

CHAPITRE XLII

LA « MONARCHIE DE JUILLET » (1830-1848)

Un conflit s'était élevé depuis quelque temps entre le roi et la Chambre des députés à propos du nouveau ministère qualifié d'« ultra » par l'opposition.

À la suite de ce conflit, la Chambre ayant été dissoute fut réélue en majorité contre le gouvernement (274 sièges conquis) ; alors le souverain, s'autorisant de l'article 14 de la Charte, publia le 26 juillet 1830 les fameuses ordonnances qui suspendaient la liberté de la presse, prononçaient la dissolution de la nouvelle Chambre et, révisant le système électoral en vigueur, convoquaient une nouvelle assemblée pour le mois de septembre.

Tout cela créa en France, et surtout à Paris, une vive agitation bientôt suivie d'une véritable insurrection qui devint maîtresse de la capitale ; ce que l'on a appelé « les Journées de Juillet » (27, 28 et 29 juillet 1830) lesquelles obligèrent Charles X à abdiquer et aboutirent à faire monter sur le trône Louis-Philippe d'Orléans, l'ancien combattant de Valmy et de Jemmapes de 1792.

La période historique, dite de « la Restauration », que nous venons de quitter, eut certains mérites, il faut le reconnaître.

Elle opéra, après vingt ans de troubles et de guerres, le redressement financier et économique du pays et rétablit son prestige ébranlé par le désastre de Waterloo et l'occupation étrangère qui le suivit.

De plus, elle vit l'apparition des premières voies ferrées (Lyon - Saint-Etienne, 1827), le début de l'évolution et de la technique industrielle modernes, l'amélioration de la navigation fluviale, la création des premières Caisses d'épargne (1818), la fondation de grandes écoles telles que l'École centrale des Arts et Manufactures, celles des Chartes, à Paris, l'École forestière, à Nancy, etc. ; pour ne citer que les nouveautés les plus notables de ce temps.

L'avènement de Louis-Philippe surprit quelque peu nos bons Seynois.

Ils en eurent connaissance par une dépêche-circulaire du préfet du Var reçue à la mairie du bas du cours et affichée sur les murs de cet édifice ; cette dépêche était ainsi rédigée :

« Préfet du Var à tous ses administrés : le duc d'Orléans est nommé lieutenant-général du royaume ; Draguignan, le 4 août 1830 ».

Cette dépêche précédait de peu l'investiture royale (9 août 1830)³⁴⁹.

La monarchie de Louis-Philippe (son titre officiel était « roi des Français ») fut d'allure bourgeoise et libérale. Elle devait durer dix-huit ans et ne fut pas également sans mérite ; Louis-Philippe fut un souverain qui, sans restreindre la dignité de la France, sut préserver son pays des atteintes de la guerre dont il connaissait bien les misères pour l'avoir faite, lui-même, sous la Révolution. Ardent patriote, il rétablit les couleurs et la cocarde tricolores.

LA VIE LOCALE ET RÉGIONALE SOUS LOUIS-PHILIPPE

Sur le plan local, les événements de Paris eurent, comme ailleurs, leur répercussion. Les uns approuvèrent le changement survenu à la tête de l'État, d'autres le déplorèrent. Parmi les citoyens de notre ville appartenant au milieu maritime, beaucoup saluèrent avec joie le retour des couleurs tricolores qui rappelaient les gloires de la Révolution et de l'Empire.

Au sein de l'administration municipale, le départ des Bourbons provoqua des mouvements ; certains membres donnèrent leur démission pour témoigner de leur attachement à la dynastie déchuë et le nouveau Conseil procéda à la nomination d'un autre maire qui fut le citoyen J.-L. Astoin, capitaine de la Marine marchande, en retraite.

M. Astoin fut élu en remplacement du sieur Fauchier qui avait occupé pendant seize ans le poste de premier magistrat de La Seyne. La nomination de M. Astoin fut approuvée par le sous-préfet de Toulon le 4 septembre 1830.

L'installation du nouveau Conseil municipal donna lieu à une prestation de serment de fidélité au roi Louis-Philippe, cérémonie qui était de règle, à l'époque, lors de l'instauration d'un pouvoir différent ou d'un renouvellement de Conseil communal.

Cette formalité se renouvellera encore sous la deuxième République et sous le second Empire, mais elle finira par être sagement supprimée vers la fin du dix-neuvième siècle car elle était devenue source d'équivoque et protestation d'un loyalisme plutôt conventionnel.

LA CRÉATION DE L'ÉCOLE MARTINY

De 1803 à 1832, M. Lombard, maître enseignant breveté, avait fait la classe aux enfants de la ville au deuxième étage de la mairie. Il touchait 150 francs par an, pour les élèves indigents, et un supplément mensuel de 1,50 F pour ceux dont les parents pouvaient payer.

Or, en 1833, les journaux annoncèrent la promulgation de diverses lois, votées par le Parlement, ayant trait à l'organisation municipale et départementale ainsi qu'à la réforme de l'enseignement primaire en France, œuvre du ministre Guizot.

349. Circulaire du 4 août 1830 et proclamation, du 20 du même mois, du général commandant la Division militaire prescrivant l'adoption des trois couleurs. (Pièces imprimées, Archives départementales du Var, 1-R-53 et 4-M-9).

La loi Guizot de 1832 imposait aux localités de plus de 2.000 habitants, l'obligation d'entretenir une école mutuelle de garçons, et aux départements celle d'ouvrir, dans leur chef-lieu, une école normale d'instituteurs publics ³⁵⁰.

Ce fut, vraisemblablement, à la suite de ces mesures que naquit, dans notre commune, l'école élémentaire et supérieure de garçons qui devait, à l'avenir, porter le nom de J.-B. Martiny, né à Arles, qui en fut le premier directeur le 5 juillet 1833.

Préalablement à cette création, le Conseil municipal avait voté, en février 1833, un crédit de 1.049 francs affecté à une école d'enseignement mutuel. Le Conseil général du Var alloua une somme de même importance pour le même objet.

D'abord simple école publique, l'établissement devint école supérieure le 9 décembre 1834.

Elle fonctionna, dans les premiers temps, dans l'ancienne chapelle de la congrégation des filles du Tiers-Ordre de Saint-François de la rue d'Alsace ; les principaux éléments enseignés étant la lecture, l'écriture et le calcul.

Bientôt, de la rue d'Alsace elle fut transférée à l'ancien hôtel des finances seynoises du XVIII^e siècle appelé familièrement « lou Daïme », proche l'église paroissiale ; l'école étant devenue plus importante, la ville fit, par la suite, l'acquisition de terrains voisins et y édifia de nouveaux bâtiments.

M. Martiny étant passé inspecteur en 1843, son fils, Adrien, le remplaça comme directeur. Il eut, lui-même, comme successeur, M. Berny, fils du maire de La Seyne. Plus tard, ce fut M. Terrin François, ancien adjoint de M. Martiny, le fils, qui assura la direction.

Nous avons pu recueillir quelques indications sur les traitements qui étaient alloués au personnel à l'époque de M. J.-B. Martiny.

— Le directeur, en exercice, recevait un traitement annuel de 1.200 francs (francs-or), ce qui n'était pas trop mal pour le temps, plus une indemnité de logement, également annuelle, d'un montant de 150 F.

— Les maîtres percevaient annuellement un traitement de 900 francs et, en outre, une indemnité de résidence.

— Le salaire du concierge de l'établissement s'élevait à 72 francs par an, et celui des personnes chargées de l'entretien des locaux, de l'ordre de 150 francs.

Ajoutons que la commune assurait le logement à tout ce personnel.

Les jeunes Seynois qui fréquentaient l'école Martiny sous Louis-Philippe, se destinaient, soit à la carrière maritime, marine militaire ou marchande, soit à l'entrée à l'arsenal de Toulon où ils pouvaient accéder à l'école de maistrance. Ou bien, ils se préparaient à une profession de nos chantiers navals.

350. Le nombre d'écoles primaires communales, qui était de 42.000 après l'application des lois de 1833, passera à 63.000 en 1850, avec un effectif de 3.787.000 enfants.

L'école supérieure de La Seyne préparait également à l'école normale de Draguignan et à l'école nationale des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence fondée vers 1843.

Avec l'augmentation progressive de la population, l'établissement seynois d'enseignement public devait prendre de plus en plus d'extension et d'importance. Il fut doté, plus tard, d'une section technique, d'une école pratique d'industrie avec ateliers modernes, vers les années 1926-1927³⁵¹.

Durant ces trente dernières années, il a été dirigé, avec compétence et dévouement, par MM. Fruchier, Conil, Rouffié, Peyron, Mendès, Malsert et Grac.

Aujourd'hui, collège classique, moderne et technique, il a été transféré dans de beaux bâtiments récents au quartier des Beaussier ; il a à sa tête M. le principal Bertrand³⁵².

LE CHOLÉRA DE 1835 ET DE 1845

Depuis le XVIII^e siècle, notre région seynoise n'avait, Dieu merci, eu à souffrir d'épidémies notables, tant avait été grand le souvenir et les enseignements laissés par le redoutable fléau de la peste de 1720-21 en terre provençale.

Mais, au XIX^e siècle, à partir des années 1831-1832, une nouvelle et dangereuse maladie contagieuse se manifesta en France après avoir ravagé certaines régions de l'Europe. C'était le choléra.

De même que la peste, le typhus exanthématique et autres fléaux, le choléra asiatique est une maladie épidémique effrayante qui, à l'état endémique dans l'Inde ou dans les pays d'Orient, se répandit, vers l'époque où nous sommes arrivés, dans les contrées occidentales en prenant des proportions surprenantes par sa rapidité d'expansion, sa virulence et une impressionnante mortalité.

S'il toucha Paris et d'autres localités, en 1832, il semble qu'il épargna alors notre basse Provence.

Mais il n'en fut pas de même en 1835, année où la contagion fit un certain nombre de victimes dans le Var à l'exception, paraît-il, d'une seule commune, celle de la Garde où aucun décès, attribuable au choléra, ne fut constaté.

On compta chez nous, à La Seyne, sur les 3.940 décès occasionnés dans le Var et pendant la période du 27 juin au 19 octobre : 36 décès d'hommes et 39 de femmes. Chez nos voisins de Six-Fours, du 5 juillet au 20 août, 14 hommes et 11 femmes ; d'Ollioules, du 5 juillet au 5 septembre, 14 hommes également et 15 femmes³⁵³.

En 1845, toujours sous le règne de Louis-Philippe, le choléra se montra à nouveau en France, à Toulon et à La Seyne où seulement 15 cas isolés furent constatés

351. École pratique, ayant M. Roman, comme chef de travaux, et notre vieil ami Fabre comme contremaître titulaire, retraités tous deux aujourd'hui.

352. C'est un très bel ensemble universitaire touchant aux quartiers des Beaussier, des Tortel et Saint-Honorat. Des annexes demeurent en exercice à l'ancien établissement de la rue Martiny.

353. Chiffres fournis par la « Statistique du département du Var » de N. Noyon, chef de division à la Préfecture du Var (Draguignan, 1846).

et dans des quartiers différents ; la population seynoise s'élevait en 1845 à près de 7.000 âmes.

Le docteur Jean-Louis Martinenq, ancien chirurgien de la Marine, maire à cette époque de notre localité, où il exerçait la médecine, précise, dans ses études sur le choléra, les points très dispersés de La Seyne où furent vérifiés des cas de choléra en 1845, et il les indique dans l'ordre chronologique : 28 septembre, quartier des Cavaillons ; 30 septembre, aux abords de l'agglomération ; 1^{er} octobre, rue Frangipani ; 3 octobre, avenue du Port ; 14 octobre, même quartier ; 18 octobre, rue de la Calade ; 19 octobre, rue de la Paix (Cyrus-Hugues) ; 26 octobre, rue du Prieur ; 26 octobre, rue Evenos ; 31 octobre, encore rue Frangipani, et enfin, 1^{er} novembre, rue du Sac (rue Victor-Hugo).

« En plus de ces cas exactement déterminés, ajoute le docteur Martinenq, il y en eut quatre autres qui eurent lieu aussi dans des artères différentes et dans différentes maisons ».

Ce sera sous le second Empire que notre commune paiera le plus lourd tribut au choléra, en 1865 ; nous raconterons ce douloureux épisode de son existence lorsque nous serons parvenu à cette période historique de notre histoire.

LES BATEAUX À VAPEUR :

Apparition du premier service de bateaux à vapeur entre LA SEYNE et TOULON (1836-1837)

Nous avons déjà dit que les relations entre ces deux villes furent, dans le passé, surtout maritimes et assurées par des barques naviguant à la voile ou à l'aviron, leur chargement effectif ne dépassant guère une vingtaine de personnes.

Mais ce service était irrégulier, interrompu fréquemment, surtout l'hiver, par des tempêtes de mistral ou par la grosse houle d'est qui n'était pas arrêtée alors par les jetées fermant aujourd'hui la rade.

Il y eut cependant des initiatives en vue d'améliorer ce transport tandis que la population des deux pays augmentait. Ainsi, un jour, un ancien charpentier de l'arsenal de Toulon acheta à l'administration des Domaines un canot de fort échantillon qui pouvait transporter 25 passagers environ. Ce bateau partait de La Seyne vers 4 heures du matin pour assurer le voyage des ouvriers travaillant à Toulon ; le dernier trajet finissait à 7 heures du soir. Le prix du passage étant de 1 sou par passager.

C'étaient des bateliers de La Seyne qui, avons-nous dit, assuraient les relations en question ; ceux de Toulon, sous l'Empire et sous la Restauration, ne s'intéressaient pas à ce genre de trafic car, nous dit Letuaire, « ils trouvaient plus lucratif et moins fatigant de transporter les marins qui voulaient rentrer à bord de leurs vaisseaux mouillés sur rade ».

Ce ne fut qu'en 1836-1837, dates à retenir dans nos annales locales, que fut vraiment inauguré le premier service régulier, entre La Seyne et Toulon, réalisé par bateaux à vapeur.

« LA SEYNE N° 1 » (ou « MOURRE-NEGRE »)

Le premier vapeur qui débuta fut *La Seyne n° 1*. Il avait été mis en chantier en 1836 et achevé en 1837 par les chantiers Mathieu, à La Seyne. Il s'agissait d'un navire en bois et à aubes, de 123 tonneaux, doublé en zinc, fortement charpenté, ayant un pont mais ne comportant pas de mâts.

Bien que baptisé officiellement *La Seyne n° 1*, il fut surnommé, irrévérencieusement, par la population seynoise, *Mourre-Nègre* (« visage noir » en provençal) à cause de la tête sculptée, recouverte de peinture foncée, qui ornait sa proue.

Quant aux ingénieurs anglais, qui avaient collaboré à sa construction, ils l'appelèrent *Le-Petit-Pharamon*.

Il nous paraît intéressant de mettre sous les yeux du lecteur l'avis qui fut publié, à l'occasion de cette innovation, dans le journal *le Toulonnais*, organe maritime, politique, commercial et littéraire, selon son en-tête, numéro du vendredi 22 juillet 1836 :

INAUGURATION D'UN SERVICE DE VAPEURS LA SEYNE-TOULON

« Toulon et La Seyne viennent d'obtenir un établissement qui est le résultat des progrès de l'industrie.

« Nous voulons parler du bateau à vapeur qui va faire le service des passagers entre ces deux pays. Sans nous étendre sur les avantages que recueillera surtout la dernière de ces populations, nous signalerons avec empressement ce qu'a de remarquable cette institution.

« La machine à vapeur du bateau, qui est de la force de 6 chevaux et à basse pression, a été fabriquée à Toulon par une société d'artistes (lisons « techniciens ») à la tête de laquelle se trouvent MM. Grégoire et Burle, négociants en cette ville. Elle assure une marche des plus satisfaisantes à un bateau qui réunit toutes les conditions requises pour son service qui sera journalier.

« Le bateau fera six voyages de chaque point de départ ».

Ajoutons que ce navire comportait un pont-levis avec palan de hissage à chaque extrémité pour faciliter la descente des passagers ou leur accès à bord ; deux gouvernails équipaient également le bateau ce qui lui évitait la nécessité de manœuvrer à chaque départ.

Malheureusement ce nouveau mode de transport naval ne dura pas bien longtemps ; vraisemblablement, sans doute, à cause de la méfiance, qu'il rencontrait auprès d'un certain nombre d'habitants et aussi pour des raisons financières. Il est vrai que ce bateau avait une faible vitesse et que nous ne sommes qu'en 1836, aux premiers âges, en France, de la navigation à vapeur.

Tels furent les débuts, sous le règne de Louis-Philippe, du premier service de bâtiments à vapeur qui, de La Seyne à Toulon, traversa notre rade et relia commercialement les deux cités.

UNE NOUVELLE SOCIÉTÉ REPREND LE SERVICE (vers 1852)

Après une période de services irréguliers, une quinzaine d'années plus tard, alors que des progrès considérables avaient été réalisés dans la technique des machines à vapeur et de la construction navale, vers 1852, une société se constitua dans le but de reprendre le service maritime régulier de 1837. À cet effet, elle commanda aux chantiers seynoïses de M. Jean Guerry, un nouveau bateau à vapeur et à aubes.

Ce fut *La Seyne n° 2* qui reprit le surnom, officieux et populaire, de *Mourre-Nègre* que les Seynois avaient déjà donné à *La Seyne n° 1* en 1837.

Il faut dire ici que l'apparition de ce steam-boat ne fut pas du goût de tout le monde, notamment des bateliers de Toulon et de La Seyne qui voulaient continuer à conserver le monopole avec leurs voiliers. Aussi s'employèrent-ils à ridiculiser et à dénigrer le redoutable concurrent qui venait leur disputer le domaine de la petite rade.

Les quolibets, les plaisanteries — quelque peu forcées, on s'en doute — n'épargnèrent pas les actionnaires de l'entreprise formée pour exploiter *La Seyne n° 2*. Les patrons des barques allèrent jusqu'à déclarer hautement qu'ils ne craignaient pas la concurrence de la vapeur, traitant dédaigneusement le *Mourre-Nègre* de « patraque ».

De plus, comme au fond, ils avaient grand-peur de perdre leur privilège, ils cherchèrent à éloigner et à effrayer les gens qui voulaient tout de même essayer ce nouveau genre de transport maritime qui leur paraissait beaucoup plus rapide et supérieur ; ils grossirent volontiers les dangers pouvant résulter, à leur avis, d'un pareil engin, d'une explosion de sa chaudière surtout.

Mais, en dépit de toutes ces résistances intéressées, le service du vapeur prit un bon départ. Un nombre assez important de Seynois et de Toulonnais affrontèrent la première traversée à laquelle succédèrent d'autres voyages emportant toujours plus de passagers ; à tel point que les pauvres bateliers de notre port perdirent leurs pratiques et virent s'éloigner, de plus en plus, les chances de conserver leur prétendu monopole.

Ils ne voulurent pas, pourtant, s'avouer vaincus ; ils essayèrent encore de tourner en dérision *La Seyne n° 2*, lui trouvant mille et un défauts, rappelant, par leur agissement, le vieil adage latin : « *Quos vult Jupiter perdere, dementat prius* » !

Tout cela n'empêcha pas la nouvelle ligne de fonctionner et de respecter les horaires. Une ombre au tableau cependant : le résultat financier de l'affaire se révéla, pour la première année d'exploitation, peu encourageant ; qu'on en juge : à la fin de 1852, lors du règlement des comptes de l'exercice, la gestion, qui avait été confiée à M. Grégoire, de Toulon, laissa apparaître un fort maigre bénéfice. Ce qui nous est confirmé par un ami de Letuaire, l'éminent artiste toulonnais, qui avoua n'avoir touché, en qualité d'actionnaire de la société La Seyne-Toulon, qu'un dividende de 50 centimes pour les 1.000 francs (francs-or) qu'il y avait investis. Ce n'était guère brillant.

La cause principale de ce peu de réussite financière provenait surtout, paraît-il, du système de la chaudière qui était une grosse mangeuse de charbon.

Mais les Seynois sont gens têtus et tenaces ! Un autre groupe d'actionnaires se constitua rapidement et fit construire, vraisemblablement dans les mêmes chantiers

Guerry, un nouveau vapeur, du même type, qui prit le nom de *La Seyne n° 3* ; comme sa figure de proue était de couleur dorée, nos compatriotes le baptisèrent *Fascho-d'Or*, par opposition à *Mourre-Nègre*.

La Seyne n° 3 était plus confortable, plus élégante et, avantage appréciable, possédait une chaudière nettement plus économique et une machine sensiblement perfectionnée.

Ce fut alors, dans l'histoire des communications maritimes La Seyne-Toulon, une lutte épique, agrémentée parfois de propos aigres-doux, entre les équipages rivaux qui armaient les deux *La Seyne* ; il y eut même d'âpres disputes³⁵⁴.

Cet état de choses ne dura, fort heureusement, que peu de temps, bien qu'en vue d'une impulsion nouvelle l'association, propriétaire du *Mourre-Nègre*, ait confié la direction du service à une autre personnalité, M. Nouvel, fils. Cette rivalité apparut, en effet, bientôt stérile et nuisible aux deux parties, aussi les sociétés finirent-elles à voir où se trouvait leur véritable intérêt. Elles eurent le bon esprit de se rapprocher et de fusionner ensemble, ce qui se montra une chose excellente pour leurs actionnaires et pour le public ; c'est à ce moment-là que s'établira enfin le fonctionnement tout à fait régulier et satisfaisant des navettes par mer entre La Seyne et Toulon qui réjouira les populations des deux villes'.

C'est cet excellent service de bateaux à vapeur dont George Sand fera l'éloge quand elle viendra en 1861 se reposer à Tamaris. « Dans vingt minutes », écrira-t-elle à des amis, « on effectue la plus délicieuse des traversées ».

LA SOCIÉTÉ DES BATEAUX À VAPEUR LA SEYNE -TOULON

La nouvelle société constituée ayant le double avantage de l'unité financière et technique ne pouvait que connaître un meilleur avenir.

Au point de vue technique, les progrès sensibles apportés aux machines et chaudières marines rendaient les navires plus souples, plus économiques, plus rapides ; par ailleurs, l'expérience acquise par les Forges et Chantiers de la Méditerranée depuis quelques années, en matière de bâtiments à vapeur, ne pouvait que favoriser l'essor de la flottille seynoïse.

C'est pourquoi nous verrons mettre successivement en service, au cours des ans qui viendront, les unités dont les noms sont restés encore familiers à la mémoire des vieux Seynois ; ce furent : *l'Union*, *La Mouche*, le premier *Favori*, *l'Abeille*, *l'Hirondelle*³⁵⁵, tous bâtiments en bois.

Elles furent suivies du *Cygne* et du *Dauphin* (ces derniers dits « Parisiens » parce qu'ils faisaient antérieurement le service de la Seine, à Paris, mais modifiés pour

354. Un règlement de police municipal, du 10 septembre 1853, édicte des mesures pour le service des bateaux : respect des horaires, interdiction de fumer dans les chambres et sur le gaillard arrière, service sans interruption sauf la première fête de la Noël, défense de remorquer des barques ou des radeaux. (A.C. de La Seyne, reg. des arrêtés, 1850-62).

355. En raison de l'importance croissante du trafic, la Compagnie fit procéder par les Forges et chantiers de la Méditerranée à l'allongement de *l'Abeille* et de *l'Hirondelle*, opération parfaitement réussie, permettant de loger davantage de passagers.

naviguer à la mer), de la *Mouette*, de l'*Alcyon*, de l'*Albatros* et, enfin, en 1913, du *Lagane* et, vers 1928, d'un second *Favori* complétant la liste des bateaux à vapeur appartenant à la société.

Les cinq derniers bateaux étaient des navires en fer, d'un confort reconnu, d'une grande régularité de marche.

Pendant la dernière guerre (1939-1945), la même compagnie avait fait l'acquisition de nouveaux bateaux, dits « Parisiens », qui reçurent certaines modifications leur permettant de faire la traversée de la rade sans inconvénients ; ces « Parisiens », au nombre de deux, subirent, après les hostilités, le sort des autres survivants de la tourmente.

Il faut noter que vers 1886-1887, on renforça la flottille seynoise d'un joli steamer pour passagers qui fut très apprécié des usagers de la ligne La Seyne - Toulon. C'était l'*Etoile-du-Matin* qui avait un avant à guibre, deux-mâts-goélette, très marin et en bois.

L'*Etoile-du-Matin* avait été construite aux Chantiers Curet.

Vers l'année 1920, la société eut comme président du Conseil de surveillance M. Bourgarel, président du Tribunal civil de Toulon, et comme gérant M. Marquand, ingénieur-conseil de la Marine en retraite. Son siège social fut, jusqu'en 1944, au numéro 3 de la rue Cyrus-Hugues, à La Seyne.

La plus belle époque que connurent les bateaux à vapeur de La Seyne fut celle qui s'étendit entre 1860 et 1914, soit une cinquantaine d'années environ auxquelles on peut ajouter pourtant quelques bonnes périodes de durée limitée.

Hélas ! Après cet heureux temps de nos bateaux, d'une existence bien remplie employée à servir les besoins et les agréments de deux localités maritimes, devait venir l'heure de la détresse. En proie à une double concurrence terrestre, celle des tramways et surtout, plus redoutable, celle des autobus, la vieille compagnie maritime seynoise se vit contrainte de cesser son service le 18 novembre 1938 ; il est juste d'ajouter qu'elle avait eu contre elle, après la guerre de 1914-1918, non seulement les tramways et, un peu plus tard, les autobus, mais encore les hausses du prix du charbon et des matières premières, des salaires, etc.

Les vétérans, l'*Abeille* et l'*Hirondelle*, avaient terminé les premiers : l'*Abeille* avait été vendue à Marseille et l'*Hirondelle* condamnée.

Un essai d'exploitation fut entrepris cependant ; il fut confié aux soins de la Société des « Autobus Etoile », entreprise routière de transports entre La Seyne et Toulon, qui organisa des services ouvriers maritimes pour le grand arsenal de la Marine et son annexe du Mourillon.

COURTE RENAISSANCE

Les circonstances devaient faire renaître la vie de nos bateaux à vapeur. L'état de guerre avec l'Allemagne, au mois de septembre 1939, nécessita la reprise du service pour assurer les transports de personnes entre La Seyne et Toulon, les services routiers étant réduits par la réquisition ; d'autre part, certaines unités de la compagnie,

réquisitionnées par la Marine, furent utilisées par elle pour ses propres besoins, pour ses arsenaux. Ainsi, le service des bateaux à vapeur fonctionna durant toute la guerre 1939-1945 et se poursuivit encore pendant quelques années après la fin des hostilités.

Ajoutons que, pendant la guerre, le vieux *Kéraudren*, qui avait assuré durant longtemps le service de l'hôpital maritime de Saint-Mandrier, transporta matin et soir le personnel de la Marine habitant La Seyne afin d'aider la compagnie qui ne disposait pas de tous ses bateaux.

Mais la flotte seynoise est durement touchée par la guerre ; plusieurs de ses navires sont coulés par les bombardements ou fortement endommagés. Seuls demeurent en bon état relatif le *Lagane*, le *Favori-II* et la vieille *Mouette* de 1888 ; il y a aussi les deux « Parisiens » qui sont rescapés de la tourmente.

Ces fidèles serviteurs seront d'une précieuse utilité pour notre ville après la Libération car les autres moyens de transport sont devenus inexistantes du fait des bombardements et autres causes ; en octobre 1944, toutefois, l'unique moyen pour les Seynois travaillant à Toulon fut le chemin de fer, et la gare de La Seyne connaîtra, le matin et le soir, une affluence inaccoutumée de voyageurs.

Un jour vint, quelques années après, où la ligne maritime La Seyne - Toulon cessa complètement son service ; l'effectif trop réduit des bateaux, les dures conditions économiques rendaient impossible sa continuation. Pendant les mois d'été pourtant, des bateaux de La Seyne firent le service de Toulon - Les Sablettes - Toulon après dragage d'un nouveau chenal de la baie de Tamaris ; touristes et gens du pays appréciaient beaucoup ce voyage agréable et direct. Précisons que l'ancienne flottille du domaine de Tamaris, qui desservait autrefois cette ligne, avec escales au Manteau, Tamaris et Saint-Mandrier, avait vu ses steam-boats, en bois, sinistrés par le fait de la guerre 1939-1945.

LA FIN

Malgré tous ses malheurs, les difficultés éprouvées, la Société des Bateaux à Vapeur La Seyne - Toulon, encore gérée par un homme compétent et expérimenté, M. Marquand, ancien ingénieur mécanicien de la Marine, ne désespérait pas de ses destinées et espérait pouvoir rétablir à nouveau un jour, pour le plus grand bien de tous, la liaison maritime entre les cités des deux bords de la rade.

Comptant sur la rentrée des sommes dues par l'État pour la réparation des dommages de guerre subis par la compagnie, M. Marquand espérait pouvoir moderniser ses moyens et arriver à réaliser la traversée La Seyne - Toulon dans un quart d'heure, rendre aussi les départs plus fréquents. Pour cela la société prévoyait de doter la *Mouette* d'un appareil moteur diesel électrique de cent chevaux, d'équiper l'*Albatros* avec un moteur analogue mais de cent quarante chevaux et, en outre, de transformer la chauffe au charbon du *Lagane* et du *Favori-II* en chauffe au mazout.

Il était prévu également, pour obtenir le résultat escompté, d'augmenter l'effectif des navires existants par l'acquisition de vedettes rapides, d'un plus faible tonnage, fonctionnant aux heures creuses du jour.

Malheureusement, ces espérances ne devaient pas se réaliser. Après avoir transporté durant de nombreuses années des milliers de passagers, les bons bateaux survivants de la compagnie achevèrent leur laborieuse carrière en restant amarrés d'abord pendant de longs mois à leurs postes du port de La Seyne, en quittant définitivement ensuite leur havre familial pour un cimetière marin ou pour un littoral lointain.

Ainsi finit ce service maritime que les Seynois et Toulonnais regrettent aujourd'hui et qui fit ses premières armes sous la monarchie de Juillet.

Que de souvenirs les unissent cependant à nos vieux bateaux à vapeur, souvenirs joyeux, doux ou tristes : traversées sereines des belles soirées d'été, plus émouvantes parfois par les tempêtes d'hiver, passages répétés au milieu des bâtiments de guerre de tous types et de toutes grandeurs, saluts aux couleurs et, plus anciennement, réglage de leur montre au coup de canon de diane et de retraite dont l'écho se répercutait sur les eaux de la Petite Rade, réceptions d'escadres étrangères ou revues navales, départs de transports pour les colonies lointaines. Que de choses peuvent revoir leur mémoire : tragiques comme les catastrophes du *Magenta*, de *Lagoubran*, de *l'Iéna*, de la *Liberté*, comme les heures sombres de la guerre, du sabordage de notre magnifique flotte, mais aussi gaies et bonnes comme les parties de cartes ou de discussions pacifiques entre habitués, entretiens galants ou amicaux, au gré des sympathies, comme les exclamations admiratives d'étrangers au spectacle du tableau de la rade, écrin entouré de montagnes, beautés de l'onde, des nuages et du ciel.

Tout cela avait tellement appartenu à nos concitoyens qu'il semblait que leurs bateaux devaient vivre à jamais. Hélas ! ces derniers sont partis et ont laissé un grand vide dans notre port et sur notre rade : « Sic transit... ».

Le siècle de Louis-Philippe ayant vu la naissance du service de bateaux à vapeur La Seyne - Toulon, qui tint la place que nous venons de décrire, dans notre cité, nous avons été conduit à en faire l'historique tout entier jusqu'au XX^e siècle, afin d'en donner une meilleure vue d'ensemble au lecteur.

GAZETTES ET PÉRIODIQUES SOUS LA MONARCHIE DE JUILLET

En plus des revues et journaux que la Restauration lui avait laissés, le public seynoïse avait à sa disposition, sous Louis-Philippe, de nouveaux organes auxquels le régime plus libéral des Orléans avait donné naissance.

Techniquement, la presse avait fait des progrès ; un distingué publiciste, Émile de Girardin, y avait contribué particulièrement en rendant les journaux moins chers, en développant considérablement leur tirage.

Ainsi, les lecteurs de notre commune purent lire, au gré de leurs opinions ou de leur préférence, les journaux apparus après 1830 ; c'étaient : *Le Siècle*, *L'Avenir*, *L'Époque*, *La Tribune*, *L'Éclair de la Méditerranée*, ce dernier, créé en 1832, paraissant avoir remplacé *L'Aviso de la Méditerranée* sous la Restauration ; *L'Éclair* fut, sous Louis-Philippe, gouvernemental, organe de la Marine et de l'Administration.

Citons encore : Le Temps, Le Corsaire de la Méditerranée, fondé à Toulon, républicain et d'informations maritimes, Le Toulonnais, fondé par l'imprimeur Aurel, à Toulon, vers 1834, publiant les informations locales et maritimes également et, lu dans notre région, Le Sémaphore de Marseille, organe de ce grand port de commerce.

C'est à la même époque que les gens cultivés ou suffisamment instruits purent disposer des nouveautés qu'étaient les revues et les périodiques issus d'un puissant mouvement littéraire et critique : la célèbre Revue des Deux-Mondes, Le Correspondant, paru peu avant 1830, La Revue de Paris, le satirique Charivari et La Mode, publication des élégances féminines.

Beaucoup lisaient ces journaux ou revues dans les cercles et dans les cafés qui devenaient plus nombreux en province. À La Seyne, ces établissements se trouvaient principalement sur l'avenue du Port et sur celle du Grand-Môle (avenue Hoche d'aujourd'hui).

LA MODE, LE VÊTEMENT SOUS LA RESTAURATION ET SOUS LOUIS-PHILIPPE

À La Seyne, ville peuplée surtout à cette époque de gens de mer ou ayant une profession touchant aux choses de la mer, une partie de la population reste fidèle au costume traditionnel, en dehors de la mode que Paris apporte aux provinces. D'autre part, le peuple garde ses effets provençaux qui n'évoluent que lentement. Il y a cependant le milieu bourgeois qui s'habille à la mode du jour, comme ailleurs en France.

En ce qui concerne la mode féminine, on a donc vu, sous Louis XVIII et sous Charles X, les robes tombant droit qui faisaient la silhouette longue et mince, les manches à la Henry III, les foulards chinés, les cachemires, les mouchoirs avec dessins, en toile de Cholet ; la coiffure s'orne d'un diadème ou le visage se cache dans une capote fleurie.

Du côté masculin, on portait encore la perruque poudrée et la queue, la redingote et la culotte longue, le chef couvert d'un haut-de-forme évasé vers le haut. Les militaires, eux, ont conservé la moustache et les marins les pattes de lapin et les favoris des loups de mer ; le bicorne et la botte à revers de l'Empire subsistent encore.

Sous Louis-Philippe, il y a du changement — il n'y aurait plus de mode sans cela — ; si les dames âgées restent fidèles aux manches à gigots et aux robes à ramages, si celles d'âge moyen, peut-on dire, conservent les chapeaux à rubans et les corsages à dentelles, la nouvelle génération d'après 1830 adoptera le chapeau de paille d'Italie, doublé de soie ou de crêpe de couleur, la robe plus ample et onduleuse, un raisonnable décolleté, des ensembles plus dégagés mais charmants.

Evidemment, il y avait, selon le rang et la fortune, des toilettes plus riches, plus somptueuses ou plus modestes, plus simples ; des jeunes femmes du milieu populaire étaient parfois délicieuses avec des robes de rien, moins longues que celles de leurs aînées, des chapeaux garnis de fleurs ou de plumes.

Quant aux hommes, ils portent la redingote serrée à la taille, le pantalon étroit et droit, le haut-de-forme, et... la barbe qui est une nouveauté tandis que l'hiver ils se

couvrent d'un grand manteau à col de fourrure. Leur coiffure est, en général, caractérisée par le « toupet » auquel le roi a donné lui-même sa consécration. Chez l'ouvrier, on a adopté la casquette et la blouse qui existaient déjà d'ailleurs, antérieurement, mais le dimanche venu, le travailleur met aussi un « tuyau de poêle » et une veste, teinte marron ou olive foncé.

LE NOUVEAU CIMETIÈRE DE LA SEYNE (1837)

Comme il était d'usage autrefois dans l'ancienne France et en d'autres pays, la nécropole primitive de La Seyne se trouvait jadis adossée au chevet de l'église paroissiale. Elle occupait l'emplacement du presbytère actuel et de son jardin, s'étendait même sur une partie de la cour du collège Martiny.

C'est dans les débuts de l'érection du bourg de La Seyne en paroisse, érection qui eut lieu en 1614, qu'obligation fut faite par la communauté de Six-Fours aux syndics-administrateurs de ce bourg d'y établir un cimetière pour les habitants. Ce dernier fut donc placé aux lieux que nous venons d'indiquer.

Peu de temps après, il y eut un conflit à propos de ce cimetière avec les consuls de Six-Fours, lequel conflit fut résolu par une transaction qui fit l'objet d'un acte passé par-devant M^e Lieutaud, notaire à Six-Fours, et d'un acte de désistement des consuls de Six-Fours constaté le 8 juillet 1615.

Un agrandissement de la nécropole, exigé par le rapide développement de la ville, fut béni par Mgr de Chalucet en 1701. Le cimetière vieux restera en service durant longtemps et ne sera désaffecté que lorsque le cimetière actuel aura été créé, au XIX^e siècle.

Précisément, vers le début de ce XIX^e siècle, le champ funéraire seynoïse se révélait par trop exigü avec le développement toujours croissant de la commune et comme ne répondant pas aux exigences de l'hygiène moderne.

Ce fut sous la Restauration, en 1827, que la ville de La Seyne fut autorisée, par ordonnance royale, à acquérir du sieur Beaussier un terrain d'une contenance de 3.037 mètres carrés afin d'y installer le cimetière communal. Toutefois, nous ignorons s'il s'agissait seulement d'un nouvel agrandissement de celui existant ou bien d'un véritable transfert de la nécropole à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui³⁵⁶. Nous croyons plutôt à une simple extension.

La croissance démographique de La Seyne, au cours du XIX^e siècle, ne tarda pas à imposer à sa municipalité la nécessité d'agrandir encore notre nécropole ou d'en prévoir le déplacement à un autre endroit.

Elle s'en préoccupa sérieusement car, une dizaine d'année plus tard, en 1837, M. Louis-Balthazar Berny, maire en exercice, en accord avec son conseil, provoqua, après maintes démarches, une nouvelle ordonnance royale, émanant cette fois du roi Louis-Philippe. Cette ordonnance autorisait la commune de La Seyne à faire

356. Ordonnance signée du roi Charles X, palais des Tuileries, à Paris, 7 mars 1827. (Arch. départem. du Var).

l'acquisition d'un terrain Hermitte, d'une contenance de 16 ares 62 centiares, sis au quartier des Pénitents-Blancs, pour y établir le nouveau cimetière ³⁵⁷.

Le lieu était fort bien choisi : sur un plateau élevé, peu éloigné de la ville, d'une excellente aération ; terrain formé de schistes phylladiens antérieurs au carbonifère d'une bonne tenue. La nouvelle nécropole seynoise y sera placée dans les meilleures conditions d'hygiène et de situation.

C'est donc depuis 1837 qu'existe le cimetière actuel où reposent nos chers et bien-aimés morts.

D'autres extensions interviendront plus tard, notamment en 1861-1864, sous la municipalité L.-P.-M. Estienne, en 1888 sous celle de M. Saturnin Fabre et, plus proche de nous, en 1937 (municipalité Mazen).

Pour ce dernier agrandissement, on procéda à l'expropriation d'un terrain Croce, expropriation que le Conseil municipal fit étendre pour un autre objet (construction d'un stade communal) à une vaste terre appartenant au même particulier ; cette terre faisait partie jadis d'une vaste propriété appelée « La Canourgue » (« La Chanoinie ») appartenant à la famille Daniel.

De nouveaux agrandissements du cimetière sont encore envisagés à l'heure actuelle pour faire face aux besoins d'emplacements nécessaires, au quartier Saint-Honorat.

Notre nécropole, tristement ravagée par les bombardements de la dernière guerre, a été convenablement restaurée et son entretien est assuré avec soin ; le bâtiment de l'entrée, remis en état, porte sur sa façade l'inscription suivante qui serait due à l'ancien directeur de l'école Martiny sous Louis-Philippe :

« Passant, respecte cet asile,
Si ton cœur est pervers, tremble d'y pénétrer,
Mais s'il est vertueux, marche d'un pas tranquille,
Sur ces tombeaux, tu peux pleurer ».

Les sections les plus anciennes dit cimetière, celles situées au nord de la nécropole, contiennent les tombes des vieilles familles de La Seyne dont beaucoup d'épithètes rappellent le caractère maritime du pays : navigation ou construction navale ³⁵⁸.

En pénétrant dans la partie méridionale du cimetière, on voit, à l'ombre des cyprès, se dresser un obélisque de pierre portant une inscription en français datant de 1866. Cet obélisque évoque le souvenir de l'un des instants les plus dramatiques de la vie de La Seyne : l'épidémie de choléra de 1865 ; nous y reviendrons plus longuement dans un chapitre prochain de ce livre.

357. Ordonnance royale du 2 mars 1837, contresignée : Gasparin, pair de France, ministre-secrétaire d'État à l'Intérieur. (Arch. départern. du Var).

358. Contre le mur ouest du cimetière de 1837, s'élève, entre autres, le tombeau de l'un de nos aïeux, Jean-Louis Baudoin, constructeur naval à La Seyne, né dans cette ville en 1784.

Quant à la croix de pierre, montée sur colonne cannelée, située au centre de la nécropole et non loin de l'obélisque de 1866, son érection remonte également au temps du second Empire. Primitivement, cette croix s'élevait sur un simple piédestal ; atteint de vétusté, ce piédestal fut remplacé par un socle en pierres de taille sur lequel fut érigée la colonne cannelée qui fut surmontée elle-même de la croix dont nous venons de parler,

Ce monument fut exécuté sous la municipalité Pierre Lacroix qui confia le travail à l'entreprise Rossi cadet, marbrier à Toulon, en février 1869 ³⁵⁹.

CONSTRUCTION DE LA POISSONNERIE ACTUELLE (1839)

Aux environs de 1780, quelque temps avant la Révolution, il existait au bas de la rue dite du « Petit-Cours », aujourd'hui rue Marius-Giran, une halle dite « aux poissons » qui était bien communal bien que le sol de cette halle fût d'appartenance seigneuriale.

Cette halle aux poissons était située à l'extrémité orientale de ladite rue, presque à son débouché dans la rue de la République, laquelle portait à cet endroit, au XVIII^e siècle, le nom de rue « Marché-aux-Herbes ».

L'existence de la halle en question, fondée en 1713, était antérieure au grand marché actuel du cours Louis-Blanc qui ne date que de 1773.

Déjà, sous le règne de Louis XIV, en 1675, on avait établi un projet de poissonnerie à bâtir sur la place Vourradet (Bourradet), maintenant place Martel-Esprit, mais ce projet n'avait pas été suivi de réalisation, probablement parce que l'on avait préféré l'emplacement du « Petit-Cours ³⁶⁰ ».

Ce fut encore la municipalité Balthazar Berny qui fit construire en 1839 la poissonnerie actuelle qui remplaça la vieille halle aux poissons de 1713, sur le même emplacement. C'est un des lieux les plus colorés et les plus pittoresques de notre ville, surtout le matin. Il a conservé, en effet, toute son originalité, son charme et son expression typiquement provençale ; rien de plus vivant que notre vieille « Pescarié » avec ses tables de pierre chargées de produits de la mer : poissons et coquillages.

Nos « peïssounièro » sont d'excellentes commerçantes, fort sympathiques même si elles ont, parfois, la répartie un peu vive, le verbe haut. À ce propos, il arrivait

359. Arch. départem. du Var. — Après la mort tragique du président de la République Sadi-Carnot, assassiné à Lyon en 1894 par un anarchiste italien nommé Caserio, une grande photographie du président entourée d'une couronne d'immortelles, rayée de bandes de deuil, fut placée au-dessus d'une fontaine située même au devant de la croix de 1869 ; hommage émouvant de La Seyne au regretté disparu.

Ce portrait, respecté de nos concitoyens, demeura là jusqu'en 1944, année où, le 29 avril, un violent bombardement aérien dévasta notre nécropole, bouleversant les demeures sacrées des morts, emportant les pieux hommages des vivants. Lors de la restauration du cimetière, la fontaine de Carnot fut supprimée, mais la croix et sa colonne de pierre, bien dégagées, se dressent encore aujourd'hui au-dessus du champ funéraires seynois, la croix symbole d'espérance et de paix, de survivance en un monde meilleur.

360. Le « Petit Cours », du XVIII^e siècle, deviendra la rue du Petit-Filadou du XIX^e et la rue Marius-Giran du XX^e siècle.

autrefois que si une cliente quelque peu difficile marchandait trop les bons oursins de Balaguier, elle s'entendait dire par la vendeuse un tantinet énervée : « Anas vous rempli à Baraguié, gavanço ! » (« Allez vous faire satisfaire à Balaguier, la dame trop exigeante ! ») et, s'adressant à sa voisine de banc, la poissonnière ajoutait : « Qué, digo ? Madame dé très-ouou-soùu, qué va voùu pèr ren ? »

D'autres marchandes de la corporation passaient dans les rues de La Seyne avec leur corbeille plate, remplie de sardines, tenant cette dernière assurée contre la hanche sur un côté, et tenant la balance (romaine) de l'autre main, elles criaient : « A l'aoubo ! A l'aoubo ³⁶¹ ! »

On entendait aussi l'expression : « An lou couraù (le corail) leis oùssins de Baraguié », c'est-à-dire que la chair présentait une couleur vive et tranchée.

À notre époque se sont installés dans notre ville divers commerces de produits de la mer qui s'ajoutent aux bancs de poissonnerie proprement dits et, récemment, un magasin de vente des moules « dites de Toulon » bien qu'elles soient cultivées dans les eaux de La Seyne et de Saint-Mandrier. Les boutiques seynoises de poissons ou de coquillages sont alimentées par des produits provenant soit de la Méditerranée, soit de l'Océan grâce aux transports rapides assurés par les trains de marée formés de rames de wagons frigorifiques ³⁶².

À propos de poissons, il convient de rappeler ici que le mode provençal de pêche au grand filet, dit « le gangui », fut essayé pour la première fois au XVI^e siècle par des pêcheurs de la communauté de Six-Fours dans les eaux du quartier de « La Sagno » (La Seyne).

Au XVII^e siècle, un arrêt du Parlement d'Aix fit défense aux poissonniers de cette ville de porter le poisson ailleurs qu'aux lieux accoutumés, de vendre, directement ou indirectement, à un plus haut prix que celui porté par les règlements, « à peine de fouet ».

Défense fut faite aussi aux hôtels et cabarets d'acheter le poisson aux heures non prévues sous peine de trois cents livres d'amende. De plus, l'arrêt en question interdisait toute vente effectuée clandestinement ; il est très vraisemblable que l'application de cet arrêt fut étendue à toutes les communes de Provence du ressort de la Cour d'Aix (arrêt de règlement du 16 décembre 1673).

MUSIQUE ET ORPHÉON : LA FONDATION DE « LA SEYNOISE »

(1840)

Vers les années 1840 devait naître à La Seyne la doyenne des sociétés locales de cette ville : la Philharmonique « La Seynoise », centenaire encore bien vivante aujourd'hui.

361. Cette expression « A l'aoubo » devait désigner, à l'origine, le poisson pêché le matin même, à l'aube du jour. Cependant, il existe aussi une autre expression provençale susceptible de contenir la bonne étymologie ; ce serait « A l'aougo », c'est-à-dire ce qui est pêché dans un champ d'algues marines, tout simplement dans les algues.

362. L'expression « Moules de Toulon » est en usage depuis assez longtemps elle est la raison sociale d'une société ayant son siège à Toulon.

En effet, ce groupement voué à l'art musical est le plus ancien des mouvements de ce genre de la cité. L'association première, qui devait donner le jour à « La Seynoise », vint au monde au quartier des Aires³⁶³ où, durant près de cinquante ans, la société devait séjourner à plusieurs reprises, quartier où, sur le boulevard Charles-Gounod, elle a encore, dans un immeuble qui lui appartient, son siège, une belle salle, une scène de théâtre, avec leurs dépendances.

Voici son histoire.

En l'année 1830, au début du règne de Louis-Philippe, un premier essai de formation d'un groupement de Seynois, consacré à la musique, avait été tenté par un citoyen de notre commune, Marius Gaudemard. Cette tentative n'eut pas de succès.

Dix ans plus tard, vers les mois de mai-juin 1840, le même citoyen revint à son projet et réussit alors à constituer, ce qui était bien, et à faire vivre, ce qui était mieux, une association qui prit le nom de « La Seynoise », association appelée à une carrière chargée d'ans et de gloire.

1843 est le millésime de la plus vieille médaille obtenue par « La Seynoise - ». Cette médaille fut recueillie lors d'un concours de musiques tenu à Toulon, au quartier de Saint-Roch, cette année-là ; elle fut rapportée fièrement à La Seyne par M. Gaudemard, qui exerçait les fonctions de directeur et d'administrateur de la société.

Mais voici que survient le coup d'État du 2 décembre 1851 ; il éloigne malheureusement un certain nombre de membres peu favorables au pouvoir nouveau. De ce fait, « La Seynoise » demeure en veilleuse jusqu'aux environs de l'année 1854, année où, à l'aide d'un appoint de non-instrumentistes, Gaudemard la reconstitue sous la forme d'un orphéon qui prend pour titre « Société des Flâneurs » ; les chœurs des « Flâneurs » remportèrent de nombreux prix dans les concours tenus dans la région.

Vers la même époque naquirent les sociétés suivantes dans notre région : « La Six-Fournaise », chez nos voisins de Six-Fours, la fanfare « Mussou », à La Garde-lès-Toulon, et la « Jeune-France » à Toulon.

Cependant, en 1866, « La Seynoise » put être intégralement rétablie par des anciens de la Société et par des musiciens appartenant à l'institution des Maristes de La Seyne. Toutefois, il se produisit des difficultés au sujet du chef ; une partie des membres optèrent pour M. Blanc, ancien chef de la musique des Maristes, les autres pour M. Gaudemard.

Finalement, ce fut M. Noble qui fut choisi comme chef sur le conseil de M. Gaudemard ; on nomma aussi comme sous-chef M. Lions, qui devait mourir aux armées en 1870 ayant été atteint de la variole noire.

M. Blanc, écarté du poste de chef de musique, était un chef de fanfare retraité de l'armée ; comme M. Noble d'ailleurs qui, à ce moment-là, venait de rentrer

363. Ce quartier de La Seyne était ainsi nommé à cause de la présence des « aires » à battre le blé qui s'y trouvaient jadis, la campagne venant jusqu'aux lisières de la ville qui finissait à cet endroit.

La rue des Aires, aujourd'hui rue François-Ferrandin, se poursuit circulairement jusqu'à sa rencontre avec le boulevard du 4-Septembre, mais son tronçon Ouest s'appelle rue Charles-Gounod.

d'Indochine où il avait dirigé, à Saigon, la fanfare d'un régiment d'infanterie de marine. De son côté, M. Lions était un véritable virtuose comme cornet à piston.

Hélas ! M. Gaudemard Marius, fondateur et premier animateur de « La Seynoise », décéda peu de temps avant la guerre, le 11 avril 1870. Parallèlement à l'activité musicale proprement dite, il avait dirigé avant sa mort un chœur qui portait son nom et qui avait conservé la tradition de l'Orphéon des Flâneurs.

Un certificat délivré par le maire de La Seyne en fonctions en 1869, M. Pierre Lacroix, nous permet de donner ci-dessous les noms des membres qui en faisaient partie ; c'étaient :

MM. Silvy	MM. Boutant	MM. Maurras
Mourron	Pignatel	Jouvent
Boyer	Plane	Martinenq
Artaud	Gasquet	Michel
Niel	Laurent	Napoléon
Perruchet	Mabily	Perruchet
Reboul	Barles	Dalmas
Roux	Bensa	Tourre
Argentéry	Natta	Bénigne
Olive	Rousset	Guieu
Gastonnet	Tourre	Abel
Bitouzet	Gastaud	Queyrel
Grué	Serviès	Arène ³⁶⁴
Laugier	Riquier	
Robert	Maisse	

APRÈS LA GUERRE

La triste guerre de 1870-1871 avait provoqué la dissolution de « La Seynoise ».

Après la fin des hostilités et de la période troublée qui s'ensuivit (Commune de Paris et agitation dans certains départements), elle se reforma ; on était alors en juin 1871.

On mit à la tête de la nouvelle phalange M. Chivassa, ancien sous-chef de musique militaire, qui la dirigea jusqu'en 1874, année où il fut appelé à Cannes, dans les Alpes-Maritimes, en qualité de sous-chef de la Musique municipale de cette ville.

M. Blanc, dont il avait déjà été question en 1866, prit alors la direction comme chef sous la présidence de M. Monestel ; M. Blanc resta à « La Seynoise » jusqu'en 1881. Il eut, comme successeur, M. Calot, ancien chef de musique militaire, qui, sous la présidence de M. Colotencier, fut en fonctions jusqu'en 1884.

364. Certificat pour le Chœur Gaudemard « Le Maire de la ville de La Seyne, arrondissement de Toulon, certifie que les personnes dénommées, ci-dessus, au nombre de quarante-trois, font partie de la Société des Flâneurs.

« La Seyne, le 19 septembre 1869.

« Le Maire, signé : Pierre Lacroix. »

Les statuts de la nouvelle « Seynoise » avaient été déposés à la sous-préfecture de Toulon le 6 juin 1878.

Il y eut, après 1884, les personnalités ci-après comme chefs de musique à cette société :

M. Louis Silvy, en 1884 et en 1885 ;

M. Baston, ancien chef à la Flotte, en 1886 et 1887 ;

M. Marius Silvy, frère cadet de Louis Silvy, de 1887 à 1922.

M. Marius Silvy, homme excellent et modeste, donna un grand essor à « La Seynoise », qui obtint de nombreux prix dans de grands concours, classement en division d'excellence, etc. M. Silvy est décédé à La Seyne le 21 décembre 1922.

La baguette de chef fut tenue après lui par :

M. César Castel, hautbois au Grand-Théâtre de Toulon, de 1923 à 1926 ;

M. Taliani, premier piston, de 1926 à 1937

M. Sauvaire, de 1937 à 1958 ;

et présentement par un chef jeune, dynamique et talentueux, M. Arèse.

Les présidents qui administrèrent « La Seynoise » après 1886 sont : MM. Léon Gay, Guérin, Edouard Pons, Aillaud, Aubert et Guinchard.

De nos jours, c'est M. Marius Guinchard qui se consacre avec le plus entier dévouement à la bonne marche de la vieille société seynoise. Si « La Seynoise » vit, avec douleur, un grand nombre de ses membres mobilisés et éloignés d'elle pendant la guerre de 1914-1918, qui causa des pertes dans ses rangs, elle connut aussi de pénibles moments pendant celle de 1939-1945 où son immeuble connut la réquisition et, de plus, l'occupation allemande. Ce fut grâce au sang-froid et au courage de M. Guinchard que furent sauvées, en 1944, les précieuses médailles et archives qui témoignent de la renommée et du prestige de « La Seynoise » qui poursuit dans le labeur son œuvre musicale et de rayonnement portant au loin les couleurs de notre ville.

Sa carrière est jalonnée de titres, de récompenses ; son nom est avantagement connu hors des limites du Var et même au-delà de celles de la Provence.

Rappelons ici quelques dates de certaines de ses manifestations devenues maintenant historiques :

Toulon, 6 juillet 1879, festival de la Charité ;

La Seyne, 15 juillet de la même année (festival) ;

Saint-Nazaire (Sanary), 3 août 1879 ;

Ollioules, 10 août 1879, Six-Fours, 17 août, La Ciotat, 24 août ;

Toulon, 24 juin 1880, La Seyne (fêtes locales), 4 juillet, Ollioules, 5 août.

Le 20 de la même année, réception de la société sœur « La Six-Fournaise », etc. ; mais n'oublions pas la fameuse excursion que « La Seynoise » fit à Montrieux le 10 septembre 1899, sortie qui groupa quatre cent cinquante-cinq participants et

nécessita la formation d'un convoi de vingt-deux omnibus à chevaux qui fit sensation lors de son passage dans les localités traversées.

Le centenaire de « La Seynoise » étant tombé en pleine guerre (1939-1945) ne put être célébré à sa date ; il a été dignement commémoré par la Société bien après la fin des hostilités.

« La Seynoise », née au quartier des Aires, eut son siège successivement aux Esplageolles (1884), à la route de Toulon (chez Magnaud) et, finalement fut chez elle, à nouveau au quartier des Aires (boulevard Charles-Gounod).

LE DÉPART DE LA *BELLE-POULE* (juillet 1840)

Du sujet spécifiquement local qu'est l'histoire de notre « Seynoise », nous passerons sur un plan essentiellement national en entretenant le lecteur d'un événement auquel les Seynois, du temps de Louis-Philippe, s'intéressèrent certainement et dont les journaux de l'époque parlèrent, à coup sûr, abondamment.

Ce fait, qui se déroula en rade de Toulon, fut le départ, pour l'île de Saint-Hélène, de la frégate de l'État la *Belle-Poule*, chargée d'aller recueillir le corps de l'empereur Napoléon pour le ramener en France.

Cette mission de la *Belle-Poule* était la conclusion des négociations conduites avec l'Angleterre qui s'étaient terminées le 12 mai 1840. On sait que cette mission eut à sa tête l'un des fils du roi Louis-Philippe, le prince de Joinville, qui était officier de marine.

La frégate de soixante canons la *Belle-Poule* quitta notre rade par bonne brise le 7 juillet 1840, à quatre heures de l'après-midi, escortée par la corvette la *Favorite*. Elle aurait dû appareiller le 16 mai mais le prince de Joinville ayant été souffrant, le départ de la mission avait été retardé.

Peu de jours auparavant, le 12 mai, le projet de loi suivant avait été adopté par la Chambre des députés, à Paris :

« Louis-Philippe, Roi des Français, à tous, présents et à venir, Salut ;

« Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des députés par notre Ministre, Secrétaire d'État à l'Intérieur que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion ;

« ARTICLE PREMIER. — Il est ouvert au Ministre de l'Intérieur, sur l'Exercice de 1840, un crédit spécial de un million pour la translation des restes mortels de l'empereur Napoléon à l'église des Invalides et pour la construction de son tombeau ;

« ART. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi au moyen des ressources autorisées par la loi des Finances du 10 août 1839 pour les besoins de l'Exercice 1840.

« Au palais des Tuileries, le 12 mai 1840 ».

Signé : Louis-Philippe.

Cette expédition de la *Belle-Poule* eut un retentissement assez large dans les milieux maritimes de notre ville demeurés fidèles au souvenir napoléonien, d'autant plus que de nombreux Seynois étaient embarqués sur cette frégate.

Entre autres, le personnel compta à son bord un officier marinier de La Seyne nommé Valentin dont la fille, née dans notre ville qu'elle quitta à l'âge de cinq ans pour suivre ses parents à Alger, devait devenir un jour la doyenne des Françaises ayant atteint, vers 1937, l'âge fort respectable de cent six ans ³⁶⁵.

À son retour de Sainte-Hélène, la *Belle-Poule* ne vint pas toucher à Toulon car sa destination était Cherbourg où elle débarqua, le 30 novembre 1840, après quarante-trois jours de traversée, les restes mortels de Napoléon. Ces derniers, transférés sur un autre bâtiment (bateau à vapeur *Normandie*), escortés par une flottille, remontèrent la Seine.

Le 15 décembre eut lieu, accompagnée d'une grande pompe et au milieu d'un immense concours de peuple, la translation solennelle aux Invalides, cérémonie grandiose et inoubliable à laquelle eurent l'honneur de participer quatre cents marins de la *Belle-Poule* parmi lesquels bon nombre de natifs de La Seyne, en pantalon et veste bleus, chapeau rond en cuir, sabre au côté.

RÉVISION DE CHEMINS (1841)

Une délibération du Conseil municipal de Toulon, en date du 13 mai 1841, demande que les Ponts et Chaussées fassent procéder à la révision et à la transformation du chemin, dit de Grande-Communication, reliant Toulon à La Seyne afin de mettre cette route en parfait état de viabilité.

La même délibération réclame des travaux analogues pour la route conduisant de Toulon à La Ciotat par Six-Fours, Saint-Nazaire, Bandol et Saint-Cyr à Toulon (Archives communales de Toulon postérieures à 1789).

LE « COMPAGNONNAGE » (EPOQUE DE LOUIS-PHILIPPE)

Comme maintes localités, La Seyne eut, à cette époque, ses « Compagnons du Tour de France ». On appelait ainsi des ouvriers qui, ayant terminé leur cycle d'instruction professionnelle, avaient été promus au titre de « Compagnon fini » et qui effectuaient un voyage de perfectionnement à travers le royaume afin de compléter leur savoir et leur habileté.

Nos « Compagnons » disaient adieu à La Seyne et s'en allaient sur les chemins de France, s'embauchant chez des patrons ou artisans des bourgs et des villes

365. Un lien de parenté nous unissait à cette vénérable personne, cousine, du côté maternel, de notre grand-père J.-B. Baudoin, ancien syndic maritime à La Seyne. En effet, les parents de la dame en question, née à La Seyne le 27 juillet 1831, sous les prénoms et nom de Marie-Claire Valentin, étaient : Jean-Joseph Valentin, profession de maître d'équipage, et Marie-Napoléone Baudoin, tous deux nés également à La Seyne sous le Premier Empire.

Marie-Claire Valentin, veuve de M. Ducassou, capitaine d'artillerie, est décédée le 1^{er} avril 1939 à Larsens, près de Toulouse. Elle avait trois sœurs : M^{me} Farcy, mariée avec le capitaine de frégate et député de la Seine, la seconde mariée avec un capitaine du Génie, la troisième ayant épousé un directeur des Postes, à Paris, ainsi qu'un frère, lieutenant de vaisseau.

traversés, s'y familiarisant avec la manière locale, l'outillage et l'art de l'endroit. En outre, ils faisaient la connaissance d'autres corps de métiers, de leur façon de travailler, de la nature de leur ouvrage.

Et, un beau jour, ils revenaient au pays enrichis de mille expériences, de plus d'habileté, de pratique professionnelle et entraient chez un petit industriel ou s'établissaient à leur propre compte.

Bien que les compagnons soient groupés, selon la nature du métier, pour la défense de leurs intérêts moraux et matériels, en face de la puissance grandissante, au milieu du XIX^e siècle, du capitalisme industriel, l'objet de ces groupements corporatifs répondait davantage à des préoccupations de solidarité réciproque et de secours mutuels qu'à un syndicalisme à forme moderne d'action revendicative.

Le mouvement des compagnons tirait ses origines d'un très lointain passé ; on le faisait même remonter jusqu'au roi Salomon, à quelque dix siècles avant Jésus-Christ, et on a dit qu'il était venu d'Orient en Europe avec les croisades, se développant avec les ateliers itinérants du Moyen Âge.

À leur arrivée dans une localité, les compagnons de passage étaient reçus par des ouvriers du même état qui les accompagnaient chez « la Mère » qui, gérant l'auberge réservée à leur « Devoir », les réconfortaient par un accueil maternel. En outre, un délégué, dit « le Rouleur », intervenait en faveur des nouveaux venus pour leur faire obtenir l'embauche indispensable, pour quelques semaines en principe, parfois davantage.

Malgré les défauts du système, le « Compagnonnage » avait le réel mérite de former des ouvriers complets, une main-d'œuvre souvent remarquable ; et le temps n'est pas si lointain où les Seynois faisaient leur « Tour de France » car, personnellement, il nous souvient d'en avoir encore connu dans notre jeune temps.

Les compagnons portaient des noms assez curieux, ils avaient leurs statuts, leurs bannières : ainsi les tailleurs de pierres se nommaient « les Loups », les charpentiers s'appelaient « les Drilles », les ouvriers du fer (serruriers, forgerons, charrons, etc.) étaient baptisés « Compagnons de la Liberté », les menuisiers, les « Gavots », etc.

Ils recevaient aussi des surnoms tirés de leur caractère, de leur valeur morale ou professionnelle tels que : « Prudence de Draguignan », « Bordelais-la-rose », « Lyonnais-le-juste », « Avignonnais-la-vertu » qui fut celui d'Agricol Perdiguier, leur chantre, qui publia en 1839 le *Livre du Compagnonnage*. George Sand leur a consacré également un ouvrage : *le Compagnon du Tour de France*.

TRAVAUX MILITAIRES DANS LA PRESQU'ÎLE DE BALAGUIER

(de Louis-Philippe à la III^e République)

Sous le premier Empire avait été édifié, au sommet de la colline Caire, de 1811 à 1813, un premier ouvrage permanent qui avait remplacé l'ancienne redoute sur l'emplacement de laquelle les Anglais, en 1793, avaient établi leur fameux « Petit Gibraltar » ; ce sera notre fort Napoléon.

En 1821, ce dernier fut renforcé. À son sujet, un mémoire rédigé le 16 décembre 1822 faisait ressortir toute la valeur stratégique, pour l'époque, de cette position, déjà prouvée d'ailleurs par le siège de 1793.

Dix ans plus tard, revenant là-dessus, on se proposa d'augmenter la puissance défensive des forts de la région seynoise ; des études furent faites en 1831-1832 dans ce but.

Elles indiquaient que l'armement du fort Balaguier comportait alors quatre pièces de 36 livres, quatre de 18 livres, deux de 12 et deux mortiers de 22 degrés ; quant à l'ouvrage de l'Éguillette, il possédait quatre canons de 36 livres et deux mortiers de 12.

De son côté, le fort Napoléon était armé de six canons de siège de 24,4 en bronze de 4, deux mortiers de 12 degrés et deux de 10 degrés.

Ces divers forts croisaient leurs feux, ajoutaient les rapports, avec la Grosse Tour du Mourillon, les batteries de Lamalgue, les ouvrages de la presqu'île de Cépet.

En 1844, il fut de nouveau question de ces défenses (notes du Génie militaire de Toulon du 30 avril 1844).

Le ministre de la Guerre ayant ordonné au service du Génie de préparer un projet de renforcement des moyens défensifs de la presqu'île de Balaguier, ce service lui adressa, le 14 octobre 1845, un devis établi à cet effet, répondant à la construction d'une petite tour, en arrière du fort de Balaguier, dont le montant s'élevait à 56.000 francs.

L'inspecteur général du Génie disait dans sa note explicative : « Il faut, de toute nécessité, avoir pied sur l'escarpe, en arrière du fort de Balaguier, avec une défense consistant avec une simple tour... ».

Les événements de 1848 eurent pour conséquence indirecte de retarder l'achat du terrain nécessaire pour y élever la tour en question ; l'acquisition ne put se faire qu'en 1849 comme l'indique une note du Génie du 9 septembre : « Évalué 250 francs payé à M. Teste, propriétaire, pour une surface de 168 ares portant le numéros 521 du cadastre de la commune de La Seyne (Var) ».

Le plan de la tour complémentaire de Balaguier fut dressé le 31 octobre 1849 ; le projet envisageait de l'armer avec quatre puissants canons.

Mais il ne devait pas être réalisé. En effet, la transformation de l'artillerie, les perfectionnements de la machine à vapeur navale, l'emploi de l'hélice et, sur les navires de guerre, celui des blindages conduisaient à rechercher des moyens plus efficaces pour la protection de l'entrée de la rade de Toulon.

Déjà, une première dépêche, du 20 septembre 1850, le fit ajourner et de nouvelles instructions consacrèrent son abandon car, sous le second Empire, le service du Génie, à Paris, prescrivit au Génie de Toulon d'étudier une puissante batterie haute, à établir entre les forts de Balaguier et de l'Éguillette, et dont la dépense devait être prévue au futur budget de la Guerre pour l'année 1860 (D. M. du 8 août 1859).

Le général du Génie Trépier, qui préconisait l'édification de cet ouvrage, en faisait ressortir l'impérieuse nécessité dans un mémoire du 8 octobre 1859 dans lequel il disait notamment :

« Il y a longtemps que la supériorité des batteries de côte sur les bâtiments de guerre est reconnue alors qu'ils n'avaient qu'une enveloppe en bois à opposer au canon et la voile pour se mouvoir.

« La vapeur, dès les débuts, n'a pas beaucoup modifié cet état de choses parce que les navires étaient restés avec leurs coques en bois. Mais par la nouvelle conquête que la Marine vient de faire avec les vaisseaux blindés, qui complète celle que la vapeur lui a apportée, a eu lieu une révolution dont il faut tenir compte pour la défense de Toulon et de ses rades ».

Le mémoire en question faisait ressortir le besoin de construire une deuxième batterie haute dans la presqu'île de Balaguier en l'établissant au-dessus même du fort de l'Éguillette. Le projet fut aussitôt dressé et fit l'objet d'une note, du 20 août 1860, du service du Génie.

Il était prévu une puissante batterie de vingt pièces à installer sur l'amphithéâtre naturel s'étendant entre les collines de Balaguier et de l'Éguillette ; cette batterie étant soutenue par un autre ouvrage armé de dix pièces, sur trois ressauts de terrain, à élever en arrière du fort de l'Éguillette.

En outre, il fut préconisé de construire une caserne sur l'emplacement de l'ancienne redoute De Grasse qui appartenait à l'État, caserne destinée aux canoniers des batteries nouvelles à établir ; la première batterie, au-dessus du fort de Balaguier, serait à la cote 15, la deuxième, dominant celui de l'Éguillette, à la cote 17,60.

Enfin, une troisième batterie, qui fut nommée batterie Napoléon, à doter de vingt canons, fut également projetée en complément des deux autres.

L'achat des terrains nécessaires fut approuvé par un décret du 13 août 1861 ; la liquidation des sommes dues à leurs possesseurs fit l'objet de la dépêche ministérielle du 20 décembre 1862. Quant aux batteries proprement dites, elles furent construites selon les crédits alloués pour chaque exercice financier, leur exécution étant plus ou moins activée suivant les circonstances extérieures.

Après 1870, elles étaient entièrement terminées ainsi que d'autres, très puissantes, dans la presqu'île de Saint-Mandrier, dont celles du Lazaret et de la Piastre, armées de pièces de gros calibre.

LES JETÉES DE SAINT-MANDRIER (1876-1883)

Le système des trois jetées (ou digues) destinées à fermer l'entrée de la Petite rade, retenu par la Commission de défense, fut accepté par la Marine et fit l'objet d'un décret d'utilité publique en date du 6 juin 1877.

Le marché pour leur construction fut passé le 8 mars 1879 ; l'ensemble de ces jetées, telles qu'on les voit actuellement, fut achevé en 1883.

Naturellement, la présence de ces digues ne fit que confirmer la diminution de la valeur militaire des ouvrages de Balaguier et de l'Éguillette situés au bord de la mer,

c'est-à-dire des tours et annexes édifiées sous Louis XIV, qui venaient d'ailleurs d'être déclassées par la loi de 1877 ; les batteries modernes de l'intérieur de la presqu'île demeurant toutefois un appoint indiscutable pour la défense de la Grande rade de Toulon.

Les jetées en question comprenaient :

— une digue principale, dite de la Grosse Tour, de 1.504 mètres de long, laissant un étroit passage, dit « passe du temps de paix », pour les navires de faible tonnage (barques de pêche, embarcations, etc.) ; une digue, dite de Saint-Mandrier, et une digue, dite de la « Vieille », enracinées sur la côte nord de la presqu'île de Cépet qui, jusqu'à une époque récente, appartenait à la commune de La Seyne.

Indépendamment de leur importance militaire, les nouvelles jetées eurent l'avantage de briser la grosse houle d'est qui, autrefois, rendait le séjour en Petite rade désagréable aux vaisseaux et, par jours de tempête, la navigation dangereuse aux petits bâtiments.

Entre la jetée principale et celle de Saint-Mandrier existe une passe de 400 mètres de largeur environ permettant l'entrée et la sortie des grands et moyens navires.

Pour en terminer avec les vieilles fortifications de Balaguier et de l'Éguillette, nous ajouterons qu'elles serviront, par la suite, de casernements à l'infanterie de marine ; qu'à l'Éguillette, des prisonniers allemands y seront logés en 1916, et qu'en 1924 cet ouvrage sera cédé à la Marine, tandis que la tour de Balaguier, devenue propriété des Domaines, sera louée, en 1923, à un particulier, la vieille forteresse continuant à conserver son aspect habituel.

ORDONNANCE ROYALE DE 1843 SUR LA DÉFENSE DES RADES ET PORTS MILITAIRES

Une nouvelle fois, on modifia les attributions concernant la défense et la garde du littoral français. Une ordonnance royale, en date du 3 janvier 1843, chargea la Marine de l'armement et de la garde des cinq ports militaires, des batteries ayant des vues directes sur ces ports, sur les rades intérieures et sur les passes et goulets y conduisant.

Mais les formations de la Marine demeuraient sous les ordres du commandant en chef des troupes de Terre qui assumaient la garde des ouvrages battant la haute mer, des secteurs extérieurs aux rades et aux ports.

Tout cela n'était guère rationnel et bon à faire naître pas mal de conflits, des erreurs et occasionner des pertes d'un temps précieux en cas de guerre ; il faudra du temps pour revenir à une meilleure solution, celle de confier la défense entière du littoral à la Marine.

L'ÉPOQUE DE LOUIS-PHILIPPE ET LA CONSTRUCTION NAVALE

Nous n'en dirons qu'un mot ici car nous parlerons longuement de la construction navale dans la rubrique que nous lui consacrons par ailleurs. Nous soulignerons, simplement, qu'au cours des années 1840 une évolution marquante se produisit dans la technique navale, évolution causée par les progrès mêmes de l'art des

navires, l'emploi de l'hélice, les perfectionnements de la machine à vapeur, la fabrication des coques en fer, etc.

La Seyne ne pouvait rester en dehors de ce mouvement. C'est ainsi que l'on vit nos chantiers Lombard et Mathieu construire, à ce moment-là, des bâtiments à vapeur et en fer avec l'aide de techniciens anglais. En 1845, les chantiers Taylor prendront la relève et perfectionneront les moyens de production, cales et outillage.

C'est l'époque — 1846 — où le *Languedoc* et la *Ville-de-Marseille* sont lancés à La Seyne. Ce sont des bateaux en fer et à aubes qui mesurent dans les 70 mètres de longueur hors tout ; le *Languedoc* a précisément bénéficié, pour sa construction, de la première cale en maçonnerie construite par les chantiers de La Lune et il prendra le numéro un de la longue lignée de navires en fer et à propulsion mécanique que la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, bientôt héritière des chantiers Taylor, mettra au monde à l'avenir.

Mais, parallèlement à cette production modernisée de certains de nos chantiers, les autres ateliers seynoïses poursuivent la construction traditionnelle des bâtiments en bois, solides voiliers, de laquelle ils possèdent une grosse expérience. Pendant de longues années encore sortiront de chez eux de beaux bricks, voire des trois-mâts, des goélettes, des tartanes et bateaux de tout genre dont le nombre atteste la prospérité de cette industrie du pays.

La commune de La Seyne ne peut, évidemment, que se ressentir heureusement d'une telle activité qui est profitable à tous, aussi le chiffre de sa population a-t-il augmenté passablement car il atteint, vers 1845, sept à huit mille âmes alors que vingt ans plus tôt il n'était que de cinq mille six cents habitants (1823).

Cependant, si certains changements de détail ont été apportés dans son urbanisme (construction d'immeubles nouveaux, nouvelles fontaines, voirie, etc.), la physionomie générale de notre ville ne s'est pas trop modifiée au cours du règne de Louis-Philippe et son accroissement extra-urbain ne s'est pas encore manifesté ; il commencera à se produire vers les années 1850, époque où s'édifieront les maisons de la première partie de l'avenue Gambetta, entre la rue J.-L.-Mabily actuelle et le carrefour de l'avenue de Toulon - rue Louis-Curet - route de l'Hôpital³⁶⁶.

Les autres quartiers modernes de la périphérie ne seront ébauchés que plus tard ; en direction de l'ouest (boulevard du 4-Septembre et esplanade Gutenberg), en direction du sud (avenues Garibaldi et Frédéric-Mistral), le lieu dit « La Lune » voyant se construire quelques modestes maisons pour les ouvriers des chantiers Taylor dont le personnel est devenu plus nombreux.

Peu de changements aussi dans la physionomie de la zone rurale de la commune qui compte quelques bastides de plus mais dont les hameaux sont bien peuplés ; quant

366. Nous avons, en effet, des achats de parcelles de terre, entre 1850 et 1860, effectuées par divers particuliers en vue de construire des immeubles dans ce quartier, dit des « Esplageolles » ou de « Saint-Roch » ; notamment, un vaste terrain, « confrontant du Levant le chemin de La Seyne à Toulon », est vendu par M. J.-B. Reynaud, sous-commissaire de la Marine et trésorier des Equipages de ligne, à Toulon, chevalier de la Légion d'honneur, à M. H. Sage et autres acheteurs. (Acte du 26 juin 1858 par devant M^e J.-E. Audibert, notaire à La Seyne, canton d'Ollioules).

aux terres de Saint-Mandrier, leur développement se trouve axé sur les augmentations de l'hôpital maritime, du lazaret et autres travaux de l'État, augmentations qui trouveront leur place dans le chapitre de notre histoire concernant spécialement cette portion du territoire de La Seyne pour la période Révolution - fin du XIX^e siècle.

Pour la ville de La Seyne, l'accroissement notable de sa population et l'élévation de son rythme économique ont rendu, à l'époque de 1840 où nous sommes arrivés, nécessaire de doter la cité d'un hôtel de ville plus moderne, plus spacieux, répondant mieux à ses besoins que la vieille mairie de la rue Carvin. C'est de ce nouvel édifice que nous allons entretenir le lecteur.

LA MAIRIE VIENT SUR LE PORT (1846-1847)

Vraisemblablement, au XVI^e et au XVII^e siècle, durant la période qui précéda l'érection de La Seyne en commune distincte de Six-Fours, les syndics-administrateurs du lieu durent habiter un immeuble particulier de la bourgade, sans doute dans une des rues les plus anciennes, la « rue dit Palais », aujourd'hui rue Berny, longue artère qui, venant de l'orient, aboutit à la place de l'Église.

Dans cette « rue du Palais », désignation que lui donnaient encore, à une époque récente, les vieux Seynois, existe un vaste immeuble qui était précisément désigné par ce nom autrefois ; c'est une solide et grande maison, bâtie en belles pierres à moyen appareil, soigneusement appareillées, avec des contreforts massifs aux angles des murs maîtres.

Cette maison aurait été édifiée vers la fin du XVI^e siècle par un personnage qui joua un rôle important dans la fondation de notre ville et dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises, Michel Tortel, sieur de Ramatuelle ; elle abrita nos syndics et leurs conseillers ainsi que l'auditoire de la Justice et, probablement, la prison locale. D'où le nom de « Palais » qui lui fut donné et qui devait lui rester.

Toutefois, l'édifice dut subir certaines modifications au cours du XVIII^e siècle si on en juge par le style des portes et fenêtres qui portent la marque de cette époque.

Ce fut donc, en fait sinon de titre, le premier hôtel municipal de La Seyne qui joua ce rôle encore pendant quelque temps après la séparation d'avec l'ancienne métropole de Six-Fours ; honneur qu'il lui faut cependant partager avec l'église, de nos jours disparue, des Pénitents-Blancs des Cavaillons qui vit la constitution de la première assemblée véritable de la commune, de ses premiers fonctionnaires et aussi, à plusieurs reprises, des réunions importantes de notables du pays.

Mais un peu plus tard, au XVIII^e siècle, nous allons retrouver la maison commune de La Seyne installée au numéro 2 de la rue Carvin qui, alors, portait le nom de rue de l'Hôtel-de-Ville à cause justement de cette présence de l'immeuble de la communauté ; là où se trouve maintenant la boulangerie Erutti, au rez-de-chaussée, et où, pendant longtemps, fut le four des Mabily, héritiers d'un four communautaire. La mairie restera en ces lieux jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

Nous disons jusqu'au milieu du XIX^e siècle car, comme nous le remarquons il y a un instant, à ce moment-là elle ne pouvait plus convenir au bon fonctionnement de

l'administration municipale et servir, d'abord, d'hôtel de ville à une cité devenue plus importante.

C'est pourquoi les édiles de l'époque, ayant à leur tête M. Jean-Louis Martinenq, ancien chirurgien en chef de la Marine, firent établir un projet de mairie moderne susceptible de donner satisfaction.

L'emplacement du futur hôtel de ville fut incontestablement bien choisi ; au cœur même de la cité et, de plus, dans un quartier singulièrement cher aux habitants : celui du port. Exactement à l'angle nord-ouest de l'avenue de ce nom, en face de notre admirable rade, d'un beau plan d'eau garni de bateaux et de mouvement, tel qu'il était en cette fin de la première moitié du XIX^e siècle.

Acquisition, du terrain, plans et projets approuvés par les pouvoirs supérieurs, les travaux commencèrent. Conduits avec célérité en 1846, ils furent achevés au cours de l'année 1847, qui vit l'inauguration solennelle avec le brillant concours des autorités civiles, religieuses et maritimes, des musiques et fanfares, d'une immense affluence populaire.

L'HÔTEL DE VILLE DE 1847 ET SON SUCCESSEUR DE 1959

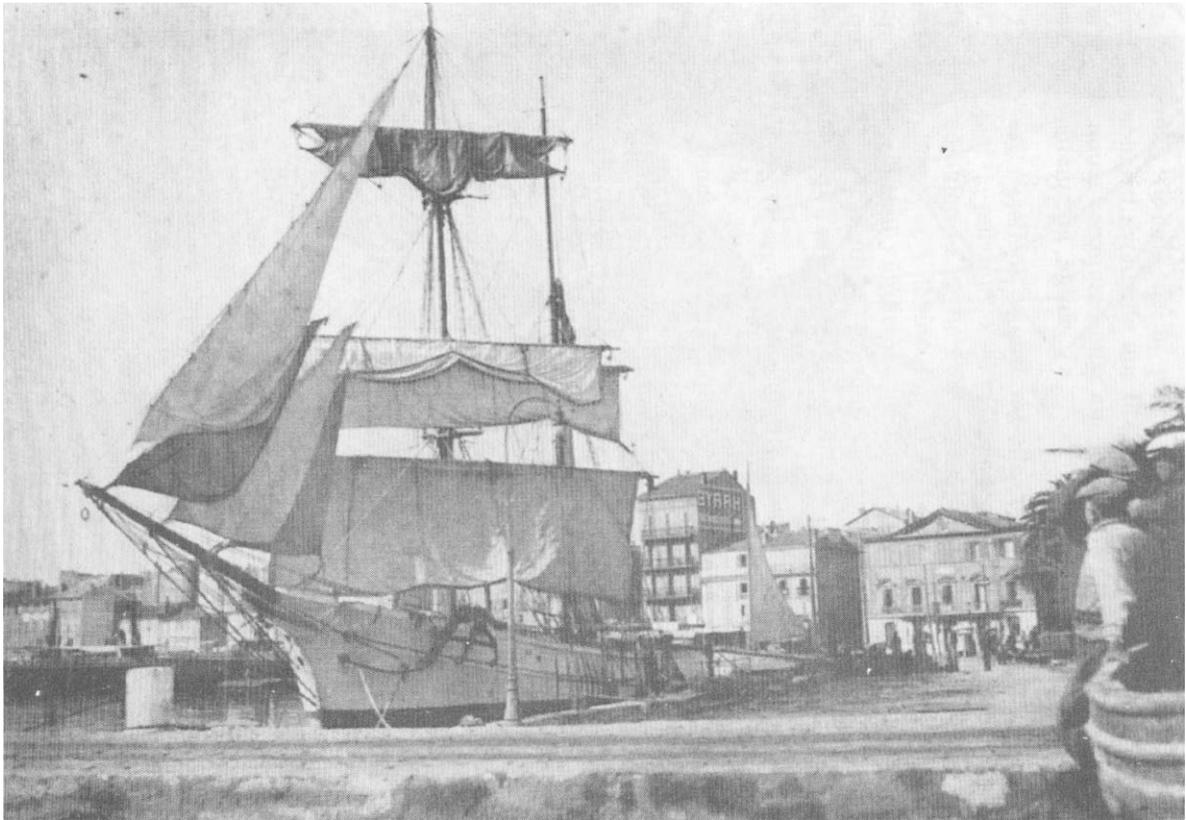
Solidement construit, le nouvel hôtel de ville avait été conçu selon les règles architecturales du temps, façade avec fronton, comportant des fenêtres aux lignes classiques. Le bâtiment comportait deux étages, le premier étant à cinq fenêtres donnant sur un balcon continu ; au rez-de-chaussée : entrée principale au centre, fenêtres avec grilles, fer forgé de chaque côté, ce rez-de-chaussée étant orné de hautes consoles, en pierre de taille, qui étaient destinées, a-t-on dit, à recevoir, les jours de fête, les bustes des fils de Louis-Philippe, c'est-à-dire ceux des ducs d'Aumale, de Nemours, de Montpensier et du prince de Joinville ³⁶⁷.

Tel que nos concitoyens l'ont connu jusqu'en 1944, cet édifice communal ne manquait ni d'allure ni de noblesse ; durant de longues années, il remplit parfaitement son office et assista aux heures heureuses ou tristes de notre ville, parfois agitées selon les circonstances. Il présida, pendant près d'un siècle, aux fêtes, cérémonies ; vit passer des générations de Seynois sous sa porte d'honneur dont le linteau en pierre portait le millésime de l'an de sa construction en relief : 1847.

À l'intérieur, un vestibule donnait sur un double escalier permettant d'accéder aux étages supérieurs tandis que dans le fond une inscription, relevée des armes de La Seyne, rappelait que notre localité fut érigée en commune sous le règne du roi Louis XIV et sous le ministère du cardinal Mazarin.

Sa silhouette et sa pendule, que les Seynois consultaient volontiers, ses corniches illuminées durant les fêtes locales ou nationales nous furent chères ; ce fut l'hôtel de ville de notre jeunesse !

367. L'aîné des fils du roi Louis-Philippe, le duc d'Orléans, prince héritier du trône, très sympathique au peuple parisien, avait été victime d'un accident mortel de voiture, à Neuilly, en 1842.



Voilier dans le port et ancienne mairie de 1847. - Cliché G. Giraud.

Hélas ! durement touchée par les bombardements aériens de 1944, la mairie de la fin de la Monarchie de Juillet, de la II^e République, du second Empire et de la III^e République fut finalement démolie après la Libération, ses murs complètement rasés.

Depuis 1958, sur le même emplacement et devant le même splendide panorama, s'élève l'imposant édifice qui lui a succédé, un nouvel hôtel de ville d'une conception architecturale audacieuse, aux lignes absolument modernes, quelque peu déconcertantes, mais dont la physionomie est vraiment à l'unisson du style des maisons reconstruites de notre port qui fut aussi gravement atteint par la guerre³⁶⁸.

Ce dernier a également changé de visage ; ses chaussées sont devenues plus larges, il possède des candélabres électriques, des corbeilles fleuries, des voies plus spacieuses sillonnées d'une intense circulation automobile. Une note mélancolique cependant : c'est que notre darse est devenue désespérément vide, n'abritant plus que quelques barques ou voyant entrer ou sortir de trop rares bateaux, elle qui jadis, plus vaste par son plan d'eau, connut par son mouvement maritime tant de vie et tant de charme. Souhaitons, puisque la navigation commerciale est entrée en ce qui la concerne dans le domaine du passé, qu'elle devienne par sa situation avantageuse, bien abritée, le havre désiré et accueillant d'une belle flottille de plaisance de yachts élégants et racés et autres navires.

368. L'intérieur de notre nouvelle mairie contient une belle salle de fêtes, des bureaux modernes, des locaux, un ascenseur, etc., bénéficiant de tous les progrès de la technique actuelle et répondant aux services exigés par l'administration d'une ville de trente-cinq mille âmes. Sur sa façade, en grands caractères métalliques, on lit : « Hôtel de ville - La Seyne-sur-Mer ».