

Chapitre XLVII

**TRAVAUX D'URBANISME ET EXTENSION DE LA VILLE
(fin du dix-neuvième siècle)**

L'extension.

Au cours des vingt dernières années du XIX^e siècle, entre 1880 et 1900, s'affirme une poussée démographique certaine de notre commune de La Seyne ; en effet, d'une quinzaine de mille âmes aux environs de 1870, le nombre de ses habitants passera à près de vingt mille aux approches du XX^e siècle.

Cette forte croissance, dont témoigne la naissance de nouveaux quartiers urbains, fut sans conteste la conséquence de la prospérité toujours plus grande de nos chantiers navals qui travaillent pour le monde entier, dont la technique suit de près l'évolution des progrès maritimes dont elle se trouve parfois à l'avant-garde.

C'est l'époque où, corrélativement, se fit le plus sentir l'introduction de l'élément étranger dans la population seynoise du fait des besoins en main-d'œuvre, manœuvre surtout, réclamée par les chantiers ; on note en effet vers 1900, près du tiers des habitants qui sont d'origine étrangère, des Italiens, sobres et travailleurs, en presque totalité, venant en grande partie des régions montagneuses et frontières du Piémont et de la rivière de Gênes. Parmi ces immigrants, certains se sont installés comme commerçants ou entrepreneurs et se livrent à une laborieuse activité ⁴²³.

Parallèlement à l'augmentation de la population progresse l'extension de la zone urbaine commencée déjà vers la Lune et au Chemin-Neuf, au milieu du XIX^e siècle. Tandis que celle de ces derniers quartiers continue à se poursuivre par l'érection de nouveaux îlots, la ville se développe par ailleurs en débordant largement son vieux cadre du XVIII^e siècle.

Ainsi, à partir de 1880-1882, se crée, à l'ouest, le véritable faubourg que constitueront le boulevard du 4-Septembre avec ses annexes ; rue Victor-Hugo prolongée, esplanade Gutenberg, avenue de Donicarde ; au sud-est notamment, après la percée méridionale du port achevée par la municipalité Saturnin Fabre, naîtront : l'avenue Fort-Caire (Garibaldi), la longue avenue des Sablettes (Frédéric-Mistral), le

423. La pénétration de la population autochtone par des éléments étrangers, est relativement récente à La Seyne ; on remarque, en effet, qu'au début du XIX^e siècle leur présence est rare, exceptionnelle. Sur le cadastre de 1829, il n'y a, effectivement, pas de noms à consonance étrangère.

boulevard des Hommes-sans-Peur (Jean-Jaurès) et les nombreuses habitations du chemin de Balaguiet, vers la Rouve ⁴²⁴.

L'aire industrielle des Forges et Chantiers tend, elle-même, à se prolonger vers le rivage encore libre de la commune ; en 1895, la société fait l'acquisition d'un vaste terrain au quartier de Mouïssèque pour y installer son usine de chaudières marines, auparavant à Marseille.

Au sud-ouest, la poussée urbaine, contenue par les collines qui dominent la cuvette de La Seyne, ne se manifeste guère ; les lieux gardent leur caractère rural mais les maisonnettes de campagne apparaissent quelque peu plus nombreuses, surtout aux abords des voies de communication.

L'ŒUVRE D'URBANISME ET D'UTILITÉ GÉNÉRALE

Les réalisations de l'époque considérée sont importantes pour notre cité. Les projets de certaines d'entre elles remontent, il est vrai, à des temps bien antérieurs, au second Empire parfois. Nous avons déjà eu à parler de certains de ces travaux à l'occasion de rubriques historiques d'ensemble consacrées à des monuments considérables de la commune tels que l'église paroissiale, l'hôpital de la Gatonne et la nécropole seynoise ; nous n'y reviendrons pas. D'autre part, nous aurons à faire la narration de la naissance et de l'édification de diverses œuvres contemporaines qui devront faire l'objet d'un assez long développement : ce seront celles qui ont trait à l'usine des câbles sous-marins et à son havre de navires câbliers, au comblage des terres marécageuses de Brégaillon, à l'école des frères maristes du boulevard du 4-Septembre et à l'Eden-Théâtre de la place de la Lune.

Mais, avant de nous occuper de ces dernières, il nous faut cependant signaler des travaux d'intérêt urbain ou d'embellissement qui virent le jour pendant la même période et en dehors de ceux que nous venons d'énumérer.

Ainsi, en suivant un ordre chronologique, nous trouvons :

— *Les importants bâtiments de l'orphelinat* des filles de la Charité ou de Saint-Vincent-de-Paul sis au quartier des Beaussier, au couchant immédiat de l'église paroissiale et à droite du chemin conduisant au cimetière (rue Jacques-Laurent). Ces religieuses sont venues à La Seyne vers l'année 1874 ; on sait tout le bien qu'elles ont fait depuis leur installation dans le pays, et qu'elles continuent à faire dans notre paroisse laborieuse sans qu'il soit besoin d'y insister.

L'ensemble comprend une jolie chapelle, de grands locaux (services, dortoirs, réfectoire, etc.) ainsi qu'un dispensaire ouvert à la population.

— *Le cimentage des rues* : il fut l'œuvre de la municipalité Saturnin Fabre ; excellent travail qui améliora beaucoup la propreté et le confort de nos artères. Il fut parfaitement exécuté, en l'année 1888, avec le ciment de première qualité, dit de « La Porte de France », provenant des environs de Grenoble ; ce cimentage fut vraiment accompli avec infiniment de soin et de régularité.

424. Il s'agit surtout de la partie du chemin de Balaguiet comprise entre le rond-point actuel de l'avenue Fr.-Mistral, l'atelier de Mouïssèque et le lieu dit Saint-Antoine.

Aussi, avant les tristes destructions de la dernière guerre, les rues et les places de notre ville qui étaient cimentées présentaient-elles un aspect propre et uni qui surprenait agréablement le visiteur étranger. Elles n'offraient pas ces odeurs flottantes et désagréables qui se rencontraient parfois dans les artères d'agglomérations plus considérables.

— *Les nouveaux abattoirs* : ils furent édifiés en 1889 au quartier de Berthe, à un kilomètre environ dans le nord-ouest de la ville. Ils furent édifiés selon la technique acquise, à cette époque, pour ces sortes d'établissements.

Une façade haute et assez élégante, portant les armoiries de La Seyne, donne une certaine allure au bâtiment de la halle principale qui est précédée d'une cour avec clôture élevée et portail. Sur les côtés se trouvent les annexes et les communs, et un canal d'évacuation relie l'établissement à la mer.

Avant leur transfert au quartier de Berthe, les abattoirs seynois (« l'Egorgerie de la communauté » dit un vieux document) étaient établis à peu près sur l'emplacement du jardin public actuel « Anatole-France » et immeuble voisin, en face l'hôtel des postes et l'Odéon-Cinéma de l'avenue Garibaldi. D'une part, ils confrontaient la propriété Daniel et, de l'autre, le chemin dit de Balaguiet d'où on allait aussi à Tamaris, aux Sablettes et à Saint-Mandrier par des voies terrestres ; ce chemin avait son origine à la rue Berny et on y débouchait du port par la rue Regonfle. Cela avant la percée de 1890.

Datant de 1839-1840 et situés trop proches de la ville, cette dernière, par vent d'est, en recevait des émanations fort désagréables ; de plus, sur une aire de future expansion urbaine, ces abattoirs étaient condamnés à un déplacement qui s'imposait évidemment. Ce dernier était envisagé depuis longtemps mais il ne fut réalisé que par M. Saturnin Fabre.

On accède aux abattoirs d'aujourd'hui par une route agréable, ombragée de platanes qui, au lieu dit « La Muraillette », s'amorce sur la route de la gare de La Seyne (avenue d'Estienne-d'Orves).

— *La percée orientale de l'avenue du Port* : depuis une trentaine d'années, on envisageait de créer des voies nouvelles à l'orient du port, reliant ce dernier, par le quai Regonfle, à la région de jardins et de prairies située au sud de la Lune, par laquelle la ville pouvait se développer non loin des chantiers navals.

C'est la raison pour laquelle nous trouvons, sous le second Empire, en 1862-1863, plusieurs projets étudiés à cet effet. Mais si on avait donné de l'air à l'esplanade de la Lune, il se trouvait qu'en 1882 la création même d'un boulevard débouchant directement au port n'était pas encore résolue.

Rappelons quel était l'état des lieux à cette époque : les immeubles du quai Regonfle constituaient alors une clôture continue depuis l'issue occidentale de la Lune jusqu'à l'extrémité de la rue Berny et pour se rendre au chemin de Balaguiet, desservant les quartiers orientaux, il fallait emprunter la rue du Regonfle et franchir la courte rue Napoléon (aujourd'hui Gay-Lussac).

Cette sortie méridionale de la ville, exiguë et tortueuse, manquait d'aisance et offrait des inconvénients pour les voitures et pour les piétons ; de plus, elle débouchait sur une route de largeur insuffisante pour un trafic qui allait en augmentant.

L'un des projets élaborés antérieurement avait paru être retenu il avait même fait l'objet d'arrêtés préfectoraux et d'un décret en date du 9 janvier 1869. Il consistait en un élargissement de quatre mètres, à partir de la rue du Regonfle, dudit chemin de Balaguier (chemin de Grande-Communication n° 18) et en une rectification du débouché de la rue en question par la suppression ou la coupure de trois maisons.

Mais, finalement, ce fut celui de la percée actuelle de l'avenue Garibaldi, que nous connaissons, qui l'emporta et qui fit l'objet d'un décret de déclaration d'utilité publique du 15 juillet 1882, notifié le 25 août 1884.

Plus onéreux que celui de l'élargissement du chemin de Balaguier — car il consacrait la disparition de beaux biens immeubles appartenant à une des plus anciennes familles de La Seyne, les Daniel — il avait l'avantage d'ouvrir une belle perspective sur l'avenue du Port et de posséder tous les attraits d'une voie nouvelle dans ce quartier.

Les travaux furent exécutés, au cours des années 1887-1890, sous la municipalité Saturnin Fabre. L'avenue nouvelle devait recevoir une largeur de douze mètres sur une longueur de douze cents mètres et drainer les eaux pluviales des quartiers Pont-de-Fabre et des Cavaillons de l'est, la dépense financière étant évaluée à 450.000 francs-or, soit 135 millions environ de notre monnaie actuelle (démolition et reconstruction d'immeubles, achat de terrains, terrassements, voirie, etc.).

Les expropriations nécessaires, de même que le tracé adopté (plan vert) rencontrèrent une vive opposition du principal particulier intéressé, M. Daniel, ancien commissaire de marine, dont certains arguments n'étaient pas dépourvus de valeur et qui proposait des solutions plus économiques ⁴²⁵.

Quoi qu'il en soit, les Seynois assistèrent à la naissance d'une artère claire, spacieuse, d'une heureuse perspective qui facilitera le développement de cette partie de la cité. Bientôt de beaux immeubles seront édifiés le long de la voie nouvelle qui, avenue Fort-Caire d'abord, ensuite Garibaldi, sera plus loin la grande artère dite « avenue des Sablettes » et, plus officiellement, « avenue Frédéric-Mistral », sur laquelle se grefferont, en des temps contemporains, des rues affluentes garnies de nombreuses maisons.

Indépendamment de l'achèvement de tous ces travaux d'urbanisme, M. Saturnin Fabre présida à bien d'autres œuvres utilitaires parmi lesquelles de nouveaux chemins dans le territoire de la commune. De plus, il conçut de vastes projets qui ne purent être réalisés à son époque ; l'assainissement de La Seyne fut de ces derniers et cela fut infiniment regrettable. Il est certain que si le tout-à-l'égout, étudié par ses

425. Le plan vert exigeait, notamment, la démolition de l'immeuble Daniel et d'une partie de la maison Queirel ; il était de nature à favoriser l'envasement du port par le ruissellement des eaux terreuses apportées par les pentes de la nouvelle voie et supprimait l'aire particulièrement abritée des vents du N.-O. et du S.-E. par les maisons du quai Regonfle. Il fut néanmoins adopté par les ingénieurs, par le Conseil municipal et par le Conseil général du Var.

services, avait pu être exécuté à la fin du XIX^e siècle, notre ville aurait été placée alors parmi les cités les plus propres du midi de la France et située à l'avant-garde du progrès en ce qui concerne l'hygiène et la salubrité publiques ⁴²⁶.

En 1897, par une délibération en date du 21 septembre, le Conseil municipal avait rejeté, pour d'excellentes raisons, un projet de déversement des eaux usées de Toulon dans la baie de La Seyne. La ville de La Seyne faisant toutes réserves sur ce projet, pria le Conseil d'État de ne pas l'approuver en raison du préjudice qui résulterait de sa réalisation pour ce qui concerne la commune de La Seyne (Arch. comm. de La Seyne).

L'USINE DES CÂBLES TÉLÉGRAPHIQUES SOUS-MARINS DE LA SEYNE LES NAVIRES CÂBLIERS ⁴²⁷

Il se trouva qu'aux environs de l'année 1879, le ministère des Postes et Télégraphes français recherchait sur les rivages qui entourent la rade de Toulon, un emplacement qui fut favorable pour y installer une usine de fabrication de câbles télégraphiques sous-marins et y établir un port susceptible d'abriter un ou plusieurs bateaux câbliers de haut-bord ; cela pour lui permettre d'assurer ses services télégraphiques intercontinentaux.

Le service des Domaines, mis sur la question, proposa alors à ce ministère l'aliénation et la cession d'une bande de terrains domaniaux rapprochés de La Seyne et en bordure de la mer, pouvant répondre à ses désirs.

L'emplacement proposé par les Domaines paraissait indiscutablement bien choisi pour y construire l'usine en question qui se trouvait au contact immédiat d'un centre industriel important et, de plus, peu éloigné de Toulon.

426. Maire de La Seyne de 1886 à 1896, conseiller général du canton de 1892 à 1898, M. Saturnin Fabre a laissé un profond souvenir dans notre commune. Ingénieur civil de son état, dynamique et laborieux, M. Fabre voyait juste et grand ; il était essentiellement réalisateur.

De son vivant, il fut propriétaire de la grande bastide de « Cachou », sur la route du Mai. Jadis « Cachou », avait appartenu à une famille Martinenq (acte du 16 août 1574, notaire Aycard, de Six-Fours).

Un monument funéraire (colonne tronquée), placé au début du cimetière de La Seyne, rappelle la mémoire de ce digne serviteur du pays.

Il serait injuste de ne pas associer l'œuvre de rénovation accomplie de 1880 à 1900 le souvenir d'autres premiers magistrats : MM. Cyrus Hugues, Louis Barré, Pierre Audoly, Honoré Sabatier et François Bernard qui contribuèrent à cette augmentation de La Seyne. Enfin, pour ce qui concerne le projet d'assainissement étudié par les services de M. Fabre vers 1890, il n'est pas mauvais de noter que notre grande voisine toulonnaise connaissait encore, en 1905, le passage du « torpilleur » dans ses rues ; pas au sens maritime du mot, bien sûr !

427. Au moment où nous allons raconter l'histoire du Service des câbles télégraphiques sous-marins de La Seyne, nous devons personnellement rendre un hommage ému et particulièrement reconnaissant à la mémoire du commandant Jean Pelletier, ancien capitaine au long cours, commandant de vaisseau câblier, décédé à La Seyne le 20 janvier 1960. C'est grâce au commandant Pelletier, que nous avons pu disposer d'une précieuse documentation qui nous a permis d'écrire substantiellement cette histoire de nos câbliers.

Du point de vue purement maritime, l'endroit semblait offrir moins de facilités peut-être car il n'y existait rien qui puisse permettre aux navires l'approche aisée de la future usine ; pas de profondeur, aucune possibilité d'amarrage. Précisons ici, pour le lecteur ne connaissant pas La Seyne, que la partie de rivage dont nous parlons était représentée par un vaste terrain vague situé au quartier des Esplageolles, au nord de la ville et de la caserne des douanes, à l'est de l'actuelle avenue de Toulon.

Néanmoins, en dépit de ces inconvénients, la situation des lieux paraissait si avantageuse que l'administration des Postes et Télégraphes arrêta rapidement son choix sur eux et décida d'entreprendre le creusement d'une darse et d'un chenal d'accès depuis la rade de La Seyne ; travaux considérables qui seront assez promptement exécutés.

Il faut ajouter que l'acquisition des terrains domaniaux nécessaires et la réalisation de l'établissement projeté furent grandement aidés par l'appui apporté, en la circonstance, par notre concitoyen M. Cyrus Hugus, alors maire et conseiller général du canton, qui, avec lucidité, vit dans cette entreprise un appoint appréciable pour l'économie et la prospérité seynaises. Dans sa tâche, il fut secondé avec dévouement par M. Allègre, député de la circonscription.

LE SERVICE DES CÂBLES S'INSTALLE À LA SEYNE

Ce fut en 1885 que le Service des câbles télégraphiques sous-marins vint s'installer à La Seyne après l'achèvement des ateliers de la darse et du chenal d'accès dont la construction avait été confiée à la Société des Grands Travaux de Marseille.

Auparavant, ce service se trouvait au port de commerce de Toulon où il ne disposait que d'un simple hangar à matériel et d'un poste d'amarrage pour une sorte de petit bâtiment, ancien remorqueur de la Marine, transformé en câblier, qui se nommait l'*Ampère*.

Le premier câble de communication télégraphique sous-marin du service français avait été mis en service, en Méditerranée, en 1871 ; il reliait Marseille à Alger. Ce câble avait été fabriqué et posé par les Anglais qui, en 1870 et en 1871, avaient aussi placé deux câbles sous-marins entre Marseille et Bône afin de s'assurer une liaison passant à travers la France et disposant d'un relais en Algérie avec leurs possessions de Malte, d'Alexandrie et des Indes.

Le premier câble français Marseille-Alger avait l'inconvénient de passer sur le plateau rocheux sous-marin de Minorque, aux Baléares ; il fut fréquemment interrompu et on l'abandonna finalement après la Grande Guerre 1914-1918.

Quant aux deux câbles Marseille-Bône qui traversent des fonds réguliers de deux mille sept cents mètres de profondeur, ils sont toujours en service.

Mais au cours des années qui suivirent 1870, de triste mémoire pour les Français, un grand essor marqua l'industrie des câbles sous-marins qui était alors uniquement britannique. En dépit, cependant, de ce monopole, les besoins de notre pays devinrent si pressants que la France fit construire deux usines de fabrication de câbles aux environs de 1880 : l'une à Calais, par la Société industrielle des

Téléphones ; l'autre à Saint-Tropez, par la Société Grammont qui avait son siège social à Lyon.

Et ce fut pour régulariser le marché des câbles sous-marins et pour satisfaire aux besoins de son réseau côtier que l'administration française des Postes et Télégraphes fit également édifier une usine d'État, chez nous, à La Seyne ; ce fut de 1882 à 1885.

Il y a tout lieu de penser que ce fut au lendemain de 1870 que furent nommés, à Toulon, les premiers fonctionnaires du Service des câbles sous-marins et, en tout cas, après que la pose de la première liaison avec Alger eut été effectuée. Sans doute, le premier service ne fut-il qu'embryonnaire et dut demeurer provisoire en attendant l'achèvement de l'usine de La Seyne.

Cette dernière une fois construite, il resta à la doter du moyen d'action indispensable à la réparation et à la pose des câbles qui, jusqu'à une époque récente, étaient encore fabriqués et posés par les Anglais ; il fallait à La Seyne un bâtiment câblé de haute mer, capable de procéder lui-même à des travaux de réfection par quelque trois mille mètres de profondeur et susceptible de se tenir à la lame par tous les temps.

LES PREMIERS « CÂBLIERS » ET LEURS ARMEMENTS

Pour combler cette importante lacune, l'administration des Postes et Télégraphes se tourna tout naturellement du côté de la Marine nationale pour lui demander de mettre à sa disposition un navire suffisamment solide, capable, après adaptation, de rendre les services qu'on exigerait de lui.

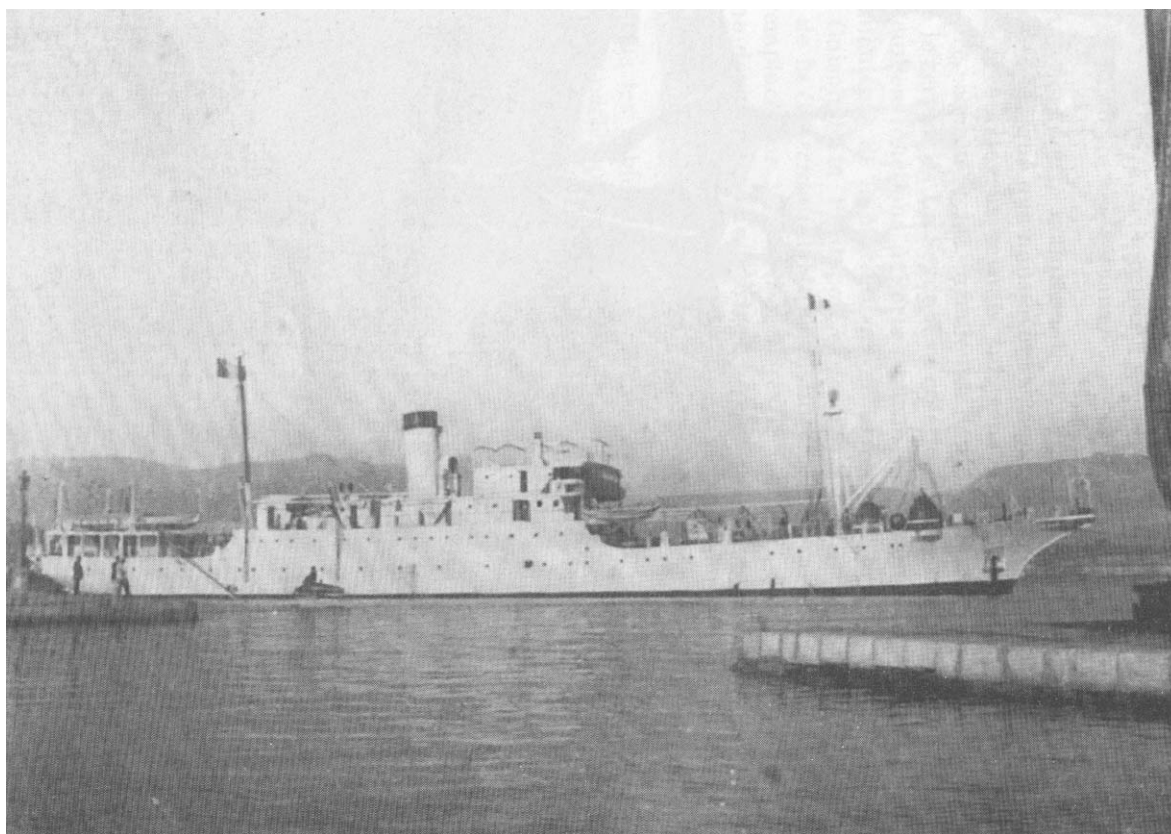
Comme au premier chef, il s'agissait d'une question d'ordre national, la Marine militaire s'empressa, avec sa compréhension habituelle, de prêter aux Postes et Télégraphes le transport à vapeur *Vaucluse* qui fut le premier navire à inaugurer, à La Seyne, la darse et le chenal récemment ouverts.

Malheureusement, les services de la Marine ne tardèrent pas à reprendre leur bateau pour le transformer en bâtiment hydrographique ; c'est dans cette affectation que ce dernier terminera une longue carrière à Madagascar, après la guerre 1914-1918.

Le *Vaucluse* eut un remplaçant à l'usine des câbles ; ce fut la *Charente*, que tous les vieux Seynois ont bien connue car elle restera attachée à La Seyne de 1885 à 1920.

La *Charente* était un ancien transport de troupes construit sous Napoléon III, qui avait participé à la campagne du Mexique de 1867. Ce bâtiment était d'une robustesse exceptionnelle et il pouvait marcher douze nœuds avec le seul emploi de la vapeur ; car la *Charente*, grée en trois-mâts-barque, pouvait aussi utiliser la force motrice du vent et économiser sa provision de charbon.

On équipa donc la *Charente* en navire câblé. Après cette transformation, elle prit part à toutes les campagnes de réparation et d'entretien des câbles sous-marins de la Méditerranée occidentale. Chaque année, à la belle saison, elle franchissait, en outre, le détroit de Gibraltar pour participer aux tournées de remise en état des lignes sous-marines françaises de la Manche et de l'Atlantique.



Navire câblé en appareillage. - Cliché G. Giraudo.

Sait-on, qu'au cours de l'année 1891, que ce fut la *Charente* qui posa le câble télégraphique Toulon-Ajaccio fabriqué à l'usine de La Seyne 9

L'établissement seynois paraissait donc posséder l'outil voulu pour remplir pleinement et avec succès sa mission.

Cependant, une difficulté demeurait ; elle provenait de la question de l'armement des bateaux câbliers que le Service des câbles sous-marins avait à employer pour ses travaux en mer.

En effet, la *Charente* comme le *Vaucluse* avaient été remis à l'administration des Postes et Télégraphes avec des équipages qui appartenaient à la Marine militaire, et ce, pour la raison bien simple que les Postes et Télégraphes ne possédaient, eux-mêmes, aucun personnel navigant susceptible d'armer les navires dont ils disposaient.

Or, on ressentit bientôt la nécessité impérieuse de former des gens spécialisés dans les missions en mer propres aux câbliers, d'autant plus que les relations de service entre militaires et fonctionnaires civils devenaient assez difficiles du fait de la dualité de personnels ayant des origines différentes. De son côté, l'organisation même du commandement posait un problème délicat, les officiers appartenant à la Marine ne pouvant admettre de ne pas être les seuls maîtres à bord. Et pourtant, sur le plan technique, il était logique que l'ingénieur du, Service des Câbles eût la conduite des travaux.

Cet état de choses — on le devine — fut la source de très fâcheux conflits d'attributions qui, fréquemment, tournèrent à l'aigre-doux et parfois au comique ; ce qui est certain, c'est que cela ne facilita nullement une bonne entente désirable pour des gens partageant, en somme, la même vie mais ayant, chacun, leurs propres devoirs et leurs personnelles responsabilités.

Rien d'étonnant, en ces conditions, qu'il se produisit des luttes de préséances plutôt sévères. Il arriva même, un jour, que la *Charente* étant sous les ordres d'un lieutenant de vaisseau, l'ingénieur des Postes et Télégraphes embarqué sur ce navire crut devoir, de sa propre autorité, se faire confectionner un uniforme de capitaine de frégate !... On imagine sans peine quelle dut être la réaction des officiers de marine. Une tradition, transmise par les années, veut que les commandants militaires de la *Charente*, les lieutenants de vaisseau Hornu et Sicard, eurent sans cesse fort à faire pour maintenir leurs prérogatives.

Il était évident que pareille situation ne pouvait indéfiniment se prolonger.

Un beau jour, fatiguée des, plaintes continuelles émanant des deux corps, la Marine prit une décision héroïque : elle retira, purement et simplement, ses équipages, officiers compris, en laissant le bâtiment à la disposition de l'administration des P.T.T. Cela se passa en 1889.

LES P.T.T. RECRUTENT UN NOUVEL ÉQUIPAGE

La Marine retirant son personnel, il fallut bien, alors, en trouver un autre afin de pouvoir utiliser la *Charente* ; la chose ne fut pas facile pour une administration civile.

Que fit cette dernière ? Elle s'efforça de procéder à un recrutement laborieux parmi les marins du commerce, inscrits maritimes ou pêcheurs de La Seyne et des environs ; le commandement du navire fut confié à un jeune capitaine au long cours, M. Guisolphe.

Pour la partie « machines », elle eut recours au chef mécanicien de la *Charente* qui appartenait à la Marine militaire mais qui prit sa retraite à ce moment-là ; c'était un Seynois, M. Augustin, qui accepta de continuer à servir à bord comme agent civil.

Quant à la maistrance du bâtiment, elle fut initiée au travail spécial de la manipulation des câbles par des ingénieurs du service ; et, finalement, au bout d'un certain temps, grâce à la bonne volonté de tous, un premier équipage civil put assurer le fonctionnement du bateau câblé. On doit dire qu'il fit rapidement preuve d'une maîtrise incontestable puisque ce fut avec ce nouvel armement que, dès 1891, la *Charente* put procéder aux opérations de pose du câble sous-marin Toulon-Ajaccio.

La paix étant enfin revenue dans la maison, l'ingénieur des P.T.T. mis à la tête du service alla habiter au quartier Brégaillon une résidence appelée « Le Château Vert ». À cette époque, ce quartier ne manquait pas de charme : des villas avec jardins s'élevaient sur le versant de la colline ayant des vues sur la baie de La Seyne, la Petite rade et le port d'attache de la *Charente*.

Chaque matin, une baleinière de ce navire, armée par quatre hommes, se rendait à Brégaillon pour y prendre l'ingénieur et le conduire à l'usine des câbles, dans les mêmes conditions que celles en usage pour les commandants des bâtiments de guerre mouillés sur rade.

Ce cérémonial, qui ne manquait pas d'allure, ne dura qu'un temps, car il arriva que le domicile de l'ingénieur du service fut transféré certain jour au numéro 37 du boulevard du 4-Septembre, à La Seyne. Des locaux y avaient été aménagés, en effet, dans une grande villa qui abrita désormais les bureaux de la direction et les appartements privés du chef de service ; ces dispositions établirent ainsi une distinction entre les services d'exécution, logés à l'usine et sur la *Charente*, et ceux de la direction proprement dite des Câbles télégraphiques sous-marins siégeant en ville.

L'ÉVOLUTION DES RÉSEAUX SOUS-MARINS

Car les années des alentours de 1890 manifestèrent en effort évident d'organisation plus poussée dans le domaine des communications sous-marines qui révélait une grande évolution dans les pays du monde entier.

C'était l'époque, en effet, où les Anglais commençaient à recouvrir le globe d'une trame de lignes qui forçaient l'admiration de maintes nations et témoignaient d'une activité considérable de leur part.

À leur tour, suivant les Anglais, les Allemands posaient aussi des lignes importantes dans l'océan Atlantique.

Mais empressons-nous d'ajouter que notre propre pays ne demeurait pas en arrière de cette compétition pacifique ; grâce à ses moyens industriels privés de Calais et de Saint-Tropez, grâce aussi à ceux de son établissement d'État de La Seyne, la France était descendue également dans l'arène.

La Société industrielle des Téléphones avait fait l'acquisition d'un bateau anglais qu'elle baptisa *François-Arago*. C'est avec ce navire qu'elle posa le câble d'Oran en 1892 et celui de Bizerte en 1893 ; plus tard, vers 1900, elle procéda encore, avec le même bâtiment, à la pose de nouveaux câbles en Indochine, à Madagascar et à la Nouvelle-Calédonie.

Il faut noter ici que le navire *Calabria* avait posé, de son côté, au printemps de 1893, le câble Marseille-Bizerte-Tunis pour le compte de la maison A. Grammont ⁴²⁸.

À l'époque dont nous parlons, l'Angleterre possédait une bonne dizaine de bateaux câbliers spécialisés dont le *Faraday*, la *Scolia*, la *Britannia*, etc. et, en outre, une vingtaine de bâtiments de commerce qui avaient été adaptés aux opérations d'immersion de câbles sous-marins. Toute cette flotte avait sa base habituelle aux docks de Londres.

En France, l'État pouvait disposer, pour ses propres travaux, de la *Charente* et du *Pouyer-Quertier*, lequel avait été spécialement construit pour effectuer la pose du Brest - New York ⁴²⁹.

Ajoutons qu'en 1901, la vaillante *Charente* effectuera l'immersion du câble Oran-Tanger ainsi que celle du câble unissant Tanger à Cadix, en Espagne, dotant le Maroc de ses premières liaisons internationales.

On peut affirmer que les quarante années qui séparent 1870 de 1910-1914 constituent, par elles-mêmes, une période absolument révolutionnaire dans l'ordre des liaisons entre les divers continents et que notre Service français des câbles sous-marins, sans avoir eu la prétention de rivaliser avec la très puissante compagnie anglaise de l'Eastern Telegraph, y fit tout de même excellente figure.

LE DÉVELOPPEMENT DU SERVICE DE LA SEYNE

L'essor et l'ampleur qu'avait pris, en cette fin du XIX^e siècle, le Service des câbles télégraphiques sous-marins de La Seyne étaient tels que ce dernier se trouva obligé d'envisager soit rapprochement de l'administration centrale des P.T.T. de Paris et, en même temps, des organisations internationales qui s'occupaient des relations télégraphiques mondiales.

On ne sera donc pas surpris d'apprendre que, vers 1905, la Direction des câbles sous-marins quitta La Seyne pour aller s'installer dans la capitale ; par la suite, cette direction deviendra d'ailleurs fort importante du fait que son développement ne fera que croître au fur et à mesure de l'extension de ses réseaux.

Arrêtons-nous, maintenant, pour nommer quelques pionniers de l'époque héroïque que nous avons évoquée, ouvriers de la première heure dont nos concitoyens

428. La *Calabria* était un navire en fer, de 2.031 tonnes, construit à Glasgow en 1857 et mesurant 102 mètres de longueur sur 12,65 m de largeur et 6,25 m de creux. Ce bateau possédait un avant à guibre, mât de misaine à phare carré, deux mâts avec brigantine ; il était mixte, marchant à la vapeur et à voiles. (Journal de la Marine, *Le Yacht*, du 18 mars 1893).

429. Pouyer-Quertier était ministre des Finances de Thiers en 1871-72. Habile financier et économiste remarquable, il prit une part importante aux discussions du traité de Francfort et contribua notablement à la libération anticipée du territoire.

seynois ont, sans doute, entendu parler et même, peut-être, connus : les ingénieurs Boujol et Laroze, le premier ayant dirigé le service de La Seyne à sa création, le second ayant été le premier directeur en fonctions à Paris ; parmi les commandants de câbliers ne provenant pas de la Marine, qui en prirent les premiers la barre, furent MM. Guisolphé et Philippot, et le premier chef mécanicien en date à bord de la *Charente* fut M. Augustin, qui prit sa retraite en 1908 et qui fut remplacé par M. Durbec. Après le transfert de la direction à Paris, l'usine de La Seyne fut dirigée pendant de longues années par M. Pasquion qui avait fait toute sa carrière dans le service ; M. Pasquion prit sa retraite à La Seyne où il s'éteignit à un âge avancé.

Tous les câbles télégraphiques sous-marins dont nous avons précédemment parlé, qui relient la métropole à l'Afrique, furent mis en place avant l'invention des sondeurs électriques, et, dans la presque totalité des cas, leur tracé, sous-marin suit la voie la plus directe sans tenir compte de la nature des fonds qu'ils épousent. C'est pourquoi la plupart d'entre eux passent sur des plateaux de nature rocheuse où, inévitablement, ils s'usent rapidement ; ce qui exige, toutes les années et à plusieurs reprises, l'intervention d'un navire câblé pour les remettre en état.

Or, de nos jours, particulièrement depuis 1935, les bâtiments câbliers ont à leur disposition des sondeurs électriques qui, instantanément, donnent la profondeur de la mer. Il s'ensuit que chaque mission de pose de câble est précédée d'une campagne minutieuse de sondages qui permettent de déterminer quel est le tracé le plus correct à suivre avant opérations ; il en résulte que l'entretien des câbles sous-marins devient, grâce à ces moyens et méthode, beaucoup plus économique et avantageux car il est de fait que les câbles sous-marins, mouillés en Méditerranée avant la guerre de 1914, étaient constamment l'objet de réparations et que la *Charente* ne chômait guère.

RÉNOVATION ET NOUVEAU CÂBLIER

On se trouva, à la veille de la Première Guerre mondiale, devant un vaste programme français de rénovation du réseau sous-marin télégraphique. En 1913, un quatrième câble venait d'être posé sur Alger, dans l'excellentes conditions d'ailleurs ; le département algérien de Constantine, qui ne possédait pas de liaisons directes avec la France, réclamait de son côté un câble reliant Philippeville à Marseille.

Enfin, on avait mis à l'étude le remplacement de la *Charente* devenue, avec les années, un vétéran chargé de services et de gloire.

C'est ainsi que l'administration des P.T.T. fit construire en Angleterre un nouveau câblé qui reçut le nom de *Émile-Baudot*⁴³⁰ ; les plans de ce bateau avaient été établis sur le modèle d'un navire britannique similaire en construction chez nos voisins à la même époque, ce qui facilita les études et la fabrication. Toutefois, ce ne sera qu'après l'armistice de 1918 que l'*Émile-Baudot* pourra rallier La Seyne et que la vieille *Charente* rejoindra sa nouvelle base du Havre où elle n'achèvera sa longue carrière qu'en 1930 comme nous le verrons ultérieurement

430. Émile Baudot né à Maqueux (Haute-Marne) en 1845, étant fonctionnaire des P.T.T., créa divers types de relais et plusieurs appareils dont un nouveau télégraphe adopté en 1877, système que l'administration perfectionna.

Nous dirons que, pendant toute la guerre de 1914-1918, ce fut cependant la Charente qui supporta la charge de l'entretien des lignes de l'Afrique du Nord dont le trafic était considérable. D'autre part, en accord avec les nations alliées, une importante opération fut entreprise dans l'Atlantique : le câble sous-marin allemand qui reliait le port d'Emden à Ténériffe (îles Canaries) fut dérouté à l'entrée de la Manche et envoyé à Brest.

Dans le sud, le même câble fut relevé à partir de Ténériffe et dirigé vers Casablanca ; de ce dernier port, on l'achemina sur Dakar.

Voilà comment, au cours des hostilités européennes, le réseau français put s'enrichir d'une nouvelle liaison sous-marine extrêmement précieuse avec l'Afrique, surtout avec le Maroc.

Mais, pour cette magistrale opération, on eut recours à un grand navire anglais, *Dacia*, sur lequel s'étaient embarqués des ingénieurs français ; la fatalité voulut que, sa mission étant terminée, *Dacia* fut coulée par un sous-marin allemand en rade de Funchal (Madère). Ajoutons que notre pays put conserver, après l'armistice, ce magnifique câble à gros trafic, acquisition qui lui fut confirmée par le traité de Versailles de 1919.

Comme nous l'avons dit, ce fut à la fin de 1918 que l'*Émile-Baudot* vint à La Seyne prendre la place de la *Charente*.

Bien qu'il fût moderne et entièrement neuf, l'*Émile-Baudot* était un navire d'un échantillon trop faible pour les missions à remplir en Méditerranée. En effet, il était issu d'un prototype destiné à la Manche, mer peu profonde, relativement abritée, où les travaux ne nécessitent pas l'embarquement d'un effectif important ; aussi, les anciens de son personnel ont-ils conservé de leur séjour sur ce bateau un souvenir pas très fameux, surtout celui des jours de tempête et de coups de mistral essuyés pendant les douze années au cours desquelles ce bâtiment « bourlingua » en Méditerranée et demeura attaché à La Seyne.

Ce fut sans doute à la suite de son adaptation médiocre à cette mer, que l'*Émile-Baudot* ne put exécuter, en 1925, la pose du câble sous-marin Marseille-Philippeville, mission qui dut être confiée à un navire anglais.

Après cette opération marquée par de multiples incidents techniques, une période plutôt calme sembla s'ouvrir pour le Service français des câbles sous-marins. Cette tendance paraissait peu explicable cependant, car dans cette période d'entre-deux-guerres, le trafic était particulièrement intense et continu ; d'autant plus inexplicable qu'à cette époque la rupture d'un câble avec l'Algérie prenait les allures d'une catastrophe et provoquait aussitôt d'énergiques protestations dans la presse, et même, si par une coïncidence fâcheuse et inconnue deux câbles se trouvaient interrompus au même moment, une intervention au Parlement.

La chose se produisit d'ailleurs. Il arriva un jour, en effet, qu'une sorte de séisme sous-marin — il s'en produit parfois au fond des mers — occasionna l'interruption simultanée de trois câbles à la fois. Ce fut une véritable tempête terrestre ; le ministre interpellé ne dut son salut qu'en déclarant avec force que le navire câblé chargé des réparations se trouvait déjà sur les lieux et qu'il travaillait

nuit et jour, sans perdre un seul instant. C'était, évidemment, tout ce qu'il pouvait dire de mieux pour apaiser l'ire de nos parlementaires.

NOUVEL ESSOR

Grâce au ciel, des hommes énergiques, clairvoyants entreprirent de donner une nouvelle impulsion à l'entreprise nationale qu'était le Service des câbles sous-marins, service qui paraissait ralentir la continuation de son effort. Or, les nécessités de l'heure exigeaient, au contraire, un renouvellement de dynamisme pour faire face à l'évolution des temps.

L'Administration le comprit, les hommes d'action furent encouragés. Sous la direction énergique de son nouvel ingénieur en chef, le service fut rapidement modernisé et, dès 1930, un beau câbliez, l'*Ampère*, construit en l'espace d'une année par les Chantiers navals de La Ciotat, arrivait à La Seyne pour y remplacer l'*Émile-Baudot* qui fut rendu à sa véritable destination, celle de l'entretien des lignes de la Manche et du réseau côtier des îles de l'Atlantique.

Mais l'entrée en service de l'*Ampère* entraîna la mise à la retraite définitive de la vieille *Charente*, vraiment arrivée à bout de souffle après trois quarts de siècle de bons et loyaux services ; ce bâtiment fut remis à sa légitime propriétaire qui était la Marine nationale, laquelle, suivant la procédure réglementaire, la versa aux Domaines.

Ce fidèle et fier serviteur, ce vaisseau né au temps du second Empire et que La Seyne avait fini par considérer comme faisant partie de son propre patrimoine, termina sa belle carrière sous le marteau des démolisseurs qui, paraît-il, eurent beaucoup de besogne pour venir à bout de sa robuste coque de fer.

Ce fut vers la même époque que le gouvernement français fit l'acquisition, chez les Anglais, d'un autre navire câbliez, plus faible que l'*Ampère* pourtant ; ce nouveau venu fut baptisé *Arago* en souvenir du *François-Arago*, de la Société industrielle des Téléphones qui, dans le passé, avait posé plusieurs câbles coloniaux aux environs de 1900.

Ce nouvel *Arago* fut basé à Dakar et chargé de l'entretien du réseau de l'A.O.F. et de l'Atlantique-Sud.

Alors, la France disposa d'une solide infrastructure avec l'*Arago* à Dakar, l'*Émile-Baudot* dans la Manche et l'*Ampère* en Méditerranée ; avec aussi ses usines de Calais et de La Seyne. Celle de cette dernière ville fut modernisée et reçut des câbleuses électrifiées ; La Seyne fut mise en mesure de pouvoir satisfaire à des programmes de fabrication toujours plus hardis.

Ce fut, grâce à ces moyens, une nouvelle période brillante pour le Service des câbles télégraphiques sous-marins, période au cours de laquelle, en moins de dix années, on dota le réseau des enrichissements suivants : en 1931, un câble sur Bizerte ; en 1932, un câble sur Oran ; en 1938, encore un câble sur Bizerte et, en 1939, un dernier câble sur Oran.

Ajoutons qu'entre-temps, en 1936, il fut établi un câble sous-marin stratégique reliant la Yougoslavie (Cattaro) à la Tunisie ; ce qui permettait à la France de rester en

liaison avec ses alliés balkaniques et du Moyen-Orient sans avoir à passer, pour ses communications, par l'Europe centrale.

Tous ces divers câbles dont nous venons de parler furent posés par le câblier *Ampère* après avoir été fabriqués par les établissements de La Seyne et de Calais ⁴³¹.

Enfin, à la veille même de la Seconde Guerre mondiale, en 1939, une nouvelle unité, à grand rayon d'action, fut mise en chantier à Rouen. Elle était destinée à remplacer l'*Arago* dont l'achat était largement amorti par les opérations de la remise en état du réseau de l'Ouest africain.

Ce vaisseau s'appellera l'*Alsace* ; il est, actuellement, attaché à La Seyne.

LA GUERRE 1939-1945

C'est en une belle période d'activité que le conflit éclatant en septembre 1939 trouvait notre Service des câbles sous-marins. Comme on vient de le voir, il avait doté, à cette heure-là, notre pays d'un superbe réseau de lignes sous-marines lui assurant des relations sûres avec tous les territoires d'outre-mer, avec ses alliés, avec le reste du monde. En ce domaine, des hommes patriotes, prévoyants, placés à la direction des transmissions, avaient su envisager toutes les éventualités devant lesquelles la France pouvait être placée ; on peut assurer que là tout fut prêt pour affronter les événements, et il faut être fier de l'œuvre réalisée.

Mais bientôt, hélas ! viennent des heures sombres. À l'heure où la France était envahie, en juin 1940, l'*Alsace*, qui était en train de faire ses essais, put heureusement prendre le large et rallier Dakar où se trouvait l'*Arago*, tandis que l'*Émile-Baudot*, traversant la Manche, cherchait un refuge en Angleterre,

Quant à l'*Ampère*, il fit route sur Oran après avoir rempli, avant son départ, ses cuves à câbles à La Seyne.

C'est dans cette situation que le douloureux armistice de 1940 trouva nos navires câbliers.

Cependant, une partie du territoire national était occupée par l'ennemi mais, en dehors des câbles atterrissant à Brest et qui, de ce fait, tombaient sous la coupe des Allemands, tout le reste du réseau sous-marin put demeurer dans les mains des autorités françaises, du moins pendant les deux ans et demi que dura la « zone libre », ce qui, jusqu'à l'occupation de cette dernière, en novembre 1942, rendit les plus signalés services au pays.

Même après la coupure intervenue entre la métropole et les territoires d'outre-mer, les lignes sous-marines continuèrent à relier ces derniers entre eux ; bien mieux, ils furent mis en communication avec des réseaux anglais et américains et purent ainsi communiquer avec le monde entier, sauf, bien entendu, avec les pays européens courbés sous le joug.

431. Vers l'époque de Munich (septembre 1938), un autre câble stratégique fut placé par les soins d'un navire anglais affrété par le gouvernement français. ce câble unissait la Tunisie au Liban.

Ainsi, jusqu'en 1942, les bateaux câbliers purent continuer leurs diverses missions.

Lorsque les Alliés débarquèrent en Afrique du Nord, l'*Alsace* se trouvait en carénage à Alger, l'*Arago* était à Oran et l'*Émile-Baudot* dans le sud de l'Afrique, naviguant sous les couleurs britanniques avec un équipage anglais, car son ancien équipage français avait été expulsé manu militari le 3 juillet 1940 et rapatrié en France.

L'*Ampère* eut moins de chance que ses frères. En effet, il se trouva bloqué à Toulon avec impossibilité d'en sortir à la suite des événements de fin novembre 1942 ; ce fut, pour ce bateau, pour l'usine de La Seyne, pour notre commune, le début de la triste période de l'occupation étrangère que nous avons connue.

En ces pénibles circonstances, quelque chose fut heureux : c'est que Allemands et Italiens avaient des vues différentes sur l'avenir et l'utilisation des réseaux sous-marins. Ce qui fit que leurs désirs se neutralisèrent mutuellement ; il en résulta que l'usine de La Seyne ne fut jamais sous la direction d'un des maîtres de l'heure.

Malheureusement, l'*Ampère*, conduit à Marseille au début de 1944 et amarré au môle du cap Janet, fut détruit en même temps que les ouvrages du port phocéen au moment de la retraite allemande d'août 1944 ; la coque du pauvre câblier fut éventrée par des blocs du quai qui était miné et qui fut disloqué par les explosions. Ainsi, du fait de l'ennemi, se termina l'existence d'un beau navire, déjà familier aux Seynois et qui avait rendu, dans une trop courte carrière, de grands et appréciables services, notamment par sa contribution à la pose de la plus grande partie des câbles du programme de rénovation entrepris avant la guerre.

Les marins, qui sont des gens un tantinet superstitieux, firent un rapprochement entre le tragique destin de l'*Ampère* et certain incident survenu à ce navire lors de son lancement à La Ciotat, le 8 mai 1930. Effectivement, ce jour-là, lors de sa mise à l'eau, le bâtiment, après avoir glissé pendant plusieurs mètres sur sa cale, s'arrêta soudainement à l'instant où son arrière touchait à la mer ; il fallut trois bonnes journées d'efforts pour le tirer de son étrange situation, laquelle, il faut le dire, se présente fort rarement. Néanmoins, dans le discours de circonstance qu'il prononça ce jour-là, le directeur général des Chantiers de La Ciotat ne manqua pas de rassurer les assistants en leur citant des précédents illustres qui firent pourtant de très belles carrières à travers les océans.

APRÈS LA LIBÉRATION DU PAYS

Dans notre commune, sinistrée à soixante-cinq pour cent environ, la section de Saint-Mandrier comprise, au milieu de destructions de toute sorte, quais éventrés, chantiers ruinés, immeubles ravagés, bateaux coulés, etc., seuls, au lendemain de la libération de notre territoire, se trouvaient intacts, par un concours de circonstances providentiel, le pont-levis de la voie ferrée des Chantiers, sauvé par des résistants, et l'usine seynoise des câbles sous-marins avec son outillage, son matériel de réserve et tout un approvisionnement, en provenance de l'*Ampère*, que l'on avait déchargé en 1944 et camouflé à Salernes, dans le Var.

Le sauvetage de ces importants outils, pont-levis et usine aura de très utiles conséquences pour la reprise de la vie économique, nationale et locale ; tous deux seront extrêmement précieux après le départ des occupants.

En ce qui concerne le Service des câbles sous-marins, ce fut une belle récompense pour le patriotisme des gens qui, en des jours passablement tourmentés, endossèrent de graves responsabilités. À la conservation de l'usine et de ses moyens s'ajouta bientôt un complément heureux : lorsque les navires câbliers *Alsace* et *Arago* revinrent à La Seyne, ils eurent la joie de trouver, sur place, les matières dont ils avaient le plus urgent besoin ; du linge, de la vaisselle, du matériel pour travaux sur câbles, des machines, toutes choses enfin dont l'Afrique du Nord, d'où ils venaient, était complètement dépourvue, dont les Alliés eux-mêmes se trouvaient rationnés.

Il fut, sans doute, peu de services en France qui purent ainsi mettre à la disposition des arrivants tant de choses précieuses et rares, car on sait que, dans son ensemble, la nation avait été littéralement vidée de sa substance.

Mais une mission particulièrement urgente incombait aux bateaux câbliers : le rétablissement des liaisons télégraphiques avec les terres d'outre-mer et, principalement, avec l'Afrique du Nord.

Les câbles nécessaires ayant été pris à l'usine de La Seyne, les bâtiments seront sur la brèche pendant trois bonnes années.

Toujours à la même époque, le gouvernement français avait demandé aux Anglais la restitution de l'*Émile-Baudot* envoyé en station aux Indes. D'ailleurs, avant le débarquement en Provence déjà, le Comité d'Alger avait entamé des démarches à ce sujet ; ces dernières aboutirent assez rapidement d'autant plus que le navire était très fatigué, ses chaudières dans un état lamentable.

Pour revenir des Indes, l'*Émile-Baudot* fit un voyage interminable et il fut restitué à la France à Gibraltar, en décembre 1944. Toutefois, son état du moment le rendait absolument inutilisable.

La France dut le faire réparer à ses frais à Alger car les Britanniques avaient objecté que leur arsenal de Gibraltar était débordé de travail et ne pouvait s'occuper de la remise en état de ce câblier ; cependant, on était si satisfait de l'avoir récupéré qu'on ne perdit pas de temps en discussions et que, dès que le pavillon national eut été hissé à bord, on conduisit l'*Émile-Baudot* à Alger où il subit trois mois de réparations avant de reprendre sa place sur mer où il remit en état le réseau méditerranéen, travail déjà commencé par l'*Arago* qui avait, lui-même, rétabli tous les câbles coupés en rade de Marseille par l'ennemi.

Ajoutons que l'*Arago* ne tarda pas à être remis aux Domaines après son remplacement effectif par l'*Émile-Baudot*.

Quant à l'*Alsace*, elle bataillait dans l'Atlantique sur les câbles de l'Amérique du Nord et du Sud ; sur ceux, aussi, de Brest à Dakar et de Brest à Casablanca qui n'avaient plus été entretenus depuis l'arrivée des Allemands à Brest, en juin 1940.

Cependant, dans le port de Marseille ravagé, on avait procédé à l'inventaire des épaves qui l'encombraient ; celle de notre pauvre câblier *Ampère* fut estimée

irrécupérable. Pourtant, ses chaudières étaient restées intactes ; elles furent retirées de l'eau, nettoyées par les soins des Chantiers de Provence et expédiées à l'arsenal de Lorient pour en équiper un vieux bateau câblé. Il s'agissait de l'*Edouard-Jeramec* que les Américains avaient mis à la ferraille à cause, paraît-il, du mauvais état de ses appareils évaporatoires.

L'Administration sut faire les frais indispensables à la remise en état de ce bâtiment ; elle eut ainsi, pendant plusieurs années, un grand et bon navire qu'elle utilisa pour réparer le réseau sous-marin de l'Atlantique Nord, zone marine particulièrement dure pour la navigation.

En récupérant l'épave de l'*Ampère* dans le port phocéen, on fit une trouvaille : celle d'un autre câblé, un italien, le *Gheasone*, qui avait justement, pendant l'occupation, effectué la coupure des câbles sous-marins en rade de Marseille. Après un examen général par les scaphandriers, on le jugea digne d'être renfloué ; le ministère des P.T.T. donna les ordres nécessaires à cet effet. De cette manière, la flotte des navires câblés put s'enrichir, quelques mois plus tard, d'une nouvelle unité qui prit le nom d'un grand savant français, ce fut le *d'Arsonval*.

LE PRÉSENT ET L'AVENIR LA TÉLÉPHONIE SOUS-MARINE

Pour l'énorme besogne de relèvement que nous venons de retracer, plusieurs années de labeur incessant, d'initiatives, d'activité énergique et de grosses dépenses furent nécessaires ; elles exigèrent intelligence et dévouement de tous les agents du Service des câbles télégraphiques sous-marins.

Et le but principal ne fut atteint que lorsque le réseau de l'Atlantique Nord eut été remis en état d'exploitation ; alors, l'*Edouard-Jeramec*, qui réclamait à la fin des travaux de trop importantes réparations, fut condamné et l'Administration passa commande d'un nouvel *Ampère*, le troisième du nom. Ce navire était destiné à remplacer son prédécesseur disparu.

Mais, au cours des années qui suivirent la libération de la France, les chantiers navals étaient surchargés de travaux et de commandes. De ce fait, ce ne fut qu'en 1951 que l'*Ampère* put être lancé aux Chantiers de Normandie, au Grand-Quevilly, près de Rouen, et ce ne sera qu'à la fin de l'année suivante qu'il viendra prendre son poste à La Seyne.

Depuis cette époque, la répartition des câblés est la suivante : l'*Ampère* et l'*Alsace* sont à La Seyne ; l'*Alsace* qui possède un équipage mixte d'Européens et d'Africains, s'occupe surtout de l'entretien des câbles de la côte d'Afrique, et qui ne l'empêche nullement, quand le besoin s'en fait sentir, de prêter son concours à des missions de l'Atlantique septentrional. C'est ainsi qu'en 1953, elle s'est rendue par deux fois à New York à quelques mois d'intervalle.

À Brest sont basés : le *d'Arsonval*, qui opère entre Brest et les Açores, champ d'action qu'il quitte parfois pour aller en mer d'Irlande ou jusqu'à Dakar ; l'*Émile-Baudot*, vétéran qui continue à servir fidèlement depuis près de quarante ans.

Toutefois, en raison de son âge, on le réserve de préférence aux besognes de la Manche et de la mer du Nord, aux liaisons côtières du littoral français de l'Atlantique.

Avant de terminer le récit des jours, ingrats ou glorieux, vécus par une industrie nationale et semi-maritime, dont l'existence fut et continue à être associée à notre vie seynoise, il nous reste à dire comment fut vaincue et brillamment résolue une dernière épreuve qu'elle eut, en des temps récents, encore à affronter.

Après le rétablissement général du fonctionnement des réseaux télégraphiques sous-marins, un phénomène inquiétant se fit jour : celui d'une baisse du trafic qui s'accusa particulièrement sur les lignes de l'Afrique du Nord ; le temps était loin où le moindre ralentissement dans le service occasionnait aussitôt de véhémentes réclamations.

Cette situation nouvelle pour l'économie de l'exploitation était imputable à plusieurs causes :

- le rendement considérablement amélioré des nouveaux câbles en service,
- le développement de la poste aérienne et l'introduction du téléphone hertzien.

De fait, ces formes nouvelles dans les communications humaines venaient apporter une crise manifeste dans la prospérité d'une activité reposant jusque-là sur l'emploi du télégraphe électrique, crise qui était ressentie dans le monde entier, sur terre comme sous les mers.

Alors, une question redoutable se posa : allait-on, sous l'influence d'une évolution moderne, rapide et imprévue, assister sinon à la disparition mais, tout au moins, à la régression de l'emploi de nos réseaux de câbles sous-marins qui avaient déjà rendu tant de services à l'humanité ? Ces flottes de navires spéciaux, construits et entretenus à grands frais par les divers pays, seraient-elles appelées à être désarmées au fond de leurs ports ? Telles furent les questions que l'on put, un instant, se poser aux alentours de l'année 1952.

On en était là, en effet, lorsque d'une manière aussi nouvelle des facteurs décisifs intervinrent en faveur des services de télégraphie sous-marine. Puisque, se demandèrent nos ingénieurs, le télégraphe était en voie d'être supplanté par le téléphone, pourquoi ne songerait-on pas à mettre ce dernier à la place du télégraphe sous des lignes sous-marines ? Pas totalement, sans doute, mais avec une prépondérance de fait ?

L'idée fut retenue et des techniciens qualifiés s'attaquèrent sans tarder au problème dont la solution n'était, évidemment, pas des plus faciles, la plus grosse difficulté à vaincre étant celle de l'amplification de la modulation. On sait qu'un simple courant, émis à l'une des extrémités d'un câble, arrive constamment à l'autre bout ; mais il n'en est pas de même du son. Or, si sur les câbles téléphoniques terrestres les communications sont régénérées par des stations faciles à établir sur leur parcours, il est plus difficile de réaliser ces stations au fond de la mer et on voit par là toute la complexité de l'entreprise.

Quoi qu'il en soit, après des mois de tenaces recherches, d'essais en laboratoire, à la mer, des ingénieurs éminents, courageux sont parvenus à résoudre finalement le problème, et ce, grâce à l'emploi de lampes amplificatrices introduites sur un parcours du câble, s'unissant à lui, en un mot, de procéder à sa pose par le navire câblé sans plus de difficulté que pour un câble ordinaire.

À partir de cette magnifique innovation technique, une aube nouvelle se leva pour la branche des câbles sous-marins qui, de télégraphiques, devinrent téléphoniques et, ajouterons-nous, en ce domaine, il faut le dire, la France fut à l'avant-garde de cette pacifique révolution.

Au cours de la saison d'été 1957, le bateau de La Seyne l'*Ampère*, spécialement équipé pour la pose des câbles téléphoniques, a placé la première de ces sortes de liaisons qui assurent, dorénavant, soixante circuits simultanés, dans chaque sens, entre Marseille et Alger.

On croit rêver devant une telle performance et, pourtant, il faut bien se rendre à l'évidence ; les transmissions s'effectuent avec une facilité des plus remarquables.

Comme l'*Ampère* ne pouvait emporter, à lui seul, en une unique fois, toute la quantité de câbles téléphoniques nécessaires à l'équipement d'une ligne transméditerranéenne, il fut aidé pour l'opération dont nous venons de parler par l'*Alsace* et par l'*Émile-Baudot*.

Il serait, paraît-il, dans les intentions de l'administration des P.T.T. de faire construire un bâtiment pouvant embarquer à son bord et en une seule fois, toute la longueur de câble indispensable à la création d'une ligne téléphonique sous-marine ; une pareille possibilité faciliterait grandement l'établissement des travaux tout en les rendant plus économiques.

Devant l'immense pas en avant résultant de la parfaite réalisation du premier câble téléphonique sous-marin, devant les progrès qui en découlent pour les communications, les besoins augmentent et il faut les satisfaire. C'est donc une ère des plus encourageantes qui s'ouvre à l'heure actuelle pour le Service des câbles sous-marins qui voit ainsi s'annoncer encore de beaux jours sur sa route, cela grâce à la science et au labeur de ses ingénieurs, à l'habileté professionnelle de ses cadres et de ses ouvriers, au dévouement et à la valeur des équipages de ses navires.

ÉPILOGUE

L'histoire de cette branche importante de l'activité nationale méritait, pensons-nous, les longs développements que nous lui avons donnés, d'autant plus qu'elle s'est trouvée associée, sur le plan local, à la vie de notre cité et qu'elle est, croyons-nous, peu connue de beaucoup de nos concitoyens.

Et, après avoir dit la participation primordiale des hommes de science et de leurs collaborateurs à l'œuvre d'expansion et de progrès des câbles sous-marins, nous avons l'obligation de rendre hommage ici à ceux qui eurent et qui continuent d'avoir la charge de conduire nos navires câblés en mer, d'en assurer la bonne navigation et d'en remplir les missions, souvent pénibles, qui leur sont confiées : celles du relevage, de la pose et de bien d'autres travaux. Honneur donc à tous : marins bretons, catalans,

africains et seynois qui ont pris part à toutes sortes de campagnes, « bourlingué » sur bien des mers, affronté de multiples fatigues et essuyé de rudes tempêtes. Parmi eux, les fils de La Seyne, patrie de gens de mer, ont fourni, depuis la naissance de l'usine des Esplageolles, un beau contingent d'officiers, de maîtres et de matelots fort appréciés aux vaisseaux câbliers de la France ; il convenait de le dire en achevant ce chapitre de l'histoire de notre pays.