquêtes, à l'origine des mémoires. Malheureusement, les écrits seynoïses ont disparu.

### Les sources de la justice de paix

La Justice de paix fournit l'information la plus précise quant à la construction d'un navire à partir de 1791 suite à la suppression des amirautés. Le passage chez le juge de paix était obligatoire dans le parcours administratif que devait mener le constructeur ou le propriétaire du navire nouvellement construit. L'acte mentionne le nom du constructeur, le type du navire construit, son nom, son tonnage, et le nom du ou des propriétaires. La date de l'acte permet de dater correctement le navire. Par contre, une exploitation utile de cette source nécessite des dépouillements extrêmement importants car un propriétaire n'était pas tenu de déclarer le navire chez le juge de paix du lieu où se trouvait le chantier.

Le capitaine Jean-François Simon de Saint-Raphaël, qui a fait construire la goélette *Antoine* aux chantiers de La Seyne en 1857, a déclaré son navire chez le juge de paix du canton de Fréjus (ADV 10U 774). Ainsi, si l'on se contente de dépouiller uniquement les registres de la Justice de paix de La Seyne, on est assuré de n'obtenir qu'une petite partie de la production. On l'aura compris, pour disposer de l'ensemble des actes de francisation, il nous faut dépouiller les archives de la Justice de paix qui ont été conservées sur toute l'aire d'influence des chantiers seynoïses. Sachant que les Seynoïses construisent pour toute la côte française méridionale, c'est l'ensemble de cet espace qui ne doit pas rester étranger à une recherche qui se veut minutieuse.

### Les archives de la douane

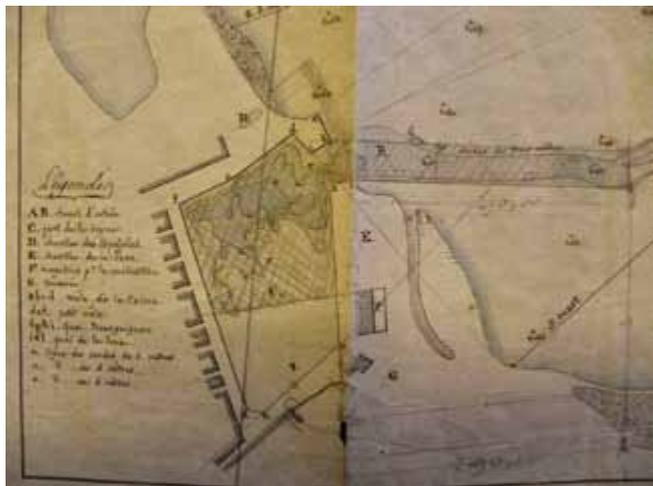
Elles constituent une source indispensable pour identifier les bâtiments de mer. Le propriétaire est tenu de déclarer son bâtiment au bureau de Douane du port où le navire est attaché après être passé chez le juge de paix. Le douanier ouvre alors un dossier de navire qui contiendra un certain nombre de pièces relatives à l'existence du bâtiment. Les archives conservées aux Archives départementales sont toutefois lacunaires. Celles du bureau seynoïse ont disparu. Toutefois, comme les Seynoïses construisaient beaucoup pour Marseille, la lecture des dossiers de la Douane marseillaise s'avère très utile pour l'histoire des navires construits à La Seyne. Le dossier P6 bis 41 par exemple, renferme pour l'année 1841, le dossier du *Duilius*. Le dossier nous apprend que le bâtiment est un brick de 109 tx francisé à Marseille le 23 février 1841 à la demande des armateurs Suche, Pichaud, Reboul et Balerin. Le bâtiment construit par Baudouin faisait, suivant les mesures de la Douane : 20,36 m x 6,56 m de large et 3,11 m de creux...

### Les sources des Ponts et Chaussées

Les dossiers de ports des Ponts et Chaussées conservés aux Archives départementales, font incontestablement partie des sources les plus complètes pour connaître l'organisation des chantiers navals. En effet, ils donnent des renseignements précis sur les travaux et les emprises, ils contribuent grandement à faire apparaître les mutations d'une partie de l'espace littoral au XIX<sup>e</sup> siècle. Ces dossiers qui témoignent d'une activité maritime artisanale et industrielle soutenue et aujourd'hui disparue, comprennent les projets d'amélioration mais également des mémoires qui justifient les travaux envisagés. Les séries continues permettent de s'assurer si ces travaux ont effectivement été réalisés. Certains dossiers contiennent également les comptes-rendus de certains débats, parfois vifs, entre diverses administrations ainsi que des informations précieuses sur les difficultés que pouvaient rencontrer les constructeurs : nécessité de curer un bassin, d'agrandir les cales de lancement, de disposer d'espaces pour stocker les bois.

**Le port de La Seyne avant la création des chantiers modernes avec ses deux chantiers navals traditionnels des Esplageols et de la Lune. AD83, série S.**





Cette source est indispensable pour mesurer la mutation profonde que connaissent les chantiers qui passent d'une activité traditionnelle avec la mise à l'eau de voiliers en bois à celle industrielle de construction de navires métalliques et à vapeur. Les dossiers sont conservés aux Archives départementales du Var sous les cotes 4S49 à 51 et couvrent les années 1819 à 1928.

### Les sources notariales

Sous l'Ancien Régime, les sources notariales sont incontournables pour qui veut étudier la construction navale. Aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles avant la création du système des classes par Colbert, seul un contrat de construction signé chez le notaire, permet de localiser le lieu de construction d'un navire et de connaître quelque peu ce dernier. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le contrat de construction complète les informations trouvées dans les matricules de ports et dans les archives de l'amirauté. Il apporte un certain nombre d'informations sur les matériaux employés, la durée de construction, les dimensions du futur navire et les noms du constructeur et du commanditaire. Le contrat apparaît comme un document précieux, riche d'enseignements sur les relations qu'entretiennent constructeurs et négociants. La pratique d'aller chez le notaire pour établir un contrat de construction était assez répandue et le dépouillement des registres notariaux permet de constituer un corpus conséquent de ce type d'actes. Il en est malheureusement tout autrement au XIX<sup>e</sup> siècle. Si durant le Premier Empire et les premières années de la Restauration la pratique se poursuit, force est de constater qu'elle diminue, signe d'un changement de pratiques. Dans les années 1830, on ne trouve plus de contrats de construction chez les notaires. Un contrat est toutefois toujours signé entre le futur propriétaire du navire et le constructeur, mais celui-ci l'est de plus en plus souvent sous seing privé que les registres de l'Enregistrement renseignent parfois. Cette source, indispensable pour l'Ancien Régime, devient donc très secondaire pour le XIX<sup>e</sup> siècle.

Insistons enfin sur le fait qu'un contrat de construction reste une intention, la mise sur le papier d'un projet de construction. Durant la réalisation du navire, il peut y avoir des modifications qui, au final, aboutissent à un navire différent de celui prévu par le contrat initial.

### Les sources produites par les conseils municipaux

Bien que relevant avant tout de l'administration des Ponts et Chaussées, l'organisation des chantiers peut souvent être approchée à partir des Archives communales. Ces dernières conservent une série "port" qui contient plans, mémoires, pétitions et surtout une correspondance souvent très riche entre les édiles municipaux et les services de l'État. Le croisement de ces sources fait renaître le dialogue permanent entre les différents acteurs ayant leur mot à dire sur l'aménagement des chantiers. Malheureusement, l'avis des constructeurs, premiers concernés par le sujet, n'apparaît que trop peu. Nous ne devons naturellement pas oublier les registres de délibérations communales, les séances du conseil municipal étant le plus souvent à l'origine d'une démarche.

### Les sources iconographiques

Si peu de plans et dessins de bâtiments en bois nous sont aujourd'hui parvenus c'est avant tout parce que ce travail préparatoire à la construction était rarement réalisé sous forme de plans par les constructeurs. Les représentations de bâtiments du XIX<sup>e</sup> siècle existent néanmoins en grand nombre, et peuvent être classées en deux groupes. Le premier est celui des ex-voto. Réalisés par de bons connaisseurs de la mer, dont les membres de la famille Roux sont sans aucun doute les représentants les plus illustres, ces petits tableaux sont aujourd'hui conservés dans les édifices religieux, pour lesquels ils ont été peints, mais aussi dans les musées pour des raisons de sécurité. Beaucoup ont malheureusement disparu, le plus souvent suite à un vol ou par simple désintérêt de certains ecclésiastiques en charge des édifices. Si leur utilité dans l'histoire des mentalités n'est plus à démontrer, leur étude dans une perspective plus technique reste à mener sur une grande échelle. Citons à titre d'exemple le brick *Le Pierre* construit à La Seyne en 1814 représenté sur un ex-voto conservé à N.D. de la Garde de Marseille.



**Le brick *Pierre* construit à La Seyne en 1814, ND de la Garde, Marseille**

Le second groupe est celui des portraits de navires. Ces tableaux, généralement plus grands, souvent peints par les mêmes artistes qui réalisent les ex-voto, étaient commandés

par les propriétaires des navires et les capitaines. Leur localisation reste souvent problématique. Si certains sont conservés par les musées, de nombreux autres appartiennent à des privés, à l'image du Gabriel construit à La Seyne en 1830, passé il y a quelques années dans une vente aux enchères. Recherchés par les antiquaires, ils font régulièrement l'objet de ventes qui permettent de les repérer, les catalogues de ventes devenant ainsi une source à exploiter. Les sources imprimées

C'est au XIX<sup>e</sup> siècle que l'on assiste à une augmentation très nette des ouvrages imprimés : récits de voyages, histoire des villes, études économiques, traités de droits, d'assurance, bulletins de sociétés savantes, d'administrations sont autant de sources potentielles. Encore faut-il, dans cette immensité, pouvoir atteindre l'information utile, ce qui implique au préalable de connaître leur existence.

Le moteur de recherche *Google livres* est un outil indispensable qui doit être utilisé avec intelligence et de façon répétitive. La politique de Google qui a pour objectif de numériser le plus grand nombre de publications porte ses fruits. Les accords passés entre Google et certaines grandes bibliothèques universitaires, notamment américaines, a abouti à la mise en ligne d'un très grand nombre d'ouvrages du XIX<sup>e</sup> siècle, aujourd'hui libres de droits. Le moteur de recherche traque les mots dans l'ouvrage et pas seulement dans le titre. Citons par exemple le *Guide pratique d'architecture navale* de Mazaudier paru en 1835 dans lequel l'auteur reconnaît avoir obtenu de nombreux renseignements précieux auprès de Lombard, célèbre constructeur seynois.

On l'aura compris, les sources permettant de connaître l'histoire des chantiers navals seynois en général et la description précise de tel ou tel navire, se trouvent dispersées dans de nombreuses séries d'archives réparties, elles-mêmes, dans de nombreux dépôts. Mais c'est au prix de longs dépouillements que l'on parvient à reconstituer à grands traits, l'histoire des chantiers traditionnels seynois au XIX<sup>e</sup> siècle dont nous livrons ici quelques résultats.

## LA CONSTRUCTION NAVALE SEYNOISE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Un mot sur la construction navale seynoise sous l'Ancien Régime.

L'association *Sillage* rappelle l'existence de petits chantiers dans la baie de La Seyne dès le Moyen-Âge puis à partir du XVI<sup>e</sup> siècle au quartier de La Sagno. Nul doute en effet que la vitalité de son havre alimente nécessairement une activité de réparation voire de construction navale, ne serait-ce que pour les pêcheurs locaux. Au XVII<sup>e</sup> siècle, La Seyne parvient à maintenir son indépendance économique face à Toulon. Rapidement le port alimente en navires de commerce les autres ports provençaux. Gilbert Buti signale ainsi les nombreux navires seynois appartenant à des Tropicains malgré la présence de chantiers dans cette ville (G. Buti, *Les Chemins de la mer*, PUR, 2010, p.213). Cette réalité d'une production qui dépasse les besoins des marins et négociants seynois, fait du lieu un des foyers majeurs de la construction navale méridionale avec La Ciotat et Marseille. Gilbert Buti

démontre ainsi qu'en 1788, La Seyne est le premier fournisseur de navires aux Marseillais (G Buti, *Les Français, la terre et la mer*, Fayard, 2005, p.274). La ville parvient-elle à maintenir sa position prédominante au siècle suivant ?

### La place des chantiers seynois traditionnels au XIX<sup>e</sup> siècle

Les chantiers seynois vont demeurer durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle parmi les plus importants de Provence. Ils sont les seuls avec Marseille, La Ciotat et Saint-Tropez à construire tous les types de bâtiments à commencer par ceux qui jaugent plus de 250 tx, ce qui n'est pas le cas des 17 autres chantiers provençaux. Toutefois, si la ville conserve la première place dans la production au début du XIX<sup>e</sup> siècle avec 27 % de la production provençale entre 1802 à 1815 et 11 880 tx construits, elle voit ses parts de marché baisser à moins de 22 % entre 1815 et 1830 malgré une hausse du tonnage produit (16 998 tx). Les chantiers marseillais ont en effet doublé leur production, passant de 10 148 tx à plus de 24 600 tx entre les deux périodes. Plus encore, c'est Saint-Tropez qui voit sa production fortement augmenter, passant de 4 305 tx entre 1802 et 1815 à plus de 12 000 tx entre 1815 à 1830. La Seyne occupe toutefois la deuxième place dans la production provençale. Le basculement intervient à partir des années 1830. Entre 1831 et 1847, Saint-Tropez prend la première place avec plus de 19 000 tx construits contre 13 700 pour Marseille et seulement 9 300 pour La Seyne. Alors que la production ciotadenne plonge avec à peine plus de 5 000 tx produits. On assiste également à une forte hausse de la production de Martigues avec plus de 14 500 tx, soit beaucoup plus que La Seyne et Marseille. Au delà des chiffres, que doit-on en conclure ?

Les années 1830 à 1840 apparaissent comme une période de reconfiguration des chantiers provençaux. Marseille et La Ciotat produisent presque uniquement des grands trois-mâts et de gros bricks, abandonnant la production de petites unités qui sont commandées essentiellement aux chantiers de Martigues. Il y a là une évidente spécialisation des chantiers. Toutefois, La Seyne et Saint-Tropez continuent à produire toutes sortes de bâtiments, depuis le petit bateau de pêche au grand trois-mâts. Mais si Saint-Tropez s'empare de la première place c'est aussi parce que La Seyne commence à se tourner vers la construction navale moderne, voie que ne peut suivre Saint-Tropez. À La Seyne, les chantiers de La Lune débutent leur mutation alors que ceux des Esplageols poursuivent la construction d'unités traditionnelles. Il y a donc, à La Seyne même, un partage de l'espace entre les deux activités de construction navale. La chute de la production à La Seyne dans les années 1830-1840 ne peut donc s'apparenter à une crise mais à une mutation.

Durant le Second Empire, les chantiers traditionnels seynois conservent la quatrième place mais avec une production loin des trois premiers chantiers concurrents (7 700 tx produits contre 20 100 pour Marseille, 19 000 pour Martigues et 18 800 pour Saint-Tropez qui perd sa première place). C'est toutefois encore plus du double qu'à La Ciotat. Les chantiers seynois n'apparaissent toutefois plus dans la construction de trois-mâts en bois.

## LA PRODUCTION SEYNOISE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Dans le cadre de notre thèse, nous avons identifié 343 bâtiments de mer en bois de plus de 10 tx construits à La Seyne entre 1800 et 1860. À ce chiffre, il faudrait y ajouter la production d'une poussière navale non négligeable faite de bateaux de pêche et de bateaux de plaisance.

La répartition des 343 bâtiments se fait de la façon suivante : 147 bricks et 38 trois-mâts, soit plus de 50 % de la production destinée au long cours ou au grand cabotage en Méditerranée ; 32 tartanes, 19 bombardes, 17 brig-goëlettes, 9 goëlettes et 7 brigantins, soit 84 unités destinées au petit et au grand cabotage ; 39 bateaux de plus de 10 tx voués à la pratique du petit cabotage ; les 35 bâtiments restant correspondent à diverses unités construites en peu d'exemplaires comme un chasse-marée, quatre bâtiments corsaires, cinq canonnières...

## CONCLUSION

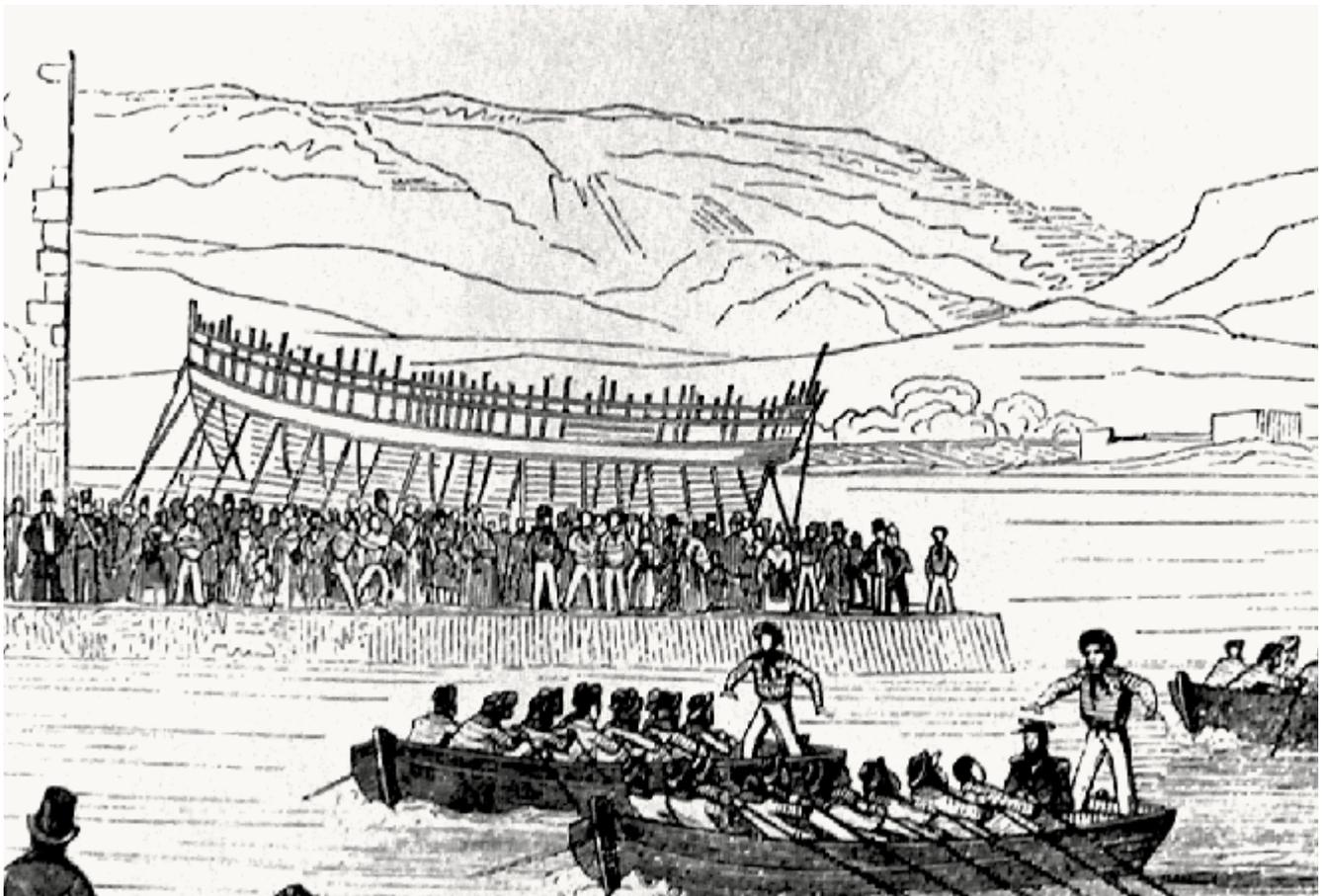
La production seynoise offre ainsi une grande variété de navires construits qui démontre la capacité des constructeurs à répondre à tout type de demandes. Les chantiers ont su conserver de belles parts de marché dans la fourniture de bâtiments pour le long cours malgré la forte concurrence d'autres ports. À ce titre, citons le trois-mâts *Cinq frères* de 592 tx construit en 1802 ou le trois-mâts *Marie* de 432 tx construit en 1858. Ces belles unités ne doivent cependant pas masquer le tonnage moyen des trois-mâts seynois qui

ne s'élève qu'à 274 tx en moyenne contre 363 pour les trois-mâts marseillais et 298 pour ceux de Saint-Tropez et La Ciotat.

À l'issue de ce trop rapide tour d'horizon, que devons-nous retenir ? En premier lieu, il paraît important que les Seynois s'emparent de leur histoire des chantiers traditionnels aussi ardemment qu'ils l'ont fait pour la mémoire des chantiers modernes. Si nous avons pu étudier dans le cadre de notre travail universitaire la production seynoise du XIX<sup>e</sup> siècle, nous l'avons souligné, l'étude des chantiers sous l'Ancien Régime reste à faire. Certes, la recherche est longue et difficile, mais les résultats obtenus pour le XIX<sup>e</sup> siècle démontrent que le travail est possible. Ensuite, d'un point de vue purement historique, la production seynoise est restée forte jusque dans les années 1860 malgré une migration de l'activité du traditionnel vers le moderne à l'image des constructeurs Lombard et Baudouin qui franchissent ce pas délicat. Le fait que les premiers vapeurs avaient des coques en bois avec une ligne identique aux trois-mâts, a naturellement aidé à cette mutation.

Enfin, l'étude du passage du bois au fer mérite sans doute d'être approfondie car si les premiers vapeurs avaient des coques en bois, il est également remarquable de noter que La Seyne lança dans les années 1860-1870 de grands trois-mâts aux coques en fer, à l'image des trois-mâts *Henriette* et *Cécile* commandés par l'armateur marseillais Henri Bergasse, jaugeant respectivement 690 et 683 tx, des tonnages, qu'aucun trois-mâts seynois en bois n'avaient atteints !

Course dans le port de La Seyne. À l'arrière-plan, un navire sur le chantier, Société des amis du Vieux Toulon et de sa région



# Farots et lettres d'alarme

## La défense des côtes entre Sanary et Toulon (XV<sup>e</sup> - XVI<sup>e</sup> siècles)

Il existait sur les côtes provençales dès les périodes antiques un système de surveillance maritime utilisant des signaux optiques appelés farots, ces signaux fonctionnaient selon un système assez simple : des feux la nuit, des fumées le jour, avec, comme principe de base, un feu ou fumée par navire aperçu<sup>1</sup>. Ce système fut en usage assez longtemps; cependant les informations que nous possédons, fort lacunaires, manquent totalement semble-t-il entre la fin de l'Antiquité et la fin du Moyen-Âge classique (fin du XIII<sup>e</sup> siècle) tout au moins pour nos régions<sup>2</sup>.

Entre juin et juillet 1302, une série d'ordonnances signées du sénéchal de Provence Ricard de Gambatesa, émanant de la chancellerie comtale d'Aix - sous l'autorité de Charles II d'Anjou roi de Sicile - intimait aux autorités locales (les vigueries) de Nice, de Grasse, de Draguignan, de Marseille et d'Arles l'ordre d'installer des farots sur le littoral afin de prévenir la venue de navires suspects.

Daté du 30 juin 1302, un édit complémentaire, à la fois plus général et plus précis, indiquait quels étaient les points du littoral où il était nécessaire de mettre en œuvre ces signaux. L'ordonnance rappelait que ce système existait déjà et fonctionnait depuis longtemps.

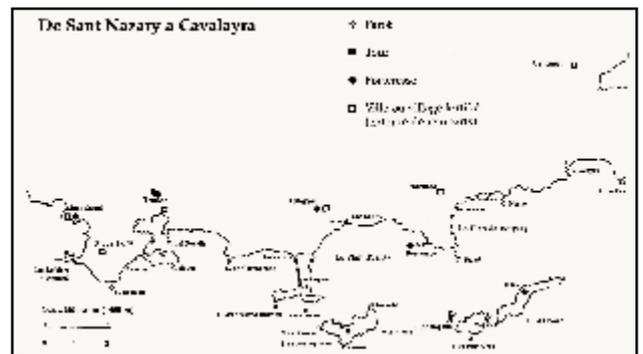
Elle rappelait également quels étaient les moyens à mettre en œuvre afin d'assurer toute la nécessaire continuité lors de la progression de l'information:

- il fallait des gens aptes et compétents en nombre suffisant et munis de tout le matériel adéquat au bon fonctionnement du réseau.
- il fallait édifier des constructions pour les *gardias* ou *gaichiers*.

Toutes ces dispositions devaient être prises en charge (en

1 / Du grec φάρος. Strabon dans sa *Géographie*, IV, 1, 8, (éd. F. Lasserre, Paris, Belles Lettres, 1966) atteste la présence de tours servant de points de repères aux Marseillais à l'embouchure du Rhône, ainsi qu'un poste de garde dans les îles d'Hyères. Enée le Tacticien, à la fin du IV<sup>e</sup> siècle A.C., mentionne l'usage de signaux par feux et fumées, *Poliorcétique*, (A. Dorin, A. M. Bon éd., Paris, Belles Lettres, 1967). Et Thucydide, III, 80, 2 montre l'efficacité des farots: "La nuit des signaux de feux [...] annoncèrent 60 navires athéniens venant de Leucade".

2 / En 1264, un farot est mentionné à Hyères, A. D. BdR. B 1501 f°60v°



réalité avec plus ou moins de bonne grâce) par les communautés concernées possédant sur leur territoire un de ces farots, sous peine d'une forte amende.

Sur le terrain *in partibus maritimis Provincie* ces farots étaient construits généralement sur des points hauts du littoral, sauf en certains lieux de Camargue, où, probablement en raison du manque de relief naturel, on établit les signaux à l'aide de constructions légères (bigues articulées, antenne de navires). Si l'on en croit le texte, ce système de communication, ultra rapide, établissait la liaison optique en seulement une demi-heure entre la pointe de l'Espiguette proche d'Aigues-Mortes *a parte occidentali in confinia regni Francie*, et la tour de la Turbie *a parte orientali [Provincie]* dans l'actuel département des Alpes-Maritimes - le Trophée des Alpes de l'époque d'Auguste transformé en forteresse à l'époque médiévale - ces deux points localisant les limites de la frontière maritime du comté de Provence. La liste, exhaustive, donnait avec précision la position de tous les sites où étaient installés ces 33 farots.

On notera, en consultant une carte nautique moderne, que la plupart des farots de ce début du XIV<sup>e</sup> siècle se situaient sur des emplacements encore actuellement en usage pour l'observation maritime et les transmissions (stations météorologiques, de télécommunications, feux d'atterrissage). À la fin du XVI<sup>e</sup> siècle à Villefranche comme à Marseille (île de Riou) et Six-Fours (cap Sicié), le système de signalisation pouvait différer de celui qui était en usage habituel (feux et fumées), ceci afin de préserver la sécurité des gardiens, car le poste d'observation était souvent exposé, on utilisa plus discrètement des rameaux montés sur une antenne de navire<sup>3</sup>.

On notera également que certains farots de la côte sont

3 / G. Pichard, *La Carte de Provence de Pierre-Jean Bompar*, 1591, Leuc'han, Terra Cognita, 1993.

indiqués sur la première carte imprimée de Provence dressée par Pierre-Jehan Bompar en 1591. Les sites sont marqués par une tour surmontée d'un panache de flammes ou de fumée, notamment le cap Sicié<sup>4</sup>.

Il semble que la ligne des farots, ou du moins certains d'entre eux, ait fonctionné jusque vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et il est possible qu'on les ait encore utilisés pendant le blocus britannique au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>.

Parallèlement et en complémentarité de la signalisation par les farots il fut institué à une date indéterminée l'organisation d'un système d'envoi postal<sup>6</sup>. Suite au rapport effectué par les surveillants chargés de l'observation maritime les autorités locales chargées de la surveillance du littoral rédigeaient un courrier dans lequel étaient exposés les motifs justifiant cet envoi (venue de voiles suspectes, débarquement, combats navals...). Ce courrier confié à un porteur à cheval rejoignait au plus vite la ville ou le village voisin qui en prenant connaissance du message rédigeait à son tour à peu près dans les mêmes termes une lettre jointe à la précédente qui était remise aux syndics de la ville ou village suivant. Ainsi au fil des ans une importante masse documentaire est parvenue jusqu'à Arles, dernier dépositaire du courrier dans le sens levant-ponant (Est-Ouest).

La grande masse documentaire des lettres d'alarme tirée du corpus arlésien, c'est à dire le grand nombre de lettres venant de Six-Fours en rapport avec le reste de la production des autres villes et villages du littoral est, elle, générée pour l'essentiel à partir du cap Sicié que l'on peut considérer comme cette limite géologique séparant Provence orientale et Provence occidentale. (voir en annexe quelques documents choisis)

4 / En 1564, à Six-Fours, les farots sont en fonctionnement du 23 avril à la Saint-Michel (29 septembre) cit., par A. Degiovani, Les Embiez, Six-Fours, Institut Océanographique Paul Ricard, 1992, p.11-12. En 1633, dans le rapport d'inspection des côtes de Provence par Henri de Seguiran, il est spécifié que le réseau de farots fonctionne toujours, d'Antibes à la Tour de Bouc mais il semble que cet usage soit saisonnier ("Voyage et inspection de M. de Seguiran sur les côtes de Provence" dans *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis archevêque de Bordeaux, augmentée des ordres, instructions et lettres de Louis XIII et du cardinal de Richelieu, concernant les opérations des flottes françaises de 1636 à 1642*, éd. E. Sue, III, Paris, Crapelet, 1839, p.259). En 1692, une liste précise quelles sont les "villes et caps que font les signaux le long de la coste de la mer de Provence de Marseille a Antibes", (A. C. Marseille EE 169). Sous l'Empire, des signaux optiques (sémaphores) sont pratiqués entre Marseille et Toulon, certainement sur les emplacements des anciens farots, (P. Gaffarel, *Le blocus de Marseille par les Anglais (1804-1814)*, Aix, Niel, 1904, p.15).

5 / Les plus anciennes lettres conservées dans les archives d'Arles datent de 1463. Toutefois il est mentionné ce type de courrier dans la comptabilité de la ville depuis les années 1410. La totalité du corpus des années 1463 à 1564 s'élève à 4 090 lettres (*Pirates et corsaires dans les mers de Provence, Letras de la costiera (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Paris, CTHS, 2006, p.10).

6 / L. Barthélémy, Procès-verbal de visite en 1323 des fortifications des côtes de Provence, *Collection de documents inédits. Mélanges historiques*, T. 4, Paris, 1882, p.32-33. L'enquête sur les fortifications côtières montre un état de délabrement général et de nombreuses négligences.



Caravelle / détail du retable de Sainte-Aude (Musée des Arts Anciens Lisbonne) (dr).

## Farots et éléments de défense du littoral entre Sanary et Toulon

À Sanary la défense du port était assurée par une tour dont l'existence est attestée entre 1248 et 1256 ; elle est mentionnée dans *Lo Compasso da navegare*, un portulan italien du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle.

En 1323, l'enquête effectuée sur l'état des lieux fortifiés des côtes provençales souligne que les autorités locales sont menacées d'une amende de 100 marcs d'argent si la tour et les autres fortifications du lieu ne sont pas suffisamment pourvues d'armes, de ravitaillement ainsi que de réparations<sup>7</sup>. En 1471, Ollioules dont dépendait *Sant Nazary* (Sanary) fut à moitié exonérée d'impôts par le comte de Provence pour avoir contribué à fortifier la tour<sup>8</sup>. Celle-ci ne semble pas faire partie du dispositif des farots. L'édifice, qui existe toujours, n'est que peu visible de l'extérieur, étant inséré dans une construction moderne.

### La tour des Embiez :

Les îles des Embiez sont mentionnées sous ce nom (*insula delz Embers*) pour la première fois en 1197.

En fait la tour se trouvait sur l'île de *Rauvels* qui est donnée en 1156 comme *insula de Rausellis* où se trouvaient des salines appartenant à l'abbaye de Saint-Victor<sup>9</sup>.

Dans le texte de 1302, relatif aux farots à établir sur les côtes de Provence, le lieu-dit Runzels sur lequel se trouvait l'un d'eux est mentionné ainsi : *...Item, debet fieri farotium sive gardia in dicto loco de Aquila* (le Bec de l'Aigle à La Ciotat) *quod responderere debet alz Runzels alias vocatum la*

7 / A. D.13, B 199 f°113v°.

8 / B. Guérard, *Cartulaire de Saint-Victor de Marseille*, II, n°1023, p. 482 et n°702, p.48

9 / P. Ronzy, *Le voyage de Grégoire XI ramenant la papauté d'Avignon à Rome (1376-1377)*, Florence, Publications de l'Institut Français de Florence, 1952, p.50, 76.

*Plumassa quod est in territorio de Olliolis (Ollioules) quod respondere debet al cap de Cessiech (cap Sicié) quod est in territorio de Sex Furnis (Six-Fours)...*

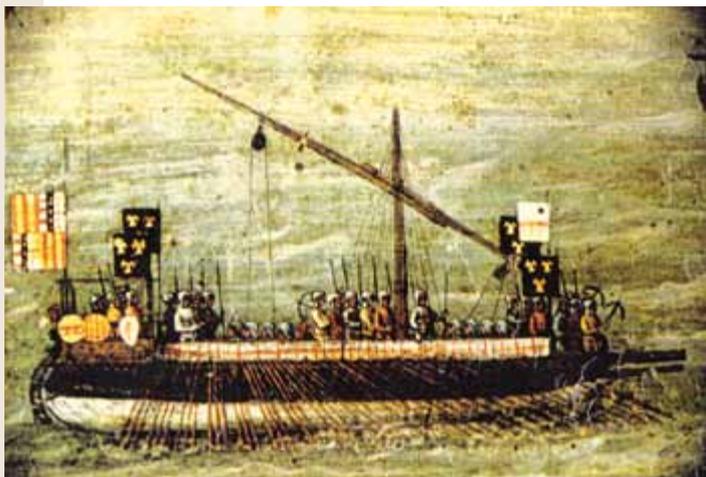
En 1376, lors du voyage du pape Grégoire XI d'Avignon vers Rome, Peire Amelh, chanoine et auteur d'un poème relatant le périple positionne la "plaga de Ronsellis" à proximité de Six-Fours<sup>10</sup>.

Ce toponyme est orthographié différemment selon les sources dans une dimension plurielle : *Rannel(s) Raunels, Rombel, Rausels, Runzels...* <sup>11</sup>.

Il est vraisemblable qu'il dut aboutir à la version francisée Rouveau qui désigne seulement une des petites îles des Embiez (par confusions graphiques de n, u, v, ce qui est assez courant).

L'origine du toponyme se trouve probablement dans le terme occitan *ran, ranc* qui désigne un écueil, un rocher, ce nom commun devenant générique et collectif.

La tour qui portait le farot a été détruite avec d'autres fortifications en 1644 à la demande des États de Provence en raison de coûts d'entretiens trop élevés, ce qui indique peut-être une volonté de ne pas laisser un point fort aux mains des ennemis, notamment les Espagnols qui peu de temps avant (1636) s'étaient emparés des îles de Lérins<sup>12</sup>. On distingue encore les fondements de cette construction, sur l'île de la Tour Fondue dont le nom de circonstance remplaça celui de Plumassa.



Galère catalane (Tavola Strozzi, Museo di Capo di Monte, Naples, (détail) (vers 1460) (cl. auteur).

## Cap Sicié :

Le cap Sicié est le site d'observation côtière le plus élevé d'où l'on découvre le plus vaste panorama de la côte : des îles d'Hyères à l'archipel des calanques de Marseille.

Ce promontoire abrupt et élevé (340 m) marque massivement la limite entre les roches calcaires et celles métamorphiques du littoral provençal.

.....  
<sup>10</sup> / Honorat de Valbelle, Histoire journalière (1498-1539) éd. V. L. Bourrilly, R. Duchêne, L. Gaillard, Ch. Rostaing, Aix, Université de Provence, 1985, II, p.98, 211.

<sup>11</sup> / A. D.13, C 27 f°262v°, 268v°-270, 328, 353v°, 377, 387v°.

<sup>12</sup> / Portulan Parma-Magliabecchi, cit. par J. P. Violino, "De Marseille à Monaco, la côte provençale au XVe siècle", Annales du sud-est varois, XV, 1990, p.47 : "C'est une montagne rude, de grande hauteur sur la mer, qui se nomme Cercelli".

Le portulan Magliabecchi cite : *E una montagna aspra de alto tagliata alla marina che a nome Cercelli*<sup>13</sup>, un point de ralliement visible de fort loin et un portulan du XIX<sup>e</sup> s. note que le cap est observable "de 16 à 18 lieues au large"<sup>14</sup>.

Mentionné comme farot en 1302, le sommet est occupé par une petite tour où se réfugiaient les gardiens. Ils assuraient avec efficacité la surveillance puisqu'ils font part aux communautés provençales du littoral du plus grand nombre d'alertes dans plusieurs dizaines de lettres conservées dans le corpus arlésien, messages écrits par les syndics de Six-Fours alertés par les observateurs placés en surveillance venus en express au village porter les nouvelles.

Le massif de Sicié se révèle aussi être un extraordinaire conservatoire marin peuplé de graffiti gravés sur les phyllades de ce vieux massif primaire. Nefs, carraques, vaisseaux, galères, tartanes, barques, pinques et chébecs et parfois personnages armés parsèment sporadiquement les crêtes et combes du massif. Ces dessins paraissent comme témoignages des descriptions et énumérations de ce que les gaichiers découvraient sur la mer<sup>15</sup>.



Graffito du cap Sicié, nau sous voiles (fin XV<sup>e</sup>-déb. XVI<sup>e</sup> s.) (cl. auteur).

## Les farots et la défense de Toulon

### Le Cap Posalh :

en 1302 l'ordonnance du sénéchal de Provence mentionne l'existence d'un farot sur le cap del Posalh qui serait le cap de Carqueyranne. En 1492 : ...son aribadas tres caravellas de Portugal fors armadas en nostre cap de Posal, dit un courrier conservé à Arles.

### "La Grosse Tour" :

édifiée à partir de 1514, située au Mourillon (cap de la Manega) défendait l'entrée de la petite rade et du port. Lors de l'invasion de la Provence en 1524, le 2 septembre, le capitaine commandant la forteresse, Jehan de Mottet, mit bas les armes et, contre 500 écus d'or, se rendit à Adrien de Croy, chambellan de Charles Quint et lieutenant du connétable de Bourbon. Lors de l'invasion de 1536 au dire de Honorat de Valbelle, Antonius Arena, Jean Germain et d'un notaire de Toulon, elle joua de son artillerie en coulant deux ou trois galères

.....  
<sup>13</sup> / F. S. Baudin, *Manuel du pilote de la Méditerranée*, 2<sup>e</sup> éd., Toulon, 1840, p.263.

<sup>14</sup> / Informations aimablement communiquées par M. Jacques Bonhomme, inventeur du site que nous remercions tout particulièrement.

<sup>15</sup> / A.C. Arles CC 521 f°480.

de Andrea Doria qui transportaient les troupes, mais la ville fut néanmoins occupée<sup>16</sup>.

### La Bada et Cepet

Un farot était opérationnel sur site de la Bada au dessus du Port Mejan (le verbe badar en occitan signifier regarder) il est mentionné dans l'enquête dirigée par Johan de Valencia en 1354<sup>17</sup> et dans la comptabilité de Toulon en 1410 pour payer Anthonio Agrene facienti scubiam de Bada, pro isto mense fl. II s. VIII.

Au cap Cepet sur la presqu'île de Saint-Mandrier il existait aussi un farot ou tout au moins un poste d'observation (scubiam) où opéra Olivario Maurelli<sup>18</sup>.

## LETTRES D'ALARME

(Certains de ces textes ont été publiés dans *Pirates et corsaires dans les mers de Provence. Letra de la costiera (XVe-XVIe siècles)*, Paris, CTHS, 2006, d'autres sont inédits).

### A.C. Arles AA 20 f°32 4 septembre 1468

Honorables coma frayres a vosautres nos recomandam per aquesta [vos avisam coment en aquesta] hora avem descubert e vist a Port Alguier en los Embiers<sup>19</sup> nistres dos fustas e l brigantin de ennemichs que lor son vengudas esta nuech passada. Per so sias avisas e avisas la costiera como es de costume. Si vos plas satisfachant al present portador de son trabalh. Escrich en Sieyfors lo IIII de septembre l'ora de tercia<sup>20</sup>.

Vostres freres e amichs lo bayle e sendegues de Sieyfors.

V° / Al honorables homes e mesieurs lo bayle e sendegues de la Cadiera.

### Traduction

Honorables, nous nous recommandons à vous comme des frères. Par cette lettre nous vous informons comment, à cette heure, nous avons découvert et vu à Port Alguier dans les Embiers comme vous le verrez deux fustes et

.....  
**16** / H. Albanès, *Gallia christiana novissima*, Toulon, n°1195, col. 590 : *Nota que lous traytres larrons Ginoveses, Nyssars, Ytaliens, Espanhols, Lansocanetz et Toudeses son vengus en nostra cieutat de Tholon sota la conducta del traître Andrieu Doria lou cal condusio lous larrons per mar et lo badanel emperador condusio per terra. Et intreron aldich Tholon ung vendres, dex del mes de avoust et an saquejat, raubat, muertrit, vioulat et fach milla estrelous per lespaci de cinq septmanas car sembarqueron lo quinsieme de septembre.../...*

**17** / G. Lambert, *Histoire de Toulon*, T. II, Toulon, 1887, rééd. Toulon, 1989, p.35-36.

**18** / O. Teissier, *Étude sur la comptabilité de la ville de Toulon en 1410*, Draguignan, 1875, n.1, p.31.

**19** / **Port Alguier en los Embiers** : il s'agit d'un mouillage dans l'archipel. Cette dénomination indique qu'il devait y avoir des algues dans les fonds ou tout du moins, dans cette partie du littoral, des mattes de posidonies (*posidonia oceanica*). Il existe également un *Port Auguier* dans la presqu'île de Giens.

**20** / **L'ora de tercia** : vers 9h00 du matin. On peut supposer que la vigie du cap Sicié avait découvert ces navires après dissipation des brumes matinales.

un brigantin ennemis qui sont arrivés la nuit dernière. Pour cela, soyez informés et informez la côte comme d'habitude, en payant, s'il vous plaît, le porteur de son travail. Ecrit à Six-Fours, le 4 septembre à l'heure de tierce.

Vos frères et amis, le bayle et les syndics de Six-Fours.

V° / A monsieur le bayle et aux honorables syndics de la Cadière.



**Lettre des syndics de Six-Fours à ceux de La Cadière (A.C Arles AA 20 f°32).**

### A.C. Arles CC 524 f°187 [1501]

Monssen lo bayle et sendegues de Oliulas, apres totas recomandations, vos mandam et vos notificam que aquesto nuech passado a davant la miejo nuech son vengudas dos galleros, uno fusto et ung bergantin au luoch appellat cap Vielh sive a Fabregat<sup>21</sup> et aqui an trobat uno companhio de barchos de Genovezes et ung galleon de gabio<sup>22</sup> de que an pres uno barcho de Genovezes anbe los homes et uno outro barcho an couchat et fach donar de proha en terra<sup>23</sup> a la plage et l'an defardado, may las gens son escabats per la gracia de Dieu.

En apres s'en son annados a vello et a remps tant quant podien battre la volta de las illos de Hieros<sup>24</sup>. Per que duptan que aquellos galleros non tornon recullar anbe uno bonasso et battre la costa, et per so sias avisas et avisas la costa et pagas lo present portador como es de costume.

Los tos vostres bayle et sendegues de VI Fors et bons amichs.

.....  
**21** / **Cap Vielh sive a Fabregat** : le cap Vieux proche du cap Sicié et la plage de Fabregas.

**22** / **Galleon de gabio** : cette appellation qualitative devait convenir à un navire d'une certaine importance dont un mât, au moins, était orné d'une gabia (hune). Celle-ci avait pour fonction, selon les cas la découverte (on y plaçait un gabier), le jeu du perroquet (une petite voile carrée) et éventuellement la défense (on y stockait des munitions)

**23** / **Donar de proha en terra** : cette formulation imagée était courante pour désigner un échouage volontaire ou non. Ici, le patron jugeant son navire en mauvaise posture, a cherché sans doute en dernière extrémité, à jeter sa barque à la côte sur une des rares plages du secteur pour épargner au moins à l'équipage d'être noyé ou fait prisonnier.

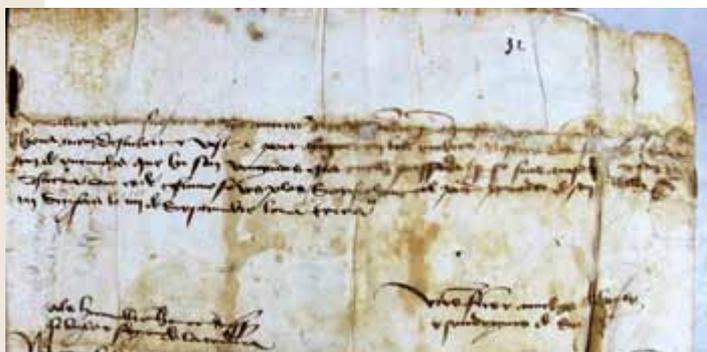
**24** / **Batre la volta** : faire route.

### Traduction

Monsieur le bayle et syndics d'Ollioules, après nous être recommandés à vous, nous vous faisons savoir et vous informons que la nuit dernière avant minuit, sont venus deux galères, une fuste et un brigantin à l'endroit appelé cap Vieux ou à Fabregat. Là, ils ont rencontré un convoi de barques génoises et un galion de hune. Ils ont capturé une barque génoise avec son équipage et en ont poursuivi une autre qu'ils ont fait échouer sur la plage et pillée.

Grâce à Dieu les gens se sont échappés. Ensuite ils sont partis à la voile et à la rame, faire route vers les îles d'Hyères, aussi vite qu'ils pouvaient. Comme nous craignons que ces galères ne reviennent écumer la côte avec le beau temps, nous vous en informons. Avertissez la côte et payez le présent porteur comme c'est de coutume.

Les tous vôtres, le bayle et les syndics de Six-Fours bons amis.



Graffiti du cap Sicié, une galiote et une barquette : un pirate et sa proie ? (fin XV<sup>e</sup>-déb. XVI<sup>e</sup> s.) (cl. auteur).

### A.C. Arles CC 532 f°46

[22 juillet 1522]

Messieurs los sendegues de Sey-Fors, a vosautres de bon cor nos nos recomandam; huey en aquesta hora, es arribada la barca de Frances Galhaudet, nostre citadin, ayssi a Tholon laqual es estada presa huey sobre lo cap de Seciech per una petita fusta de Trapaneses, laquala los ha menas fort en mar et lur ha levat tos los vieures et de blat e pueys la ha layssat annar<sup>25</sup>. Per tant sias advisas et advisares la costiera comma es de costuma et pagares lo portador.

Scrich a Tholon lo XXII de juillet dimenge.

Los tot vôtres bons amicz los sindegues de Tholon.

V° / A messieurs los sendegues de Sey-Fors nostres cars et bons amicz.

### Traduction

Messieurs les syndics de Six-Fours, nous nous recommandons à vous de bon cœur.

Aujourd'hui à cette heure la barque de Frances Galhaudet

25 / Una petit fusta de Trapaneses : Trapani, un port de la côte occidentale de Sicile.

notre concitoyen est arrivée ici à Toulon.

Elle a été capturée par une fuste de Trapanais qui l'a emmenée loin en mer, lui a enlevé tous leurs vivres et du blé puis l'a laissée repartir.

Aussi soyez avertis; vous informerez la côte comme de coutume. Vous paierez aussi le porteur. Ecrit à Toulon, ce dimanche 22 juillet.

Vos bons amis, les syndics de Toulon.

V° / A nos chers et bons amis, messieurs les syndics de Six-Fours.

### 11 avril 1533

A.C. Arles CC 542 f°341.

Messenhos los sendegues d'Olioulas a vos autres de tres bon cor nous recomandam. Messieurs au jourt d'uey de vespres vendres II del present mes de abril nostra gardia de Sieys Fors a fach los senhals como ly era estat mandat de far per monsieur lo compte<sup>26</sup>. Et apres fachs dichs senhals nous vous advertissem comment nostra dicha gardia a fach ben XXX ho en circa fuocs.

Vesem que es l'armada de monsieur lo emperador. Per so nous vous mandam las presentas letras quallas feres corre au lonc de la costiera devers Marselha en posta et en grossa diligentia. Et non outra. Dieu de mal vos garde.

Scripta en apta aquest XI de abril 1533. Per lous toutz vôtres vres bons amys coma frayres. E pagares lo present portador a la acostumada et environ VIII horas.

Los sendegues de Sieysfors.

V° / A nostres bons freres he melhors amys messieurs lous sendegues de Olioulas. A Olioulas.

### Traduction

Messieurs les consuls d'Ollioules, nous nous recommandons à vous de très bon cœur.

Messieurs, aujourd'hui 2 avril à vèpres notre garde de Six-Fours a fait les signaux comme le comte lui avait demandé de faire. Après qu'eurent été faits ces signaux nous vous informons que notre garde a fait bien 30 feux ou environ.

Nous voyons que c'est l'armée de monsieur l'empereur<sup>27</sup> Pour cela nous vous envoyons les présentes lettres que vous ferez courir jusqu'à Marseille, de poste en poste et en grande diligence. Rien d'autre. Que Dieu vous garde du mal.

Écrite en hâte ce 11 avril 1533 vers 8h00 par tous vos bons et vrais amis comme frères. Vous paierez le présent porteur comme de coutume.

Les syndics de Six-Fours.

V° / À nos bons frères et meilleurs amis messieurs les syndics d'Ollioules à Ollioules.

26 / Claude de Savoie, comte de Tende, gouverneur, grand sénéchal de Provence, amiral des mers du Levant.

27 / Il s'agissait de la flotte impériale, celle de Charles Quint...

## A.C. Arles CC 545 f°429 20 juin 1536

Messus los consos d'Auriouras, apres totas recomandations vuos avisam coma la part; XX galeros et dous fragatos las callas an estat a Fabregat et aqui an atandat<sup>28</sup> et quant es vengut a l'ora de miejort s'en son anadas et detras lo cap de Sechiec atiron a parent.

De novellas ni paraudas que halham agut anbe nostras gens non vuos disem ren, car tos los homes son apres et segon la riba quant et quant coma es la costuma. Et per ansins non vuos servem sinon so que vesem d'a luen<sup>29</sup>. Non hostant seres avertis et avertires la costiero et fares bon guet et si aves beson de nos, mandas coma nos avem fach. A Siex-Fors de chocha le XX de juin 1536.

Los vostres los sendegues de Siex-Fors.

### Traduction

Messieurs les consuls d'Ollioules, après toutes recommandations, nous vous informons par la suivante ; 20 galères et deux frégates sont allées à Fabregas ont attendu là [et là ont mis leurs tentes], lorsqu'est arrivé midi elles sont parties au delà du cap Sicié en tirant vers l'Ouest.

De ce que nous avons eu comme nouvelles et paroles de nos gens, nous ne vous disons rien - car nos hommes sont tout de suite après et suivent le bord de mer comme c'est la coutume - aussi cela ne vous sert pas sinon ce que nous voyons de loin. Malgré tout vous serez avertis et vous avertirez la côte et ferez bon guet. Si vous avez besoin de nous, avertissez-nous comme nous l'avons fait. A Six-Fours, en hâte, le 20 juin 1536.

Les syndics de Six-Fours, tout vôtres.

## A.C. Arles CC 545 f°543 [2 octobre 1536]

Messieurs sendegues de la Cadiere, nostres bons amys, apres toutas recomandations, vous advertissem coment hier vespre lo premier de octobre, XXI galeras d'Espagna vengueron a Sanct-Nazary la unte metran gens en terra per saquegar lodich Sant Nazarii e van metre fuec a las portas de la torre e foregeron las meyssons deldich port talloment que nous ly avem donat sequor de quatre cens homes e avem excaramussat ambe ellos que son estas cogis de layssar tout lo bagage que avien pres e en apres vengeron dos barquas de Tholon et en prengueron una as Romels<sup>30</sup> e l'autra se venguet rendre et avem salvat las gens e femas que y eron et an emenat la barca e en apres si son retiras

**28 / Aqui an atandat** : il peut y avoir une confusion : soit les galères se sont mises en position d'attente à Fabregat, soit les équipages des galères ont installé leur abri de toile.

**29 / Non vuos direm sinon so que vesem de luen** : les gardes sont placés sur le sommet du cap Sicié, c'est de là qu'ils font leurs observations.

**30 / Romels** : Romels, voir le § sur les Embiers.

a la Plumassa<sup>31</sup> a Six-Fors la unte las seguem toutjourn, ly deffendent l'ayguada e la terra<sup>32</sup>.

Per que avisares la costiera et pagares lo present a l'acostumada. Non autre. Dieu de mal vos garde.

De Oliolos lo II de octobre.

Per vostres bons freres et vesins los sendegues de Oliolos.

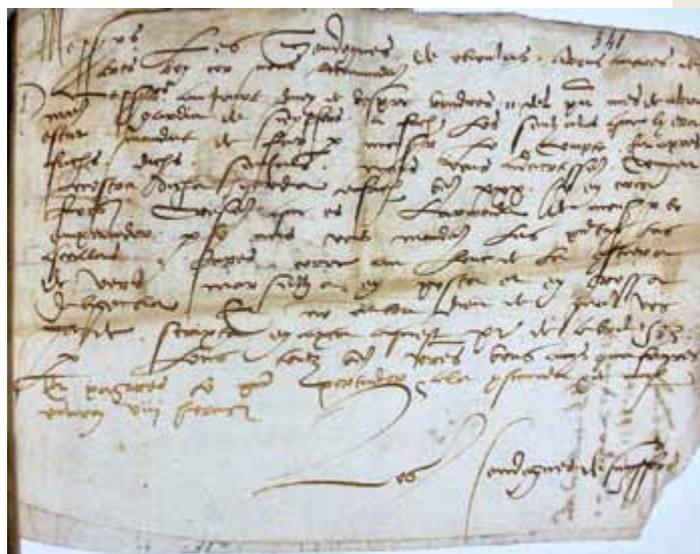
### Traduction

Messieurs les syndics de la Cadière, nos bons amis, après toutes recommandations nous vous informons parce que ce soir du 1<sup>er</sup> octobre, 21 galères d'Espagne vinrent à Sanary où elles débarquèrent des troupes à terre pour saccager la ville. Ils mirent le feu aux portes de la tour et pillèrent les maisons du port. Nous avons donné un secours à Sanary de 400 hommes et nous avons escarmouché contre les Espagnols de telle sorte qu'ils ont été obligés d'abandonner le butin qu'ils avaient pris. Ensuite deux barques de Toulon, sont arrivées ils en prirent une aux Romels et l'autre se rendit. Nous avons sauvé les hommes et les femmes qu'ils avaient pris mais les Espagnols ont emmené une autre barque et se sont ensuite retirés à la Plumassa près de Six-Fours où nous continuons de les poursuivre leur interdisant l'aiguade et la terre.

Aussi vous avertirez la côte et paierez le messager comme à l'accoutumée. Rien d'autre. Que Dieu vous garde du mal.

A Ollioules, le 2 octobre.

Pour vos bons frères et voisins, les syndics d'Ollioules.



**Lettre des syndics d'Ollioules à ceux de La Cadière (A.C. Arles CC 545 f°543).**

### Commentaire :

*L'attaque et le pillage de Sanary (Sant Nazari/Sant Nari) semble être la réponse d'Andrea Doria à Bertrand d'Ornezan*

**31 / La Plumassa** : *Idem*, La Plumassa est l'actuelle île de la Tour Fondue dans l'archipel des Embiers.

**32 / Ly deffendant l'ayguada** : les Provençaux interdisaient la descente en terre pour faire aiguade, l'approvisionnement en eau potable. (Sur la question cruciale de l'aiguade, R. Burlet, "Le problème de l'eau sur les galères", *Chronique d'Histoire Maritime*, 32, II, 1995, p. 27-31).

(capitaine général des galères royales) qui était allé chercher un soutien auprès de Kher ed Din Barberousse à Alger. Sur le chemin du retour l'escadre française renforcée par quelques unités barbaresques alla combattre à Eviça dans l'archipel des Baléares. Si la prise de la citadelle ne put avoir lieu, le butin amassé, considérable, fut équitablement partagé entre les équipages. Cette fructueuse croisière, évoquée par Honorat de Valbella en taisant pudiquement l'alliance franco-ottomane, s'acheva sur les côtes de Catalogne au niveau du cap Creus. La flotte alliée se trouva alors dispersée par l'arrivée inopinée d'Andrea Doria. Elle put néanmoins rejoindre Marseille le 15 octobre

## BIBLIOGRAPHIE

- L. Baudoin, Histoire général de la Seyne-sur-Mer avec abrégé des annales de l'ancienne métropole de Six-Fours des origines au XVIIe siècle, s.l., 1965.
- E. Davin, La Tour royale ou Grosse Tour de Toulon, Toulon, 1958.
- E. Davin, *Monographie de l'archipel des Embiez*, Toulon, Imp. Sud-Est, 1941.
- A. Degiovani, *Les Embiez, Six-Fours*, Institut Océanographique Paul Ricard, 1992.
- J. Denans, *Histoire ancienne de Six-Fours et de La Seyne*, 1713 (Ms A.C. Six-Fours ?)
- N. Faucherre, "Louis XII, François 1<sup>er</sup> et la défense des côtes provençales", *Guerres et fortifications en Provence, Actes des 4<sup>e</sup> journées d'histoire de l'espace provençal*, Mouans Sartoux, C.R.D.O., 1995, p.86-88.
- E. Garnier, *L'âge d'or des galères de France. Le champ de bataille méditerranéen à la Renaissance*, Paris, Le Félin, 2005.
- M. Giraud, *Documents relatifs aux farots ou feux de garde sur les côtes de Provence au Moyen-Âge*, Marseille, Cayer, 1871.
- A. Merlin-Chazelas, "La défense des côtes provençales, d'une invasion à l'autre (1524-1536)", *Méditerranée, mer ouverte*, I, p.43-62.
- A. de Peretti, H. Ribot, Regards sur un terroir : Six-Fours-les-Plages, *Cahier du Patrimoine Ouest Varois*, n°11, 2007.
- Ph. Rigaud, *Pirates et corsaires dans les mers de Provence, Letras de la costiera (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Paris, CTHS, 2006.
- Ch. de la Roncière, *Histoire de la marine française (Les guerres d'Italie, Liberté des mers)*, T. III, Paris, Plon-Nourrit, 1906.
- Honorat de Valbelle, *Histoire journalière (1498-1539)* V. L Bourrilly, R. Duchêne, L. Gaillard, Ch. Rostaing édts, 2 vol., Aix, Université de Provence, 1985, II, p.98, 211.
- J.-P. Violino, "De Marseille à Monaco, la côte provençale au XV<sup>e</sup> siècle", *Annales du Sud-Est varois*, XV, 1990.
- J. Vuillet, *Bertrand d'Ornezan, marquis des Îles d'Or*, Toulon, Imprimeries Toulonnaises, 1939-1941.

# Une gravure sur roche : Obgefr Hemetsberger

## ou de l'usage de l'informatique pour éclaircir une énigme historique

### LA DÉCOUVERTE

En septembre 2011, lors d'une promenade dans la forêt de Janas - secteur du Fort de Peyras - La Seyne-sur-Mer (Var), je découvre une gravure sur une dalle rocheuse d'une taille de 15 cm environ.

### Recherche de la signification



La lecture est difficile et nécessite plusieurs prises de vues photographiques à des angles et niveaux de lumière très différents. Après agrandissement et un remplissage laborieux des traces grises, il apparaît enfin avec certitude deux groupes de lettres : "Obgefr" et "Hemetsberger".



Agrandissement sur ordinateur et remplissage des empreintes

### Recherche du sens du premier groupe de lettres

Le moteur de recherche Google sera d'un immense secours, car immédiatement après avoir tapé "Obgefr", il me propose l'option : "obergefreiter".

Validant cette proposition, je trouve sur le site [www.croixdef.net](http://www.croixdef.net) qu'il s'agit vraisemblablement d'une abréviation du grade de caporal chef de la Luftwaffe.

Ma curiosité est piquée au vif, que faisait là une gravure d'un aviateur en pleine forêt du littoral seynois ?

Je recherche, toujours sur Google, des informations sur le Fort de Peyras voisin et son activité pendant la seconde guerre mondiale. Un extrait du livre de Paul Gaujac, *La bataille et la libération de Toulon* (édition Niel) fait mon bonheur car : il y est justement question des conditions de la reddition du fort, d'un "Oberleutnant de la Luftwaffe" et de "7 officiers de la Flak" (...).

J'oriente mes investigations sur la "Flak", et le site Sudwall, spécialisé dans la recherche d'informations sur les fortifications réalisées et/ou occupées par les troupes allemandes. Les unités ayant séjourné dans le fort me sont, ainsi, précisées.

Déjà 5 mois se sont écoulés depuis ma découverte en septembre en 2011.



Une nouvelle direction des recherches m'oriente cette fois vers le site allemand "Lexicon / Wermarcht" qui traite des diverses troupes allemandes. Il me faut retrouver à présent à quoi correspondent les deux unités : 7./gem.Flak-Abteilung 355 et le RAD-Abteilung 313 AC et Gim.

Les informations sont en allemand, nécessitant l'utilisation de "Google Traduction".  
Des progrès restent à faire dans la syntaxe mais l'essentiel y est :

*"La 355<sup>e</sup> division aérienne lourde, composée de 4 batteries lourdes a été créée dans la région aérienne VII en janvier 1942 et affectée en France.*

*En janvier 1943 elle est stationnée à Bordeaux au sein du 45<sup>e</sup> régiment de Flak. À la mi-1943, l'unité a été restructurée en 355<sup>e</sup> Régiment Mixte de Flak en y rajoutant une 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> batterie légère. En novembre 1943, l'unité stationne sur Marseille. Fin 1943 une nouvelle batterie 7-10 est constituée.*

*En août 1944, l'unité est affectée à Toulon ; en octobre 1944 elle passe sous l'autorité de la Luftwaffen Kommando West. Elle sera dissoute en octobre 1944".*

Un lien me fait arriver sur un site en anglais, qui confirme son stationnement sur le secteur de Toulon en août 1944 ! La même recherche déposée sur le forum du "Sudwall" sur l'unité du **RAD 313**, entraîne en quelques jours plus de 257 "vues" d'internautes et une arrivée massive de photos qu'il me faut trier. Ma concentration doit rester optimale devant la richesse et la diversité des documents.



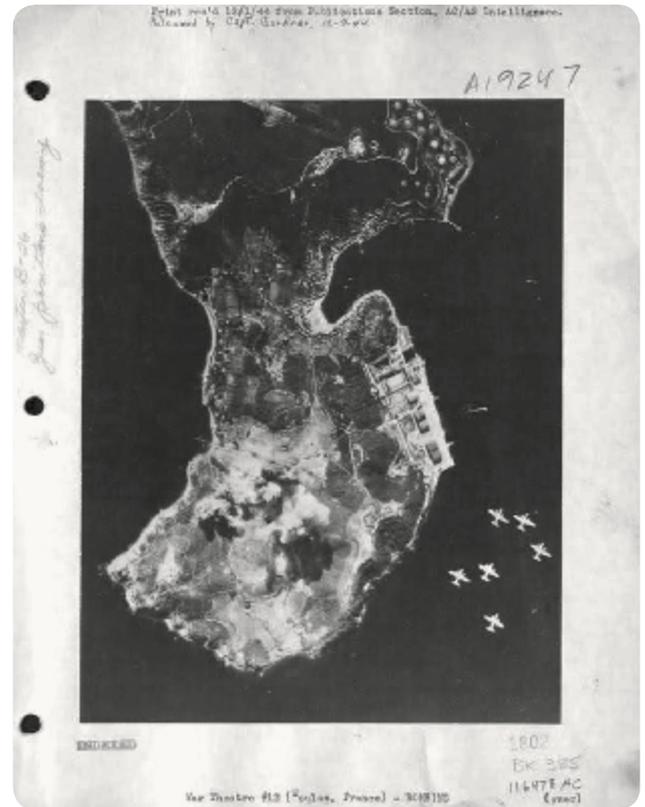
Troupes du RAD 313 lors de l'inspection des côtes par le général FAATZ



Album photo d'un soldat allemand du RAD dans le secteur de Marseille

Le **RAD 313**, affecté au fort de Peyras, était une unité de soutien, composée de jeunes allemands dont les tâches dédiées étaient la construction et l'entretien de structures, la mise en place de tranchées, de barbelés, etc.

Le **7./gem.Flak-Abteilung 355**, unité de lutte anti-aérienne, serait donc arrivée en août 1944, visiblement à la suite de l'augmentation significative des bombardements sur le secteur de Toulon, pour finalement se rendre aux troupes françaises de libération le 26 août 1944.



Bombardement du cap Cepet (Presqu'île de Saint-Mandrier) Janvier 1944

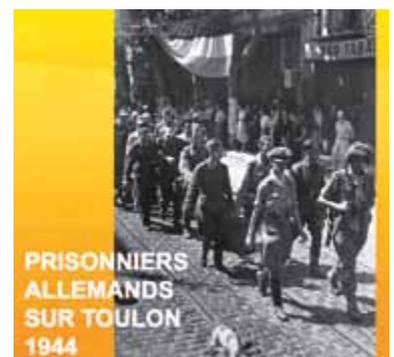
Le grade "Obgefr" m'a donc donné au final des indications sur les deux unités auxquelles aurait pu appartenir le sujet de mes recherches.

### Recherche du sens du second groupe de lettres : HEMETSBERGER

Ayant trouvé les unités, il faut, maintenant, s'attacher à savoir quel a été le destin de ce soldat, après avoir gravé son "ex-voto" HEMETSBERGER.

A-t-il été tué ? Blessé ? Le fort a été la cible des armées alliées. A-t-il été fait prisonnier ?

L'extrait du livre de Paul Gaujac confirme que le fort s'est rendu le 26 août 1944.

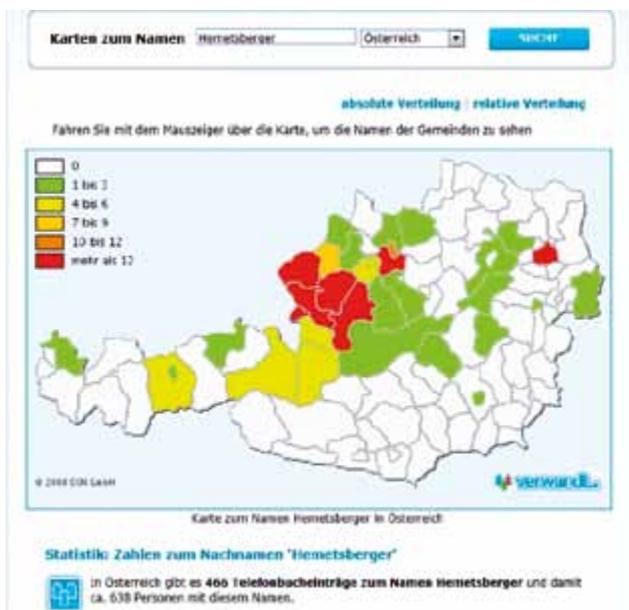


Je m'oriente une fois de plus vers le forum allemand "Forum der Wehrmacht" du site "lexicon-der-wehrmacht.de", pour connaître l'existence d'une liste de prisonniers.



L'administrateur de ce forum a aimablement fait la traduction en allemand. Son action m'a permis d'avoir 5 jours plus tard un mail important.

Il s'avère que le nom HEMETSBERGER est statistiquement peu répandu en Allemagne mais par contre très commun en Autriche.



**Répartition sur le territoire autrichien du nom HEMETSBERGER**

Le 30 avril 2012, disposant dès ce moment d'éléments fiables, je tente de déposer une demande de recherche par mail auprès d'une institution allemande à BERLIN : Deutsche Dienststelle (ex WAST) qui gère les "Disparus et morts au combat de la Wehrmacht". La réponse me laisse à penser qu'il va falloir être patient et chanceux.

Le 25 septembre 2012, soit une année après le début des investigations le destin m'est favorable car en ouvrant ma boîte à lettre, l'entête berlinoise, annonce une avancée.

Mes déductions étaient bonnes !

La Deutsche Dienststelle a pu identifier un soldat autrichien, nommé HEMETSBERGER, avec le grade correspondant et ayant été fait prisonnier à Toulon le 26 août 1944.

L'intéressé est décédé le 14 janvier 1995.



Souhaitant faire partager cette trace de leur aïeul avec la famille et ses descendants, je leur écris une lettre, traduite en allemand, expliquant mes motivations, l'aspect historique et le "devoir de mémoire" qui m'animaient.

Malheureusement, son fils (après transfert de ma requête par Berlin le 25 juillet 2013), n'a pas souhaité communiquer des informations sur son père, ceci sans préciser les raisons de son refus.

Mon enquête sera donc close, le 26 août 2013 soit 69 ans après le déroulement des faits...

La famille dispose néanmoins à présent de tous les éléments (transmis par Berlin), et pourra, quand elle le souhaitera, s'informer sur le destin de cette gravure.

Par ailleurs, j'ai obtenu le statut de découvreur et j'ai été inséré en tant que tel dans la base de données nationale de sites archéologiques (application PATRIARCHE) en janvier 2016.

# Bons baisers de La Seyne-sur-Mer

## La carte postale, images de La Seyne

**Les archives publiques, celles qui sont la conséquence des activités de l'administration sont un formidable corpus de sources pour l'historien qui cherche à écrire l'histoire. Mais les champs d'intervention de l'administration, s'ils sont multiples, ne peuvent couvrir tous les aspects de notre société et en particulier ceux de la sphère privée qui leur échappent en partie.**

**Ce constat ne signifie pas pour autant qu'il est impossible de deviner cet aspect en filigrane, au travers du prisme des documents administratifs. Si nous prenons l'exemple des registres de dénombremments (le recensement), ils permettent, lorsqu'on les consulte, de découvrir la composition de la population d'une ville, d'un quartier, d'une rue et ils s'immiscent même jusque dans le logement pour nous renseigner sur la forme de la cellule familiale, les professions exercées, la nationalité... Ces documents deviennent un moyen de décrire notre société dans sa dimension "privée".**

Si la fonction première des archives municipales est la conservation des archives publiques produites par la collectivité, nous avons aussi la possibilité d'accueillir des fonds d'origine privée, pourvu qu'il soit pertinent de le faire

Au printemps 2015, nous avons reçu, de la part d'un particulier, une donation de plus de 4 000 cartes postales. Ce fonds était assez remarquable car il couvrait une très grande partie du territoire français, avec une place toute particulière pour le Var et notre cité. De plus, la période chronologique représentée allait de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle aux années 2000 : ce large éventail temporel permet un parallèle entre l'évolution de la carte postale et l'évolution de La Seyne et de ses représentations.

### LES DÉBUTS DE LA CARTE POSTALE

La carte postale d'aujourd'hui renvoie instantanément aux vacances, au plaisir et à la détente. Mais cette dimension touristique n'est que l'aspect le plus récent de la carte postale. Bien avant cela, elle a été un moyen de communication quotidien et les thématiques abordées étaient beaucoup plus diverses.

Commençons par définir ce que l'on entend par "carte postale". Il s'agit d'un encart à usage postal, semi-rigide, destiné à recevoir une correspondance brève et dont la particularité est d'être à découvert, c'est-à-dire sans enveloppe et donc, dont le contenu peut être lu par un tiers.

On considère que les débuts la carte postale se situe au début de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup>, lorsque des commerçants belges éditérent des réclames (donc sans message personnel) envoyées à découvert par voie postale. Devant le succès de ces "cartes porcelaines" (à cause de la céreuse utilisée pour leur rendre cet aspect glacé), l'Autriche tira

la première en émettant la première carte postale, entraînant dans son sillage de nombreux pays européens, mais également les États-Unis ou le Japon.

En France, elle est officiellement adoptée en 1873 après de longues hésitations.

Et il ne s'agit pas encore de la carte illustrée que nous connaissons aujourd'hui et que nous associons à l'image de la carte postale, mais d'un simple carton de 12 x 8 cm dont le recto est destiné à l'adresse du destinataire et le verso, laissé vierge, à la correspondance.

L'âge d'or, en France, de la carte postale démarre véritablement avec le décret du 26 octobre 1875 qui en codifie l'utilisation et en libéralise la production, pourvu que les cartes postales éditées par des tiers respectent le modèle administratif... qui peut enfin comporter une illustration au verso. Jusqu'en 1904, ce modèle administratif ne changera pas et c'est lui qui va conditionner la forme des premières cartes illustrées.

La carte postale illustrée apparaît donc, en 1889, à l'occasion de l'exposition universelle de Paris lorsque Léon-Charles Libonis (1841-1901) réalise la première série de cartes touristiques illustrées avec cinq cartes postales de la Tour Eiffel. La première carte illustrée photographique est quant à elle l'œuvre de Dominique Piazza (1860-1941), employé de commerce marseillais qui rachète des photographies pour en faire des cartes postales au début des années 1890.

Le recto de la carte est alors strictement réservé à l'adresse. Quant au verso, il est caractéristique des cartes illustrées éditées pendant 15 ans et dont le principe est de réserver un espace à côté de l'illustration afin de laisser suffisamment de place à l'expéditeur pour écrire son bref message.

L'espace libre pouvait occuper la moitié de la place, mais parfois beaucoup moins puisque la réglementation prévoyait un demi-tarif pour les cartes postales ne comportant que 5 mots.



1

L'exemple de cette vue de La Seyne (*Illust. 1*) est caractéristique de ces cartes avec un recto réservé à la seule adresse du destinataire et un verso comportant une illustration. Le coin blanc permettait d'inscrire les 5 mots pour bénéficiaire du demi-tarif. Elle n'éclaire que trop peu l'évolution de la ville car trop éloignée, mais on remarquera la mention "La Seyne, près Toulon" comme s'il fallait aider le destinataire à bien situer une ville encore peu connue face à sa voisine.

En 1904, tout change et la carte postale prend la forme qui persiste encore aujourd'hui. L'administration des postes françaises autorise la correspondance au dos et décide de diviser le recto de la carte postale en deux parties, celle de droite réservée à l'adresse du destinataire, celle de gauche destinée à la correspondance. L'illustration au verso, qui peut enfin occuper tout l'espace et s'afficher en pleine page, va largement diversifier son contenu et la rendre beaucoup plus intéressante pour l'historien.

Le contenu de la correspondance en revanche est toujours très réglementé, car l'affranchissement des cartes postales reste soumis à deux régimes différents, suivant le caractère d'affectation : correspondance personnelle avec appellation "cartes postales", affranchissement à 10 centimes, ou simple communication sans indication spéciale dénommée "imprimés", affranchissement à 5 centimes.

Pour être considérée comme un "imprimé", la carte ne devait comporter qu'une expression, en cinq mots au plus, de formules de politesse, vœux, souhaits, remerciements, condoléances telles que : Amitiés, amicale poignée de main, à bientôt, je pense à vous, je vous embrasse, ne m'oubliez pas...

Les indications, conseils et renseignements même très généraux, tels que : À vendredi, à voir, beau pays, bien arrivé, charmante journée, il pleut, revenez vite, etc., sont interdits. Cette tarification ne sera supprimée qu'en 1964.

On est alors (en 1904) en plein âge d'or de la carte postale. Les cartes postales sont échangées quotidiennement, car les autres moyens de communication ne sont pas encore assez évolués ou popularisés.

Les sujets de ces cartes sont très variés tels que des scènes de la vie courante, les fêtes, le travail, mais aussi des photos de familles avec l'apparition de la carte-photo.

## Quelles représentations de la ville en ce début du XX<sup>e</sup> siècle ?

Quelques vues générales de la ville n'apportent que peu d'éclairage. En revanche, on commence à voir de plus en plus de vues du port et des lieux clés comme la mairie ou l'embarcadère.



2

Le recto de cette carte (*Illust. 2*) expédiée en 1908 permet de voir cette nouvelle division séparant message personnel et adresse du destinataire. On remarque aussi que les 10 cts de timbre ont été rentabilisés ! On remarque aussi cette inscription disant "Tous les pays étrangers n'acceptent pas la correspondance au dos. Se renseigner à La Poste". En effet, si la France a pris du retard à l'allumage, à partir de 1904, elle va à présent plus loin que certains pays.



3

Le verso à présent (*Illust. 3*). On peut y voir le quai, entièrement bâti, mais plus étroit qu'aujourd'hui, ses boutiques ou encore la disposition de l'ancien éclairage public. On remarque également cette fontaine publique dont il ne subsiste aujourd'hui aucun vestige.

Puis en arrière-plan l'ancienne mairie à fronton et la continuité du quai Hoche : le passage de la rue Pierre Renaudel n'existe pas encore. Aujourd'hui, les archives publiques que nous conservons ne sont pas en mesure de transcrire aussi fidèlement l'image du port à cette époque.



4

Cette carte (*Illust. 4*) permet de mieux apprécier encore cette perspective. On voit clairement l'ancienne mairie qui sera irrémédiablement fragilisée par les bombardements alliés de 1944 et le minage du port par les Allemands, ainsi que l'emplacement actuel de la rue Renaudel, ouverte après les destructions de 1944. On peut voir l'ancien mobilier urbain ou encore la devanture du Café de la Méditerranée.

C'est aussi le moment de l'arrivée d'un bateau de la liaison maritime entre Toulon et La Seyne. On y voit surtout des marins et quelques civils. À cette époque de l'histoire de la carte postale, on ne craint pas de prendre en photo la population, on la cherche même, pour donner de la vie à la carte. Les quartiers et rues du centre sont également un sujet largement abordé dans cette période. Ces cartes permettent à la fois d'exposer la population ou la variété des commerces au quotidien, mais aussi de montrer les voies nouvelles ou majeures et les lieux clés de la cité. Quand on parle de lieux clés, on entend par là des lieux qui font le prestige de la ville, qui montrent sa modernité et son dynamisme.



5

Par exemple, sur cette image la gare (*Illust. 5*) n'a pas encore 50 ans, mais elle n'a finalement pas beaucoup changé depuis cette époque.

L'hôpital de la ville (*Illust. 6*) est tout juste achevé et il est clairement un indicateur de la modernité de la ville. On reconnaît sur la place Martel Esprit (place Bouradet) les



6

bâtiments, presque tous encore en place aujourd'hui, ce qui n'est pas le cas des palmiers, depuis disparus. Voici quelle pourrait être la plus-value d'une telle image : donner la possibilité de savoir comment notre cité était arborée. D'ailleurs, en faisant le parallèle avec d'autres cartes postales, on remarquera que ce type de palmiers était assez répandu en ville. Cette carte est aussi l'occasion de rappeler le nom qui tend maintenant à être donné à la placette créée derrière elle par les bombardements.

Le port, le centre-ville et les lieux clés... Si ces sujets correspondent assez aisément aux codes de la carte postale de cette époque, ils sont aussi la juste représentation des lieux de vie de la cité et des lieux concentrant l'attrait économique.

Cependant, il est un autre lieu de vie à la Seyne abordé dans les cartes postales en ce début du XXe siècle: Tamaris. Il concentre à lui seul, ou presque, l'attrait touristique de la ville bien que paradoxalement, le début du siècle voit aussi le début de son déclin.

### La fin de l'âge d'or de la carte postale

L'apogée de la carte postale est atteinte avec la Première Guerre mondiale où elle est le moyen de communication par excellence et cela, même si elle subit fortement la censure. Elle est aussi un formidable outil de propagande et de satire utilisé par les gouvernements des pays engagés dans le conflit.

À partir des années 1920, la carte postale perd de son attrait car les tarifs deviennent prohibitifs et la concurrence des autres moyens de communication devient plus importante. Peu à peu, la carte postale perd son rôle central dans le quotidien des Français.

Mais, ce qui accélère le déclin de la carte postale, c'est ce qui compose la carte postale elle-même. Tout d'abord, la qualité s'amenuise. Le procédé de l'héliogravure s'impose face à la phototypie, car plus rapide et moins onéreux. Mais, mal maîtrisé et mal utilisé par les imprimeurs, les cartes postales vont perdre en qualité. De plus, elles se parent de teintes à la mode : sépia, bleue, verte ou violette, couleurs qui vieillissent mal.

Passé son horrible couleur bleutée (*Illust. 7*), cette carte postale nous permet néanmoins de découvrir une autre perspective du port, le tramway longeant ce dernier, devant



l'ancienne mairie ou encore les jeunes pêcheurs dans le port. Enfin, on aperçoit le torpilleur stationné sur la gauche de la Mairie.

On remarque surtout que l'esthétique des cartes postales disparaît peu à peu. Les vues ne se renouvellent pas et les éditeurs se désintéressent des vues représentant les scènes du quotidien, du travail, au profit des seules vues touristiques, car elles ont l'avantage d'être durables et peuvent se vendre sur un territoire plus large que celui de la commune concernée. Ce choix des éditeurs se poursuit d'ailleurs dans les années 30, pour s'accroître jusqu'à nos jours.

### Les nouvelles représentations

C'est à cette période que deux nouvelles facettes de la ville s'imposent dans ses représentations : les chantiers navals et Les Sablettes.

Si les chantiers navals étaient déjà présents à l'époque précédente, à partir des années 1920, leurs représentations se multiplient et surtout se diversifient. Jusqu'aux environs de 1914, les représentations des chantiers sont assez conventionnelles, dans la droite ligne de ces lieux clés qu'on cherche à représenter alors. On voit donc surtout la porte des chantiers et la sortie des ouvriers à la fin de la journée. À partir des années 1920, la place des chantiers s'affirme dans les représentations industrielles de la ville qui ne peut être, néanmoins, qu'une ville noire de l'industrie et la carte postale exalte alors jardins et villas.



"À côté de sa cité industrielle, La Seyne a sa ville paisible et le boulevard du 4 septembre bordé de villas et de jardins en est la principale voie".

Les cartes postales traitant des chantiers navals (Illustr. 8) se font plus techniques, plus précises. On y montre des constructions ou des lancements de navires, mais également des vues sur les équipements, les grandes grues, le pont-levant.



On ne craint pas alors de mettre en avant la technicité, le progrès et l'intérêt économique de l'activité métallurgique. Les chantiers sont perçus comme la vitrine industrielle et un moyen, pour la ville, d'être connue et reconnue à l'échelle nationale.

Le cas des Sablettes est très intéressant, car leur évolution va de pair avec l'évolution de la carte postale. On pourrait même dire qu'elles l'anticipent. En effet, après une première période plutôt prolifique en sujets divers et variés, la carte postale va entrer dans une période plus pauvre, dans laquelle les sujets tournant autour du tourisme, et notamment de la plage pour les villes en bord de mer, vont s'imposer durablement. La Seyne-sur-Mer n'y déroge pas, mais au regard de la chronologie, c'est une situation qui s'est peut-être imposée un peu plus tôt qu'ailleurs.

Durant la première période de l'histoire de la carte postale, le quartier des Sablettes occupe une place légèrement en deçà des autres représentations de la ville et notamment face à son rival Tamaris. Les représentations se cantonnent à des choses assez classiques comme le Casino. Pourtant, ce sont ces cartes qui se veulent répondre à des thèmes très classiques, qui ouvrent le regard sur des sujets plus ambitieux au premier rang desquels la balnéarité.



Les cartes postales du casino des Sablettes (*Illust. 10*) sont déjà l'occasion au début du XX<sup>e</sup> de mettre en avant la mer, même si on est encore loin du tourisme de masse. On est à la plage, mais encore sous le hall du casino et on y vient habillé pour profiter du sable et de l'air marin, mais peu de l'eau. On remarquera une nouvelle fois que la carte postale fait mention de Toulon et non pas de La Seyne-sur-Mer.

À partir des années 1930, l'évolution des mentalités et l'octroi des premiers congés payés de 1936, les choses changent et le quartier des Sablettes, ou plutôt la plage des Sablettes, s'impose peu à peu dans les représentations de la ville, jusqu'à devenir prépondérante à partir des années 80.

La période de la Seconde Guerre mondiale est un aparté dans le déclin de la carte postale, car elle est largement utilisée pour la propagande ou pour des dessins satiriques et humoristiques. À l'inverse, les cartes postales de vues, tant prisées des éditeurs, sont interdites pour raison de sécurité du territoire.

Dans les années 1950, on voit apparaître des cartes qui deviennent brillantes et dont les bords sont dentelés. Les années 1960 voient une petite révolution dans le monde de la carte postale, car elle change de format en passant du format 9 x 14 cm au format 10,5 x 15 cm. Le procédé de reproduction utilisé est alors le bromure et les vues aériennes ou des lieux naturels deviennent à la mode.

À la mode aussi parce que justement la mode de ces années-là change à une allure remarquable et en particulier les automobiles et les vêtements. Aussi pour que la carte postale ne paraisse pas dépassée trop vite, on évite soigneusement de prendre en photo les automobiles et les passants, rendant inévitablement ces clichés beaucoup moins vivants.

Tamaris a quasiment disparu des cartes postales, sauf pour se souvenir avec nostalgie d'une époque révolue. Les chantiers navals gardent leur aura auprès du public, car ils renvoient une image encore positive au-delà des frontières de la ville. De plus, les images de certaines de leurs infrastructures sont peu à peu systématiquement associées à celle de la ville. On pense immédiatement au pont-levant des chantiers (*Illust. 11*) qui s'impose comme emblème de la ville.

## Le renouveau de la carte postale

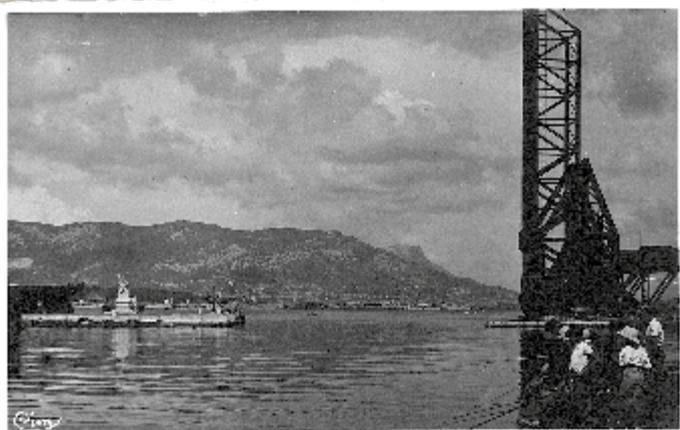
Le renouveau de la carte postale intervient dans les années 1970. Les éditeurs de cartes postales relancent la création, essayent de produire des cartes plus proches des attentes des clients, les touristes en première ligne, avec, par exemple, les cartes humoristiques ou les cartes multi-vues.

En fait, c'est surtout dans le soin qu'apportent les éditeurs, tant aux clichés (sujet, cadrage, lumière, profondeur de champ...) qu'à sa présentation (fond, couleur, typographie...), que l'on doit ce regain d'intérêt pour la carte postale contemporaine. Mais comme on l'a déjà dit, depuis les années 1930, les éditeurs ont renoncé à mettre les événements, ou les scènes de la vie quotidienne, en carte postale, leur préférant les vues touristiques.

À La Seyne-sur-Mer, les années 1970 accompagnent ce changement de fond dans le monde de la carte postale. Les cartes se font plus artistiques et les multi-vues (*Illust. 12*) essayent encore de maintenir l'équilibre entre centre-ville, chantiers et mer.

Nous sommes au milieu des années 1970 et, pour les chantiers navals, il est intéressant de noter que la majorité des vues ne se préoccupent plus guère de la construction des navires, mais s'attardent beaucoup plus sur l'esthétique des infrastructures ou la richesse architecturale comme le montrent les nombreuses représentations de la "rotonde". L'ultime crise que traversent les Chantiers finit de détourner l'intérêt des éditeurs de cartes postales vers d'autres thématiques, manifestement moins marquées par les grèves à répétitions, le chômage et le désespoir. Le centre-ville conserve encore quelques temps une place dans les multi-vues avant d'être définitivement supplanté par la nature, la plage et la balnéarité en règle générale.

L'image d'une Seyne industrielle, d'un centre-ville animé et vivant, est gommée par la plage et les loisirs de la mer et seule l'image touristique, considérée comme positive, est renvoyée aux yeux de ceux qui reçoivent ces cartes. Ainsi, de moyen de communication quotidien, où tout était prétexte à prise de vue, la carte postale est devenue vecteur de publicité pour les territoires. À La Seyne-sur-Mer, elle a accompagné les bouleversements de son histoire et le glissement de l'épicentre de son attrait économique et touristique, du centre-ville, vers les quartiers sud et leurs plages. Et si les archives administratives permettent aussi de percevoir ce même phénomène, force est de constater que le don de ces 4000 cartes, d'origine privée et documents n'entrant pas dans le cadre de la production administrative, offre un éclairage non négligeable sur l'histoire de la ville. Rappelons-nous cependant qu'il ne s'agit que d'une histoire, car aucune carte postale de ce don ne met en avant le monde paysan pourtant majeur à La Seyne-sur-Mer jusque dans les années 1950.



11



12

13

# Frangipani, Mazarin leur influence dans la création de La Seyne

## ROBERT FRANGIPANI, -1622

Robert Frangipani, était de la famille des Médicis. L'un de ses parents, le comte Cesare Frangipani, aurait offert la crème qui porte son nom en cadeau de mariage à Catherine de Médicis qui allait épouser en 1533 le futur roi de France Henri II.

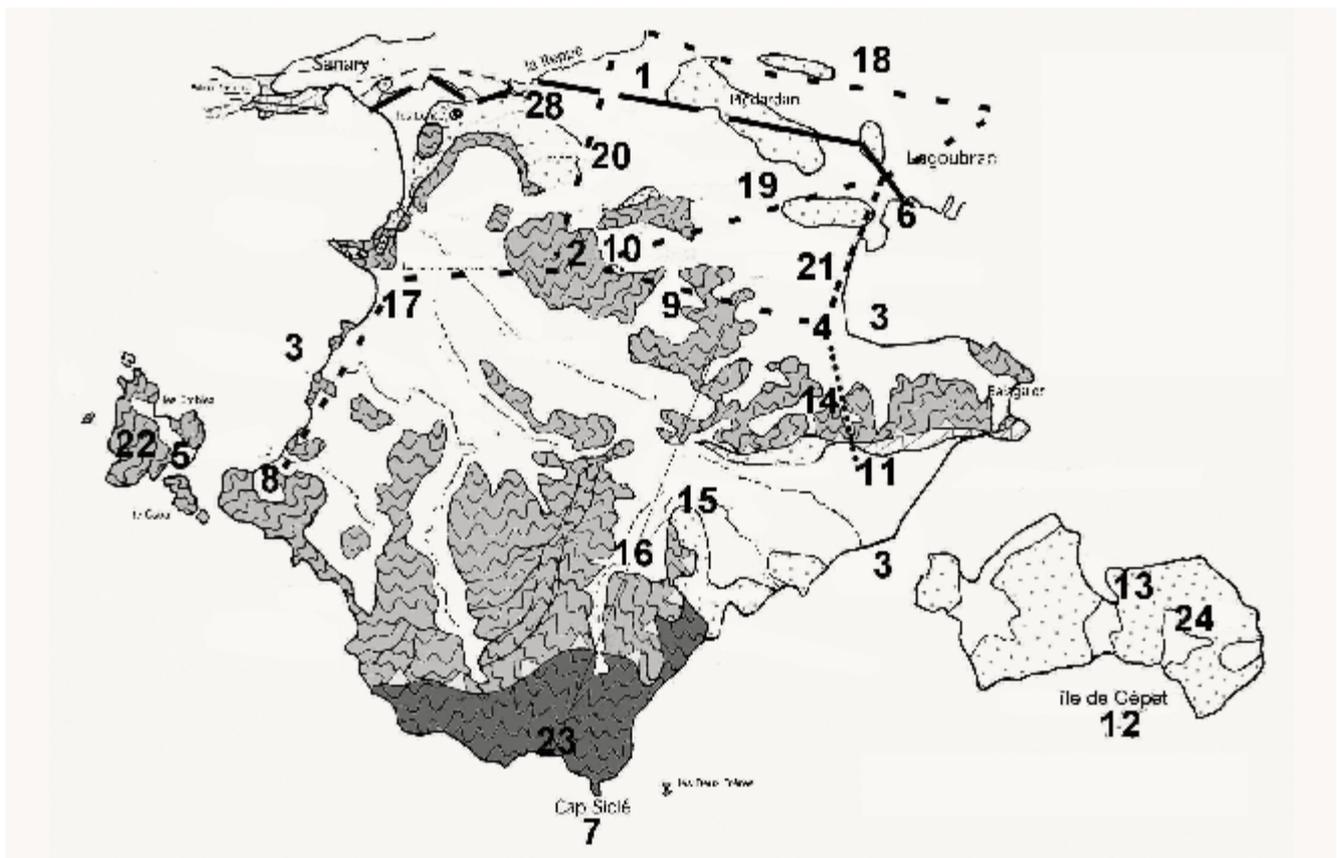
Pour ce qui est de La Seyne, ce fut le 19 juillet 1584, que Julien de Médicis, abbé commendataire, obtint du roi Henri III l'autorisation de résigner l'abbaye marseillaise de Saint-Victor en faveur de son cousin Robert Frangipani, en fait son neveu, Patrice Romain et cleric du diocèse de Rome ; ce dernier fut mis en possession de sa charge à partir du 16 août 1585. Il mourut en 1622 après 37 années passées à la tête de l'abbaye et de la seigneurie de Six-Fours qui, depuis 1156, appartenait à ce monastère.

Jusqu'à la Révolution, se succédèrent ainsi pour Saint-Victor et Six-Fours, des abbés qui étaient évêques, archevêques, cardinaux et même bâtards de roi ; l'un deviendra pape, Clément VII, et un autre ministre de Louis XIV, Jules Mazarin. C'est dire les rentrées d'argent assurées par les possessions de l'abbaye pour des hommes qui résidaient rarement sur place et menaient grand train de vie à la cour qu'elle fût pontificale ou royale.

Jules de Médicis, futur Clément VII, et abbé commendataire vendit le 30 août 1520, à l'université de Six-Fours, c'est-à-dire la commune, la terre gaste appelée la *Pallun* (Fig. 1 - n°3), vulgairement dite le *Crotton* (Crouton) jouxtant d'autres terres parmi lesquelles celles, cultivées, appartenant au seigneur évêque de Toulon (Fig. 1 - n°11), et la fontaine de Tamaris (le Crouton). Et cela, pour "l'usage, le pâturage et la subsistance des animaux des habitants de Six-Fours" (note 4). Cette vente met en évidence l'existence, autour d'un point d'eau, de terres gastes, agricoles ou de pâture en limite extrême-orientale de Six-Fours.

En achetant progressivement des terres à ses seigneurs, la communauté de Six-Fours commençait à se créer un patrimoine foncier qui allait s'agrandir avec le temps ; mais la possession d'un tel patrimoine était insuffisante si elle n'allait pas de pair avec l'acquisition de droits seigneuriaux correspondants.

Le 19 juillet 1584, Julien de Médicis obtint donc du roi Henri III l'autorisation de résigner l'abbaye de Saint-Victor en faveur de son cousin Robert Frangipani. Ce dernier, que Jean Denans, notaire six-fournais, nomme bizarrement Robert de Franchipani, devenait ainsi le onzième abbé commendataire de Saint-Victor. Il fit aussitôt expertiser par le procureur du



Roi les propriétés agricoles cédées par l'un de ses prédécesseurs, Laurent Strozzi, à la communauté de Six-Fours en 1552 contre le paiement d'un cens, entre autres les terres de Saint-Jean et des Plaines (Fig. 1 - n°10 et 15), ainsi que les terres gastes de Sicié et Cépet (Fig. 1 - n°23 et 24). Par son délibéré du 17 décembre 1585, le procureur confirmait à la communauté de Six-Fours, la possession et la libre jouissance de ces terres et propriétés, sans payer lods ni vente, ni service à l'abbé.

Sitôt confirmée dans ses droits, la communauté arrenta en 1587, et pour quatre années, la montagne de Sicié et la terre de Cépet à sept Six-Fournais. La transaction de 1587 nous livre quelques éléments topographiques supplémentaires relatifs à l'agriculture de Cépet qui était disposée en terrasses (faïsses), nécessité imposée par le profil montueux de cette terre appelée par ailleurs "montagne" dans les textes. Le 14 juin 1587 la tasque de Cépet fut arrentée pour cinq charges de blé, et celle de Sicié à trois émines, et ledit arrentement a été continué jusqu'en 1590.

### Améliorations des moyens de communication

Depuis longtemps, la sauvegarde du bord de mer est une constante de l'intérêt des communautés, d'abord, des comtes de Provence, puis des rois de France, qui ont assuré la mise en place de farots, de tours et, surtout l'ouverture, vers 1400, de l'ancien chemin de Toulon à La Ciotat, long de 30 km (Fig. 2). C'est alors le chemin le plus proche de

la mer, ou tout au moins celui qui s'en éloigne le moins. En dehors de Toulon, la seule ville en bordure de mer est La Ciotat. Le développement rapide de cette nouvelle ville est la cause probable de la création du chemin. L'impact sur Six-Fours est indéniable, mais demandera plus de temps à se faire jour du fait que le port de La Seyne, l'un des deux quartiers maritimes de Six-Fours, se trouve dans l'espace le plus protégé de la petite rade.

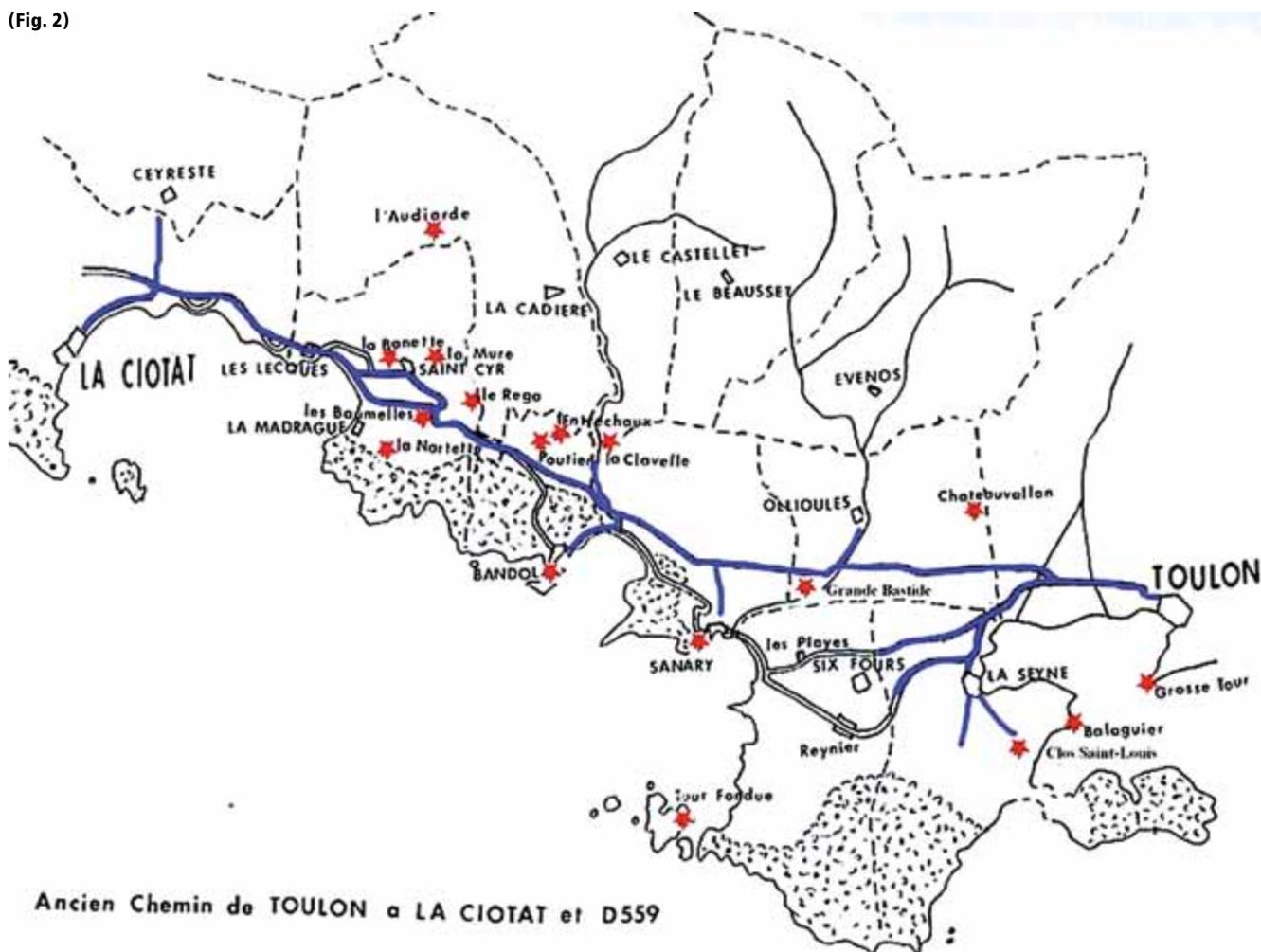
Sur ce chemin, Robert Frangipani agissait selon les droits que lui conférait sa charge d'abbé de Saint-Victor tant à la Cadière qu'au Castellet. (Fig. 2)

### Vers l'idée de séparation

L'urbanisme seynoïse commença à voir le jour avec, en 1607, la réalisation de l'alignement de la rue de l'Évêché sur la chapelle communautaire, actuelle rue d'Alsace où une porte s'orne toujours du millésime 1622.

D'autres points de repère nous permettent d'affirmer que ce fut aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles que s'édifia la partie de la ville comprise entre la place Germain Loro (ancienne place des Capucins) et la place de Martel Esprit. Dans ce contexte de profond aménagement urbain s'inséra la construction du premier four à pain de La Seyne dans la rue portant actuellement le nom de Robert "Franchipani" (sic !) lui-même ayant autorisé l'édification de ce four.

(Fig. 2)



Ancien Chemin de TOULON à LA CIOTAT et D559

Par acte dressé le 29 janvier 1608, les Seynois affirmaient, avec ce four, leur prise de distance avec leur métropole. Or, en 1615, les consuls de Six-Fours, considérant que ce four portait atteinte à l'une des prérogatives de la communauté, intentèrent un procès visant à le faire démolir. Il fallut donc transiger : le four incriminé continuerait à fonctionner sous la réserve que ses habitants remettraient à la métropole un centième de chaque fournée et de celles des futurs fours qui pourraient par la suite être édifiés à La Seyne. Ce premier four aurait existé dans l'immeuble de la rue portant le millésime 1775, où un Seynois, Lucien Maranda, se souvenait d'avoir vu le four de boulanger encore en activité. En 1641, les Seynois se libérèrent de l'obligation du centième par le paiement d'une somme d'argent.

Par ailleurs, la montée en puissance de la communauté de La Seyne, se traduira en 1614 par la constitution en paroisse, de la chapelle de Notre-Dame de Bon Voyage, dont la construction avait été autorisée en 1603 par Robert Frangipani, en paroisse distincte de Notre-Dame de Courtine à Six-Fours et l'installation d'un premier cimetière établi contre elle.

Pourquoi s'arrêter en si bonne voie, se dirent les Seynois, et ne pas obtenir du seigneur-abbé l'octroi d'étals pour la vente de la viande et de la charcuterie, autrement dit : un marché ? Ce qui fut fait le 13 juin 1631, lorsque, à la suite des requêtes présentées et appuyées par l'abbé de Saint-Victor, le roi Louis XIII, par lettres patentes de fondation (Aix-en-Provence, le 27 juillet 1616), accorda aux habitants de La Seyne, la permission d'établir librement des commerces de boucherie et de charcuterie sous la réserve du paiement à la communauté de Six-Fours d'une somme de 1 500 livres pour tenir compte de la diminution de vente en résultant. Cette décision évitait aux Seynois de se rendre au four et à l'abattoir se trouvant au chef-lieu. Toutefois, il leur faudrait se déplacer chaque jeudi à Six-Fours pour acheter au marché forain les marchandises qui leur étaient nécessaires.

## JULES MAZARIN (1602-1661)



(Fig. 3) Portrait anonyme, Château de Versailles

Le 10 avril 1653, un événement capital pour l'histoire de La Seyne survint avec la nomination, comme quinzième abbé commendataire de l'abbaye de Saint-Victor, du cardinal Jules Mazarin, successeur de Richelieu au poste de principal ministre des rois Louis XIII puis Louis XIV de 1643 à 1661, année de sa mort.

Personnage le plus haut placé dans la hiérarchie politique française, Mazarin allait être l'interlocuteur et le défenseur des droits des Seynois dans leurs démêlés avec ceux de Six-Fours. Son rôle a été très négligé par les historiens qui lui ont substitué Frangipani mort une trentaine d'années plus tôt. Ses intérêts économiques allaient rejoindre les intérêts des Seynois !

Du 5 mars au 18 avril, un important conflit - le dernier par ailleurs - opposa le quartier de La Seyne à la communauté de Six-Fours. Il s'agissait d'une perception de droits recueillis par les administrateurs-syndics de La Seyne au profit de l'église succursale Notre-Dame de Bon Voyage et affectés à l'entretien du bourg, au rhabillage du port et à autres travaux, perception que Six-Fours contestait. Le Conseil des notables de La Seyne députa ses syndics à la Cour des comptes d'Aix qui reconnut le bien-fondé de ces droits.

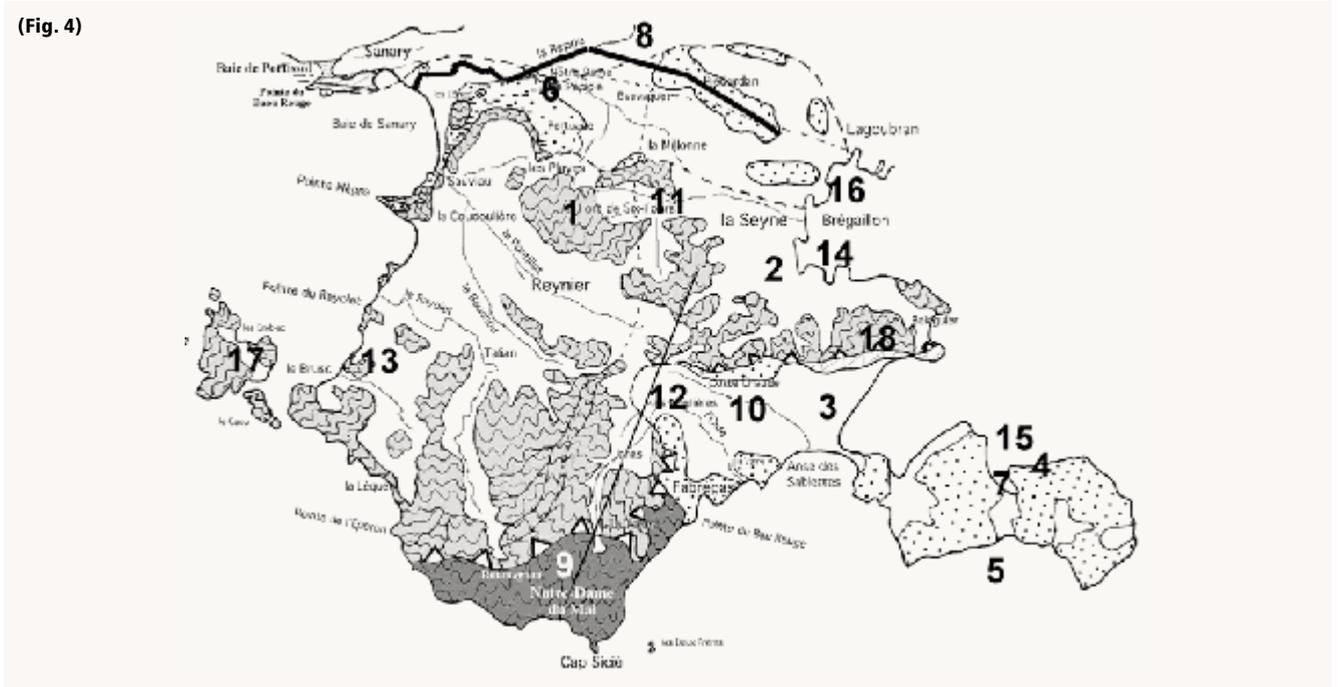
### 1657-1658 : La Seyne se sépare de Six-Fours.

L'arsenal de Toulon commençait à prendre son essor et les défenses s'étaient accrues, avec la construction, en face de la Grosse Tour du Mourillon, de celle de Balaguier implantée en territoire six-fournais (Fig. 4 - n°18).

Le port de La Seyne était déjà fondé avec son môle (Fig. 4 - n°14).

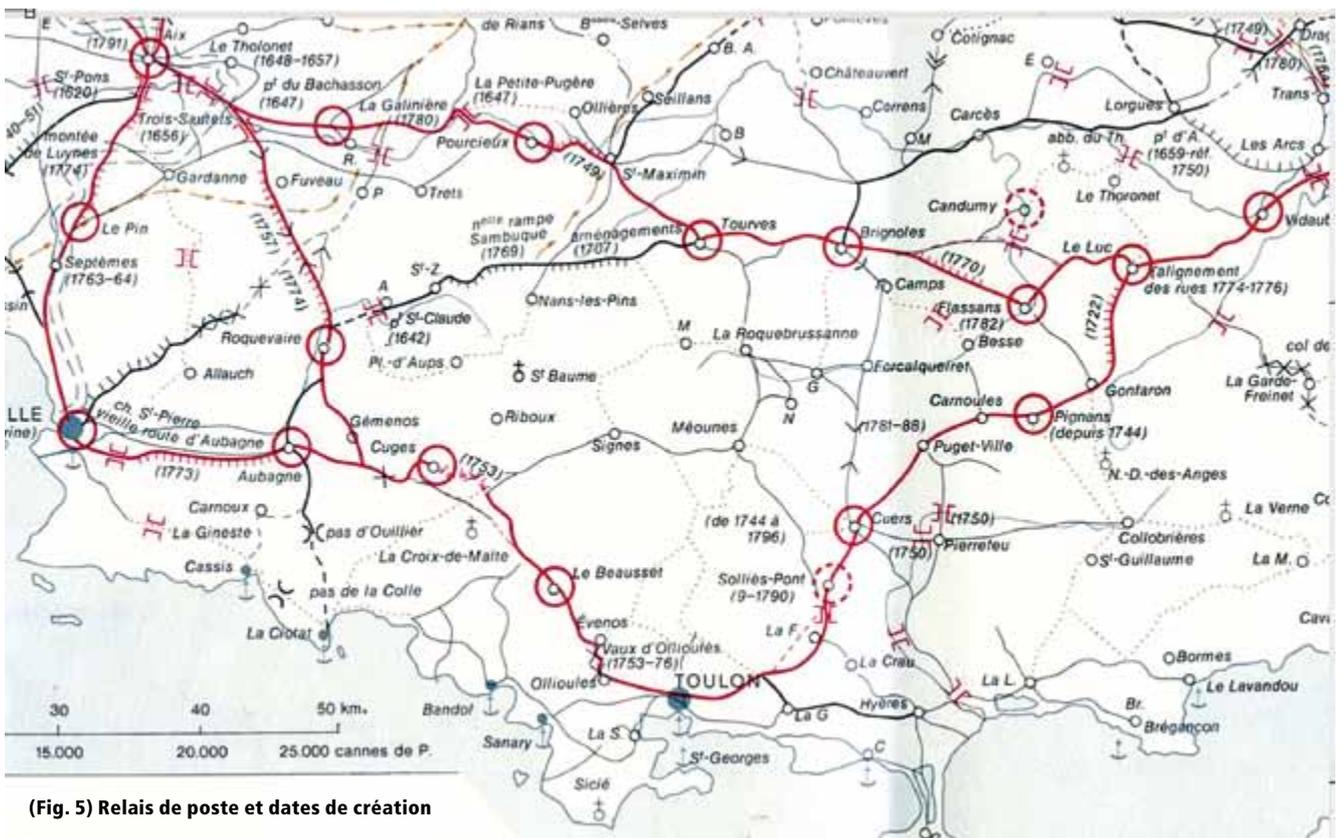
Depuis les quartiers Tortel, Beaussier et Cavaillon, et à partir de l'église paroissiale Notre-Dame de Bon Voyage, une agglomération au réseau serré de rues s'étendait jusqu'à la mer sur des espaces gagnés sur les marécages (Fig. 4 - n°2). Au niveau public, il y avait un four à pain et des commerces :

(Fig. 4)



halle aux poissons, étals de boucherie et autres. Le paysage rural se développait en limite de Six-Fours sur les terres de Saint-Jean de Berthe dont la source et son vallon étaient à présent nettoyés et canalisés jusqu'à la mer. Sur les contreforts de Sicié, où trônait la chapelle votive de Notre-Dame de Bonne Garde, les terres gastes produisaient de l'excellent bois pour la vente (Fig. 4 - n°9). Au pied de Sicié, non loin des terres agricoles des Plaines, les moulins à eau des Moulières fonctionnaient et fournissaient farine et huile (Fig. 4 - n°10). Au quartier Brémond, une chapelle privée, sous le vocable de Saint-Joseph, avait été construite par Pierre Guigou, surnommé Gavari.

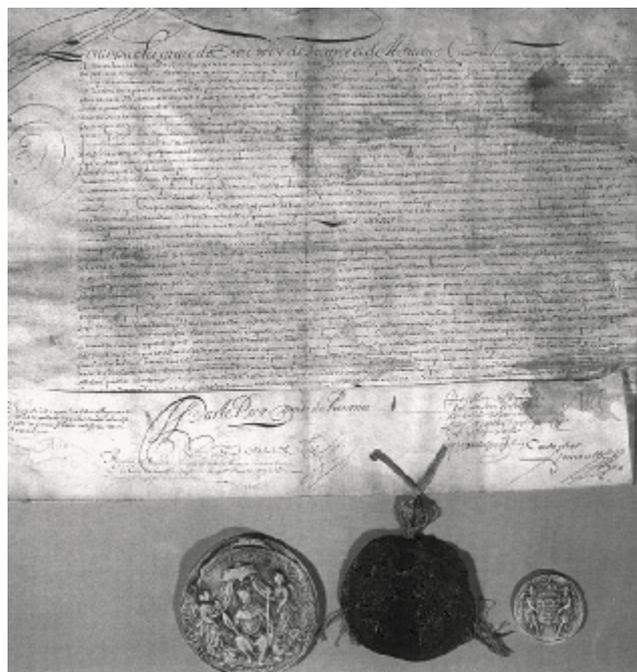
Plus vers l'Est, la maison forte, construite vers 1500 au Crouton, était entourée de terres agricoles alimentées en eau par la fontaine de Tamaris (le Crouton) aménagée pour les bêtes d'élevage (Fig. 4 - n°3), l'aiguade du Crouton ayant, par ailleurs, perdu une partie de sa valeur au profit de Balaguier du fait du cordon de sable qui fermait désormais le détroit séparant l'île de Cépet et la terre. Sur la presqu'île, le prieuré de Saint-Mandrier et sa calanque dédiée à Saint-Georges étaient entourés d'un espace cultivé encore mal délimité (Fig. 4 - n°4, 5, 7). Des terres agricoles disposées en restanques étaient exploitées par des Six-Fournais. Une saline existait devant le Cros Saint-Georges (Fig. 4 - n°15). Enfin, le lazaret toulonnais, allait voir le jour



(Fig. 5) Relais de poste et dates de création

en 1658. Sur les hauteurs méridionales de La Seyne, les farots de Sicié et de Cépet avaient été complétés par des "gardelons" à Fabrégas et au passage. Les voies de communications qui reliaient primitivement Six-Fours à La Seyne et Tamaris devaient certainement s'être prolongées jusqu'aux Plaines, aux Moulières et, de là, à Janas et, à l'est, une route était désormais ouverte entre Lagoubran et La Seyne.

Le choix de Toulon comme grand port de guerre avait imposé de revoir le système des voies de communication. Pendant les guerres de religions, les gouverneurs de Provence songeaient déjà à donner un nouveau tracé à la route royale allant de Toulon à Marseille et Aix (Fig. 5). En 1647, ce fut chose faite avec l'établissement de la Poste aux chevaux avec des relais officiels à Ollioules, au Beausset, à Cuges sur la nouvelle route royale. Il paraît probable que les travaux nécessaires ont été commencés sous le ministère de Richelieu, et terminés sous celui de Mazarin. L'élément majeur en fut la percée des gorges d'Ollioules qui se traduit par un raccourcissement notable de la distance à franchir pour relier Toulon à Aix, siège du Parlement et du gouvernorat de Provence, puis, de là, pour gagner Paris.



La création de La Seyne en 1657-1658, comme communauté séparée, fut l'événement majeur de l'histoire moderne de Six-Fours dont le territoire passa brutalement de 5 499 à 2 610 hectares.

La notification des lettres patentes portant désunion et séparation du lieu de La Seyne d'avec la commune de Six-Fours du mois de juillet 1657, enregistrée en Parlement le 1<sup>er</sup> février 1658 débute ainsi : *"Louis, par la grâce de Dieu, Roi de France et de Navarre, Comte de Provence, Forcalquier et Terres adjacentes : A tous, présents et à venir, Salut"*.

Le texte qui suit montre le rôle joué par *"Notre très cher et très aimé Cousin et Cardinal Mazarin, Pair de France, Duc de Mayenne, abbé de l'Abbaye de Saint-Victor-lès-Marseille"*. En substance, ce document définitif rappelle, qu'à l'origine *"les habitants de la plaine, pour échapper aux incursions*

*en provenance de la mer, avaient choisi la colline de l'actuel Vieux-Six-Fours comme retraite pour leur défense. Avec le temps, la population s'étant accrue, elle ne pouvait plus vivre tout entière sur cette hauteur, et fut obligée de s'établir dans la plaine, entre autres à La Seyne, où se trouvait un bon port. Là, les habitants se livrèrent à l'agriculture, et, surtout, développèrent la navigation et la pêche, attirant de nouveaux arrivants ainsi que des négociants. Le quai qu'ils construisirent permit d'abriter les vaisseaux, y compris ceux de la marine royale qui prirent l'habitude de venir s'y ravitailler.*

*L'agrandissement du lieu, qui s'est rendu considérable, ayant porté les dits habitants à désirer, chez eux-mêmes, les choses nécessaires, tant au spirituel qu'au temporel, ils y auraient fait construire une chapelle pour l'administration des sacrements ; et au lieu, par les habitants de Six-Fours, de concourir au dessein de ceux de La Seyne, tant à la construction de la dite chapelle, que de quelques autres établissements pour la commune dite publique, et leur donner en cela des marques de l'amitié qu'il devaient avoir conservé pour "UN PEUPLE SORTI D'EUX" [...] néanmoins portés d'un esprit de jalousie, ils s'y seraient opposés, ce qui aurait donné lieu à diverses contestations [...], comme l'esprit de supériorité demeure toujours dans la communauté de Six-Fours, laquelle "PRÉSUME QU'EN RAISON DE SON ANTIQUITÉ", le dit lieu de La Seyne doit demeurer perpétuellement dans la subjection, il survient journellement de nouveaux différends, lesquels non seulement détournent les dits habitants de La Seyne de leur travail et de leur commerce ordinaire, mais jettent de plus la confusion et le désordre parmi eux et les exposent à une perte et ruine inévitables ; à quoi étant nécessaire de pourvoir et de prévenir les inconvénients qui pourraient arriver dans la suite, il a été reconnu qu'il n'y a point de plus assuré moyen, que d'éteindre toute occasion de discorde qui procède de l'union des deux Communautés, par la séparation qui en peut être faite, au moyen de laquelle les dits habitants n'ayant plus rien de commun, ni de dépendant les uns des autres, ils se porteront tous plus volontiers à leur réunion et à maintenir et conserver entr'eux l'intelligence et la concorde pour leur bien particulier et celui du public, qui autrement en pourrait recevoir un très notable préjudice"*.

Le ministre a, semble-t-il, forcé le trait pour obtenir du roi la décision finale !

Écrire que les Six-Fournais maintenaient dans un état de dépendance ceux de La Seyne en refusant, par exemple, de les aider à ériger une chapelle, témoigne d'une volonté de dramatisation alors que les Seynois avaient depuis longtemps bâti leur chapelle communautaire, devenue paroisse tout en restant certes succursale. Les Six-Fournais avaient aidé à l'aménagement du port et s'ils y avaient mis quelque entrave, ce fut pour des motifs d'ordre financier plutôt que guidés par la jalousie. Le texte omet d'ailleurs de dire que les consuls de Six-Fours acceptèrent d'intégrer dans le Conseil général des représentants es-qualité de La Seyne, dont un consul. S'ils s'opposèrent à la construction du four communautaire et à l'installation d'étals de boucher, charcutier et autres, ils acceptèrent pourtant qu'une halle

fût créée. Peut-être leur faute la plus grave fut-elle d'avoir tenté d'empêcher les Seynois d'utiliser, pour l'entretien de leur bourg, des droits versés au profit de l'église succursale Notre-Dame de Bon Voyage. S'il était vrai que ces entraves "se traduisi(ren)t dans les faits par des différends et des désordres", cela exposa-t-il "les Seynois à la ruine ?" Nous n'en sommes pas totalement convaincus !

Depuis Henri IV, la royauté était désireuse de se doter d'une marine de guerre puissante en méditerranée. Richelieu, sitôt La Rochelle prise, reprit cette idée et fut le premier à envisager de faire de Toulon une base militaire en décidant de renforcer la Grosse Tour du Mourillon avec la construction de celle de Balaguier. La présence de ces tours et l'apparition de l'isthme des Sablottes reliant l'île de Cépet au continent garantissaient le berceau de la marine royale naissante. Rappelons également que le rôle visant à construire et à entretenir les vaisseaux du roi dévolu à l'arsenal de Toulon par Henri IV et Richelieu, fut amplifié par le Ministre de la Guerre de Louis XIV, Louvois, successeur de Mazarin.

"Le quai qu'ils (les Seynois) construisirent (permettait) d'abriter les vaisseaux, y compris ceux de la marine royale qui prirent l'habitude de venir s'y ravitailler". Ce passage de la notification royale trouva son écho en 1688 lorsque, pour obtenir un port d'accueil à l'Ouest de Sicié, Louis XIV imposa aux Ollioulais de creuser celui de Sanary afin d'y accueillir douze galères. Ce que les Ollioulais refusèrent et entraîna *ex abrupto* la création de la commune indépendante de Sanary. Ceci peut expliquer la position de Mazarin qui n'était pas sûr de l'appui sans faille des Six-Fournais quant à un accueil possible dans le port de La Seyne des navires du roi, alors que Toulon n'avait, pour les abriter, que la vieille darse, la darse neuve pensée par Vauban ne fut en effet construite qu'entre 1679 et 1685. Ces projets royaux se doublièrent de la nécessaire maîtrise de la position stratégique de la presqu'île de Cépet où un lazaret allait bientôt voir le jour. Nous tenons peut-être là la raison - d'État ! - qui rendait nécessaire la partition de Six-Fours.

À titre personnel, avec deux communautés à la place d'une, Mazarin, en tant qu'abbé de Saint-Victor, allait percevoir des rentes et des cens supplémentaires, ce qui était loin d'être négligeable. Le cardinal était en pleine période ascendante : en possession de 17 abbayes qui lui rapportaient chacune plus de 25 000 livres de rente, il avait décidé en 1653 d'investir son argent dans une société commerciale; à cette société, il avait apporté quatre vaisseaux construits à Toulon par les chantiers de l'État, ainsi que l'argent frais pour en construire un cinquième. Des comptoirs furent établis à Tabarca et à Madagascar.

La création d'un port de commerce franc de toute taxe à La Seyne et ne dépendant que de son bon vouloir, était donc de première importance pour réaliser son dessein. Il fallait pour cela se séparer de Six-Fours qui possédait les droits de bord de mer cédées par ses prédécesseurs.

En tout état de cause, et adhérant aux analyses de son ministre, Louis XIV signa-t-il ces lettres patentes qui stipulaient : "[...] nous [...] désunissons et séparons le dit lieu de La Seyne avec la Communauté de Six-Fours, ce faisant, [...],

créons, érigeons et établissons les dits habitants de La Seyne en corps de Communauté distinct, séparé et indépendant de celui de Six-Fours [...]".

La Seyne indépendante venait de naître. Une autre page de son histoire débutait.

Par ce texte, et sa mise en application, Six-Fours devait concéder à La Seyne une étendue de territoire en rapport avec son nombre d'habitants, ainsi que la moitié de son affouagement (ancien impôt) et autres taxes. Les dettes furent également partagées.

La commune se trouvait amputée de la moitié de la presqu'île de Sicié et de l'excellent mouillage de Fabrégas avec son aiguade, ainsi que de ses deux ports ouvrant sur la rade de Toulon : La Seyne et le Creux Saint-Georges. L'évolution démographique témoigne de ce bouleversement, La Seyne atteignant 4 117 habitants en 1765 contre seulement 2 036 pour Six-Fours, son ancien chef-lieu.

Deux moulins continueraient d'être utilisés par les deux communautés : l'un à Malespine au-dessus de La Pétugue, l'autre à Saint-Jean. Quant aux puits communs situés dans le territoire de Six-Fours, ils seraient accessibles aux bestiaux de La Seyne. Les deux communautés héritaient de la franchise de Six-Fours sur les ports de Marseille, Arles et Tarascon.

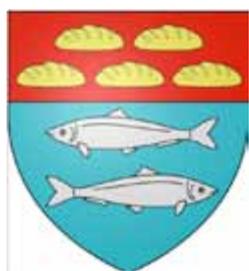


Fig. 7

Dès le 1<sup>er</sup> février 1658, une commission d'experts désigna les emplacements où furent placés les termes de la délimitation : ceux de Boudaï et de Cancélié étaient maintenus, les autres bornes s'alignèrent à partir d'eux sur un axe tirant vers le sud jusqu'à la tour de garde du sommet de Sicié qui resta commune aux deux territoires, la tour, mais aussi les

veilleurs, étant désormais entretenus à frais communs par les communautés de La Seyne et de Six-Fours. La chapelle de Notre-Dame de Bonne Garde continuerait d'appartenir à la communauté de Six-Fours.

Le nouveau territoire confrontait au Nord les limites d'Ollioules qui rejoignaient celles de Toulon à Lagoubran en suivant un decumanus du cadastre impérial romain Toulon B. À l'Est, la nouvelle commune de La Seyne fut uniquement bornée par la mer ; ses rivages étant baignés par la petite et par la grande rade ; elle engloba toute la presqu'île de Saint-Mandrier. Cette dernière mention réglait définitivement les prétentions de Toulon à posséder des droits sur la presqu'île. Ainsi fut constituée la personnalité territoriale de La Seyne qui fut maintenue intégralement pendant près de trois cents ans, jusqu'à l'amputation de la presqu'île de Saint-Mandrier en 1950.



Le 15 juillet 1700, La Seyne reçut ses armoiries : cinq pains et deux poissons sur un écusson

Quant aux projets maritimes de Mazarin, ils aboutirent à la mise en route de cinq navires de commerce qui effectuèrent quelques rotations entre Madagascar et la France avant de sombrer dans le Mozambique lors d'un ouragan.

## BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

- Marius AUTRAN, *Images de la vie seynoise d'antan*, tome VI, 1997 et tome VIII, La Seyne, 2001.
- Édouard BARATIER, 1966, "Abbatum Massiliensium séries ab anno 1005 usque ad annum 1788", dans *Provence historique*, tome XVI, fascicule 65, juillet septembre 1966.
- Édouard BARATIER, Georges DUBY, Ernest HILDESHEIMER, 1969, *Atlas historique, Provence, Comtat Venaissin, Principauté d'Orange, Comté de Nice, Principauté de Monaco*, Armand Colin, Paris 1969.
- Louis BAUDOIN, *Histoire générale de La Seyne-sur-Mer*, 1965 - Imprimerie Saint-Victor. Marseille, p.p. 124, 127-128, 149, 167 et sq., 169, 174,
- Cahiers du Patrimoine Ouest Varois, Éditions du Foyer Pierre Singal, 83110 Sanary-sur-Mer : n°10 : "*Sanary-sur-Mer*", 2004 ; n°11 : "*Six-Fours-les-Plages*", 2007 ; n°14 : "*La Seyne-sur-Mer - Saint-Mandrier-sur-Mer*", 2012
- Jean-Claude AUTRAN- les fonds de cartes des figures 1 et 5.
- Gérard DELATTRE (manuscrits inédits).
- Jean DENANS, notaire de la Seyne v.1707/1711, *Histoire ancienne de Six-Fours et de La Seyne*, Arch. Manuscrit, commune de Six-Fours, série II (visible en 1935, disparu depuis) ; autres exemplaires commune de La Seyne et archives départementales du Var. L'original a été fautive-ment augmenté par l'abbé Garrel, et publié par lui-même sous le nom d'Audiffred en 1866, puis en 1892-93 dans "le Seynois" (voir à ce sujet la critique faite par Antoine PERETTI et Vincent JACOB dans "Cahiers de Patrimoine Ouest Varois, n°13 : La collégiale Saint-Pierre du vieux Six-Fours", 2010).
- Patrick Martinenq, *Place de la Lune*, 1830-1936, Maurecourt, ERG, 1983, p. 26.
- Pierre RIPERT, *Ils ont régné sur la France*, Paris, éditions Pierre de Soleil, 2001, p. 229
- Jean VILLAIN, *Mazarin homme d'argent*, Le Club Français du Livre, 1956, p. 174 et sq.



# Les six derniers colloques de l'association HPS

■ Novembre 2016 à Saint-Mandrier :

**Sources pour écrire l'histoire**

■ Mars 2015 à Saint-Mandrier :

**La Grande Guerre sur un front oublié.**

**Seynois, Mandréens, Six-Fournais sur le front d'Orient (1915-1919)**

■ Novembre 2014 à La Seyne :

**Traces et mémoire de la guerre 1914-1918 à La Seyne, Saint-Mandrier, Six-Fours**

■ Novembre 2013 :

**Quand la mer rencontre la terre**

■ Novembre 2012 :

**Histoires de femmes, femmes dans l'histoire**

■ Novembre 2011 :

**Que nous dit le paysage ?**



Pour plus d'informations visitez notre site internet  
[www.histpat-laseyne.net](http://www.histpat-laseyne.net)



## BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère à l'association pour l'Histoire et le Patrimoine Seynois

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

Tél. : .....

Courriel : .....

Membre actif : 18 euros

Couple : 28 euros

Jeune, chômeur : 8 euros

Membre bienfaiteur, au choix : .....



# Regards

sur l'histoire de La Seyne-sur-Mer  
Six-Fours et Saint-Mandrier

NUMÉRO **n°16** SPÉCIAL

Association  
**Histoire et Patrimoine Seynois**

BP 10315  
83512 La Seyne-sur-Mer  
Tél. 04 94 62 85 34  
[www.histpat-laseyne.net](http://www.histpat-laseyne.net)

Directrice de la publication  
Françoise Manaranche

Crédits photographiques :  
**Voir sources des documents**

Conception graphique et réalisation  
Imprimerie Hémisud  
04 94 14 70 14

ISSN : 1637-889X  
Dépôt légal : novembre 2016  
Prix : 7 euros







Ville de Saint-Mandrier



Région  
PACA



[www.histpat-laseyne.net](http://www.histpat-laseyne.net)

Prix : 7 euros