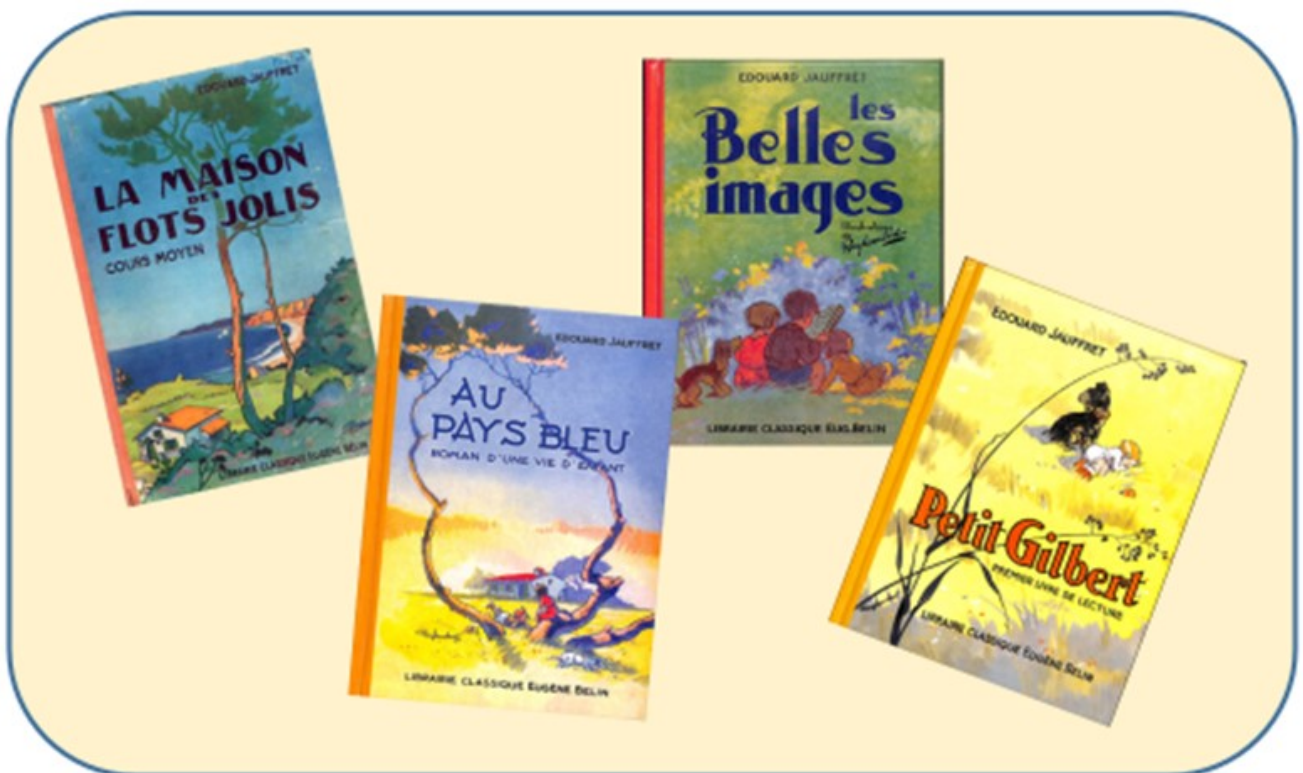


Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne



Le Filet du Pêcheur

N° 158 - décembre 2021

Prix : 3 €

C.P.P.A.P. N° 0423 G 88902

I.S.S.N. N° 0758 1564



*Les Amis de La Seyne
Ancienne et Moderne*

Siège social :
"Les Laurières"

543 route des Gendarmes d'Ouvéa
83500 LA SEYNE-SUR-MER

☎ : 06 10 89 75 23

bernard.argiolas83@gmail.com



LES AMIS DE LA SEYNE ANCIENNE ET MODERNE

Bulletin trimestriel de liaison
"Le Filet du Pêcheur"
N° 158

Président : Bernard ARGOLAS.
Directrice de la publication : Charlotte PAOLI.
Réalisation : Bernard ARGOLAS, Germaine LE BAS.
Illustrations : Bernard ARGOLAS.
Mise en page : Germaine LE BAS.
Photographies : Collections privées ou internet libre de droits.
Imprimeur : Imprimerie SIRA (83110-Sanary).
Adresse e-mail : bernard.argiolas83@gmail.com
Site : seynoise.free.fr/seyne_ancienne_et_moderne/presentation.html

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Nous voici à la fin d'une année particulièrement éprouvante et difficile. La pandémie reste grave avec les nouveaux variants. Plus que jamais, les gestes barrières et la vaccination apparaissent comme indispensables pour espérer voir ce fléau reculer enfin...

Aussi, nos futures activités sont en sursis. Nous avons pu depuis le mois de septembre reprendre nos conférences avec toujours autant de plaisir, réussir notre colloque.

Pour le premier trimestre, vous trouverez au dos de ce Filet du Pêcheur les invitations pour nos conférences : 17 janvier, 21 février et 14 mars 2022.

De même, nous espérons pouvoir organiser le samedi 22 janvier 2022, à partir de 14 h 30, une Assemblée Générale rapide, suivie de la dégustation de la traditionnelle galette offerte à nos sociétaires et amis.

J'espère de tout cœur que vous aurez passé de bonnes fêtes de fin d'année.

Et en ce début de 2022, je vous souhaite une très bonne année, et surtout une très bonne santé. Protégez-vous bien, et à bientôt pour nos futures activités dans la joie et la convivialité.

Avec toute mon amitié.

Bernard ARGOLAS

Sommaire

Le Mot du Président	Bernard ARGOLAS	Couv.2
Le Carnet	Jacqueline PADOVANI	Couv.3
Invitations Conférences		Couv.4
Conférence du 11 octobre 2021 : <i>"La vie multiple de Colette"</i> .	Charles-Armand KLEIN.	1
Conférence du lundi 22 novembre 2021 : <i>"Edouard JAUFFRET, Varois illustre, auteur de célèbres romans d'apprentissage de la lecture (Au Pays bleu), aujourd'hui oublié"</i>	Jean-Claude AUTRAN.	6
Conférence du 13 décembre 2021 : <i>"Ciao Italia, buongiorno LaSeyne-sur-Mer."</i>	Philippe DI SOMMA	14
Quelques aperçus de L'aventure humaine et matérielle des cars "Etoile" de 1926 à 1980.	Daniel HUGONNET Jean-Claude AUTRAN Bernard ARGOLAS.	22
Détente	Chantal DI SAVINO	40

Conférence du 11 octobre 2021.

"LA VIE MULTIPLE DE COLETTE".

Par Charles-Armand KLEIN.



COLETTE fut une romancière, conférencière, journaliste, actrice, mime, elle aima les chiens, les chats, les hommes, les femmes. En un mot, une femme libre.

Elle naquit en 1873 au village de Saint-Sauveur-en-Puisaye, dans l'Yonne et dans la Bourgogne pauvre. Ses prénoms étaient Sidonie-Gabrielle, son nom COLETTE.

Sa mère **Sidonie** s'était remariée au **Capitaine COLETTE**, ampu-

té d'une jambe perdue à la bataille de Sébastopol. Elle avait **deux demi-frères** qui resteront pour elle de précieux souvenirs d'une enfance heureuse.

Très tôt sa mère, femme de bon sens, l'initia à observer la nature "*Regarde!*". Son père-beau-père affectueux était exemplaire sauf pour les affaires, ce qui obligea la famille à s'exiler dans le Loiret.



Surgit une relation en la personne de **GAUTHIER-VILLARS, dit WILLY**.

Homme de Paris, de lettres, de presse, de salon et homme à femmes, il conquiert COLETTE,

l'épouse malgré l'opposition de son clan bourgeois, et bien qu'ayant onze ans de plus, une calvitie précoce, un ventre ballonnant. Mais son esprit et sa verve compensaient ce qui aurait pu choquer dans ce mariage d'amour.

Willy introduit Colette dans les milieux mondains, littéraires et artistiques. Elle y croise DE-

BUSSY, RAVEL, des auteurs, des journalistes dont plusieurs servent de "nègres" au productif WILLY. Il vouvoyait COLETTE qui le tutoyait. "*Vous devriez écrire vos souvenirs d'écolière*", lui dit-il un jour, en lui recommandant d'y glisser des morceaux "piquants" sous-entendus légers. Elle s'exécute et pendant un an remplit des cahiers d'écolier de sa prose. "*Ce n'est pas ce que j'attendais*", conclut-il après avoir parcouru quelques pages et glissant les cahiers dans un tiroir.



Toujours à court d'argent, plus tard il racle ses tiroirs et en retire les cahiers de COLETTE. Il lit ce qu'il avait parcouru, poursuit sa lecture, se traite de tous les noms et court chez un éditeur qui publie "*Claudine à l'école*". Le succès est immédiat. Le nom de WILLY sur la couverture court sur toutes les lèvres. Quel talent caché ce Willy! COLETTE se tait et WILLY en profite pour lui soutirer une suite "*Claudine à Paris*", puis une autre "*Claudine en ménage*".

Toujours un succès étourdissant qui conduit à une mode Claudine – dont le col. Mais des esprits avertis ne sont pas dupes quant au véritable auteur. Jules RENARD a ce mot : "*WILLY boit dans son verre mais ce n'est pas le sien*". Un dernier "*Claudine s'en va*" clôt le cycle que prolonge au théâtre "*Claudine à Paris*" jouait triomphalement par l'artiste **POLAIRE**.





L'argent afflue dans les mains de WILLY qui non seulement trompe COLETTE en tant que mari, mais la floue de droits littéraires en vendant à son compte la série complète des "Claudine". COLETTE n'en peut supporter davantage et quitte WILLY pour gagner sa "sainte-croûte". Elle prend des cours de mimes auprès de Georges WAGUE, un auteur de pantomime avec qui elle interprètera des scènes vivantes, muettes, parfois dénudées. Affrontant les dures conditions de la vie d'artiste, elle récoltera applaudissements et scandales avec le même front. Quand bien plus tard on lui reprochera ses seins nus, elle répliquera : "j'étais assez bien bâtie!". Parallèlement elle s'adonne au théâtre, joue avec succès du COURTELINE et d'autres pièces, dans la troupe BARET qui sillonne la France de ville en



ville. Le public accourt autant pour l'auteur célèbre des "Claudine" que pour voir la consciencieuse comédienne rigoureuse dans ses rôles.



Divorcée de WILLY, elle s'est mise en couple avec une admiratrice, Missy qui est la fille du Duc DE MORNAY demi-frère de NAPOLEON III, divorcée du Marquis DE BELBŒUF, toujours vêtue et coiffée à la masculine. Avec Missy COLETTE interprète "Rêve d'Egypte" une pantomime si scandaleuse, huée, sifflée que le Préfet LEPINE l'interdit. Et les tournées se poursuivent. Cependant COLETTE ne peut s'empêcher d'écrire. Sans vouloir le devenir elle se sent auteur et partout, dans les trains, les hôtels, dans sa loge elle rédige. Elle donne ses impressions d'artiste "La Vagabonde", qu'on publie et qui obtiendra trois voix au Goncourt. Puis c'est "La Retraite sentimentale", "Les Vrilles de la vigne", un recueil de nouvelles. Le succès accompagne chacune des parutions que l'auteur signe COLETTE WILLY. Sans jamais y prétendre, elle s'impose en écrivain de métier et de beau style. Sur sa lancée elle imagine des "Dialogues de bêtes" et n'oublie pas de tenir au courant de sa vie aventureuse sa mère Sido, qui admire le talent de COLETTE tout en s'inquiétant de son mode d'existence.

Sa notoriété littéraire, ses succès au théâtre lui ouvrent les portes du journal "Le Matin" qui tire à plus d'un million. Elle est engagée chroniqueuse des "contes des Mille et un matins". Et comme dans un conte, elle s'éprend de l'un des deux directeurs, le brillant Henry DE JOUVENEL.



L'homme a une vie compliquée, étant marié ayant un garçon et un second garçon de sa maîtresse. Pourtant il quitte épouse et maîtresse pour COLETTE avec qui il convole en 1912. L'année suivante à quarante ans, COLETTE donne naissance à une fille prénommée Colette, dite Bel-Gazou (Beau gazouillis).

CONTES DES MILLE ET UN MATINS

Le journal
de Colette

LES ENFANTS DANS LES RUINES.

L'automobile emporte, avec nous, des paquets de cadeaux de Noël. Pour les soldats ? Non. Les soldats ont tout ce qu'il faut, et davantage. Ils ont eu huit ou dix mille oies pour Noël, ils ont du vin, des oranges, du chocolat... C'est la troupe, grassement ravitaillée, qui nourrit les villages, — ce qui reste des villages. — Mais les enfants de la région ?... Hier sans chemise, aujourd'hui vêtus de laine neuve, ils n'ont plus de cheminée pour y poser leurs sabots.

A l'heure où nous quittons la ville, le rayon contre-aéroplanes crache furieusement vers un taube. L'oiseau noir vire, prudent, et disparaît ; le bruit du moteur couvre la pédale profonde du canon, qui compte les toutes les minutes des jours et des nuits.

La terre gelée dort, à demi délaissée, et souffre que son repos abrute, dans un pli, hâtivement creusé, ici une mitrailleuse sous son feutrage de branches, là un mort sous sa croix, — encore un mort, encore une croix, coiffée d'un képi, — plus loin des soldats, un convoi de vivres, des chevaux, des mulets, parqués sous un chaume de genêt...

... le premier village, a perdu la moitié de ses maisons, d'un bout à l'autre de l'unique rue, l'eau d'une source, hors de son drain effondré, bondit, trop loquace et trop joyeuse pour que la glace emprisonne. A droite, à gauche du clair petit torrent, quelques cubes de pierre noircis, des pans de briques calcinés marquent la place d'un village qui fut aisé, la ruine d'un petit peuple obstiné et sobre. Mais l'église est encore debout, debout et bien vivante, puisqu'elle lance au ciel, par toutes ses verrières romanes, l'air sautillant, naïf et gai à pleurer, du vieux Noël bourguignon :



Voici COLETTE baronne DE JOUVENEL. Elle se rend au **château de Castel-Novel**, berceau de la famille. Sa nouvelle position ne l'empêche pas de continuer l'écriture d'un roman "*L'Entrave*", de donner des conférences sur "*L'envers du music-hall*", de maintenir sa chronique régulière au "Matin" et de réparaître sur scène dans des pièces décentes.

Quand survient la guerre, elle décide de jouer son rôle de femme de soldat. JOUVENEL est incorporé sous-lieutenant à Verdun. Bel-Gazou placée en sécurité à Caste-Novel et malgré interdiction et dangers, Colette part clandestinement rejoindre son mari. Elle rédige des articles, va enquêter en Italie, notre récente alliée, rend visite à sa fille. Et bien qu'affolée de travail, elle trouve encore le temps d'entamer un nouveau roman "*Mitsou*".

Elle apprend que son mari la trompait. Séducteur repent, il revient vers elle. Ils se réconcilient mais "*s'il y avait de bons moments, il y avait aussi de fichus quarts-d'heure*".

L'année 1918, et c'est la fin des combats. JOUVENEL récupère son fauteuil directeur au "Matin" où COLETTE est promue directrice littéraire, tout en étant chargée de reportages et de la critique dramatique.

Sentimentalement JOUVENEL se détachait de COLETTE. Elle en souffrait, glissant ses états d'âme dans un roman "*Chéri*", l'exact reflet de sa nouvelle situation. JOUVENEL sortait du cœur de COLETTE et entrait en politique, chargé des relations entre divers pays d'Europe Centrale. En même temps il entreprenait le siège de la Princesse roumaine Bibesco.

Charitablement prévenue, COLETTE, se vengeait en s'emparant de Bertrand, le fils aîné de son mari. Il avait dix-sept ans, l'âge d'une éducation sentimentale dont COLETTE s'occupera pendant cinq ans. La liaison déclenche le divorce et "*Chéri*" remporte un si grand succès, qu'il donne lieu à une pièce jouait triomphalement au casino de Monte-Carlo. COLETTE y interprète Léa, le premier rôle féminin. Le public applaudissait la pièce, l'auteur et la comédienne sous le seul nom désormais de COLETTE.

La fin de la liaison coïncida en toute logique avec la parution de "*La Fin de Chéri*" et l'ébauche du "*Blé en Herbe*".

Le cœur de COLETTE avait horreur du vide. Lors d'une invitation à

Golfe-Juan de son amie l'actrice Marguerite MORENO, elle fait la connaissance de **Maurice GOUDEKET**, un courtier en perles. Ils se plaisent, deviennent amis puis amants en cette

année 1925 où COLETTE écrit le livret de "*L'Enfant et les sortilèges*" pour une surprenante musique moderne de Maurice RAVEL. La représentation de gala à Monaco est un triomphe.

COLETTE désormais libre depuis son divorce, passe quelques jours près de Sainte-Maxime en compagnie de GOUDEKET par qui elle découvre, ravie, le Midi, la Côte-d'Azur et Saint-Tropez. Elle s'extasie devant ces décors, au point de désirer une maison à Saint-Tropez, cette "patrie des beaux pêcheurs". Elle finit par la dénicher, avec jardin, vigne, petite plage privée, à l'intérieur des terres et lui donne le nom de "**La Treille muscate**". Loin du port, du bruit, de la foule, elle y passera douze étés délicieux, y venant aussi hors saison pour écrire "*la Treille muscate*".





La maison subira de longs travaux et des agrandissements, et accueillera ce que COLETTE appelle "sa bande "tout en devenant un lieu aimé de création littéraire.

C'est là qu'elle composera son roman "*La Naissance du jour*", complètera ses "*Dialogues de bêtes*", commencera d'autres livres, corrigera, peinera à

bien terminer une œuvre, penchée sur son écritoire couverte de feuillets bleutés pour ne pas fatiguer sa vue et faisant courir son stylo Parker. Elle tâchait d'écrire comme personne avec les mots de tout le monde et réussissait merveilleusement au bonheur de son entourage. Ses amis étaient des proches de sa maison tropézienne ou bien de passage, et tout s'accomplissait avec la plus grande simplicité.



Elle-même gardait le goût paysan de son enfance de s'occuper des fleurs et de son jardin nourricier. En septembre elle vendageait sa petite vigne.

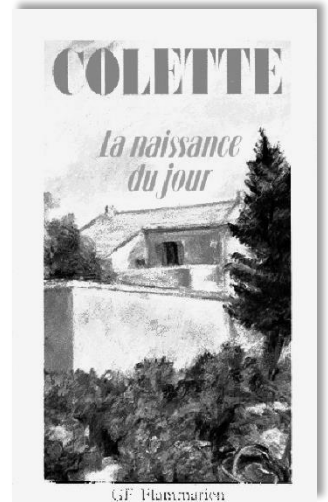
Elle attaquait un nouveau roman sans désespérer et se succédaient "*La Seconde*", "*Duo*" dont elle tirera une pièce aidée de Paul GERALDY, et "*Sido*" si parfaitement écrit qu'il sert de référence aux étrangers apprenant le français. Les maîtres des années trente et les critiques du temps disaient : "*Il y a plus de richesse dans dix pages de Colette que dans un roman-fleuve*". Les lecteurs suivaient en masse mais l'argent rentrait difficilement. Le krach boursier de New-York frappait maintenant la France et l'Europe.

Afin de se renflouer COLETTE se lança à créer une société de produits cosmétiques. Malgré les talents commerciaux de GOUDEKET deux ans plus tard l'affaire périclitait. Les clientes venaient plus pour obtenir une dédicace que pour acheter des flacons ou s'offrir un maquillage par les soins de COLETTE.



quebot "*Normandie*". Tous frais payés pour elle et GOUDEKET, lequel sait que les hôtels américains n'acceptent dans la même chambre que les couples mariés. Pour vaincre cette pruderie, COLETTE et GOUDEKET se marient après dix années de vie commune. Cérémonie restreinte et discrète.

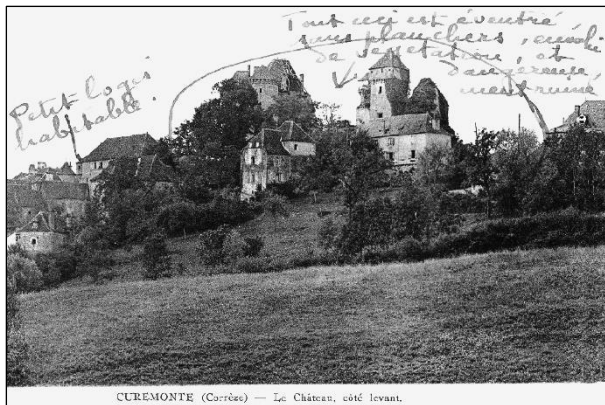
A Saint-Tropez l'existence à la Treille muscate souffrait du snobisme ambiant et des congés payés. Le Tout Paris venait s'y montrer bruyamment et les salariés envahissaient la moindre parcelle. COLETTE était harcelée jusqu'à son jardin pour une photo ou un autographe. Elle ne pouvait écrire en paix "*Mes Apprentissages*". Alors elle vend, sans discuter le prix, la Treille muscate à l'acteur Charles VANEL, mais non sans regret.



Puis elle fit une chute n'ayant pas à l'approche de la soixantaine la souplesse de "*La Chatte*" le roman auquel elle travaillait alors. Elle subit une intervention chirurgicale et poursuivit son œuvre au style incomparable. Les journaux réclamaient sa prose, sa célébrité dépassait les frontières, au point qu'au décès de la poétesse Anna DE NOAILLES, l'Académie de langue française de Belgique l'appela pour être de ses membres. Elle accepte et se rend à **Bruxelles** pour lire son discours de remerciement.

En 1955 le journal "L'Excelsior" lui demande de couvrir la première traversée Le Havre-**New-York** du pa-





CUREMONTE (Corrèze) — Le Château, côté levant.

En 1938 elle commence à ressentir les premières atteintes douloureuses consécutives à sa chute. Et plus douloureusement, survient la guerre et l'exode. COLETTE et GOUDEKET quittent leur domicile du Palais Royal à Paris pour se réfugier à **Curemonte**, en Corrèze, au vieux château à deux tours habité par la fille de COLETTE.

Curemonte est si isolé, sans radio, sans journaux, sans nouvelles que, dit COLETTE, "si on avait gagné la guerre on ne l'aurait même pas su". Mais la France l'a perdue et à l'Armistice le couple regagne Paris difficilement. C'est là, tôt le matin du 12 décembre 1941, que les Allemands viennent arrêter au Palais Royal GOUDEKET qui était de confession juive. Il est

conduit au camp de Royallieu près de Compiègne, antichambre des camps de concentration.

COLETTE remue ciel et terre pour libérer GOUDEKET. Et aussi l'enfer, en s'adressant à tous ceux qui ont une influence auprès des Allemands. Sacha GUITRY et d'autres écrivains promettent d'agir. Ce sera par l'entremise d'une grande admiratrice de COLETTE, épouse française de l'Ambassadeur d'Allemagne en France, Otto ABETZ, que le miracle se produit. En février 1942, GOUDEKET est libre et part se cacher en province.

Pour leur survie à eux deux COLETTE s'efforce de trouver des commandes. Elle écrit des nouvelles, des publicités mais en conservant son art. Elle entreprend un roman "*Julie de Carneilhan*" qui est publié. Puis d'autres nouvelles dont une très courte "*Gigi*" qu'elle transpose en 1900.

Cette fiction l'éloigne du temps des privations, de l'éloignement de GOUDEKET, des douleurs qui l'obligent maintenant à utiliser une canne pour marcher. Bientôt il lui en faudra deux. L'arthrose de la hanche la paralyse, les médecins et les traitements divers n'ont pas d'effet. Elle souffre héroïquement. L'année 1945 voit la paix, le retour de GOUDEKET et la consécration. A l'unanimité elle est élue membre de l'Académie Goncourt dont, quatre ans plus tard, elle deviendra la présidente estimée.

A présent elle ne va plus dans le monde mais le monde vient à elle. Elle reçoit dans son lit, aménagé pour écrire, et qu'elle appelle son radeau. Elle y rédige son dernier livre "*Le Fanal bleu*" (une belle lampe de bureau) et c'est autour de son radeau que les membres du Goncourt s'assemblent pour élire le lauréat du Prix

Une nouvelle fois on a signalé à COLETTE un docteur-miracle. Il officie à Monaco. Avec GOUDEKET elle s'y



rend en avion dans sa chaise roulante.

Le Prince RAINIER qu'elle connaît l'accueille plein d'égards. Elle y reviendra cinq fois. Entre temps le père de RAINIER, le Prince PIERRE, fondera une Académie de Monaco et COLETTE en sera nommée Présidente.

En mars 1954, regardant évoluer la figurante **Audrey HEPBURN**, lors du tournage d'un film dans la Principauté, elle lui donne sa chance pour le rôle de Gigi. De ce personnage, la jeune actrice s'envolera vers les étoiles du cinéma.

Dans l'été elle regagne son appartement du palais Royal. Elle a tous les honneurs, Grand-Croix, membres de trois Académies, ses romans lus partout en France et à l'étranger, adaptés au théâtre et au cinéma



où la sortie de "*Blé en herbe*" crée encore le scandale, aimée jusqu'au bout par GOUDEKET "*mon meilleur ami*".

Et c'est à ses côtés qu'elle s'endort doucement le 3 août 1954, âgée de 81 ans. L'Eglise lui refuse des obsèques religieuses mais la France l'honore de funérailles nationales.

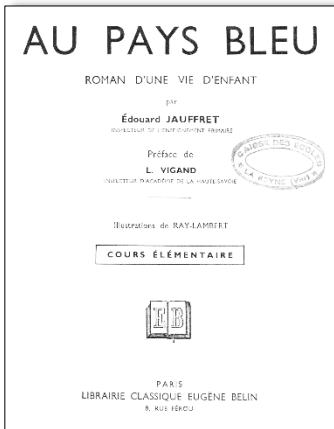
Elle avait toujours conservait une modestie sur son œuvre littéraire. Quand on lui disait, à raison, qu'elle était le plus grand auteur français de son époque, elle répliquait : "*Oh! Ça se saurait!*". La postérité – qui le sait – a confirmé sa place dans la littérature.



Conférence du lundi 22 novembre 2021.

"EDOUARD JAUFFRET, VARIOIS ILLUSTRE, AUTEUR DE CELEBRES ROMANS D'APPRENTISSAGE DE LA LECTURE (AU PAYS BLEU), AUJOURD'HUI OUBLIE"

Par Jean-Claude AUTRAN.



Edouard JAUFFRET, auteur de célèbres romans d'apprentissage de la lecture, notamment de l'ouvrage mythique *Au pays bleu*, mais aussi du *Petit Gilbert* et de quelques autres, fut très connu des enseignants des écoles primaires et de leurs élèves dans les années cinquante et soixante. Un demi-siècle plus tard, il était pratiquement oublié. Si quelques-uns des anciens écoliers de l'époque conservaient un souvenir ému de ses manuels scolaires, tous illustrés avec goût et passion par le célèbre dessinateur **Raymond LAMBERT** ("RAY-LAMBERT"), plus personne ne semblait savoir qui avait été Edouard JAUFFRET. Si certains croyaient se souve-

nir qu'il avait été instituteur et peut-être même inspecteur, on ne savait plus quel avait été exactement son parcours. Où et quand était-il né ? Était-il mort depuis longtemps ? Avait-il des descendants ? Qui avait le souvenir de son visage ? Etc.

LA DEMARCHE SUIVIE.

Au début des années 2000, il s'est créé un petit noyau¹ d'anciens écoliers, admirateurs nostalgiques des textes illustrés d'Edouard JAUFFRET. Leur but - leur rêve - était de reconstituer avec un maximum de précision la vie et le parcours de leur cher Edouard, afin que les futures générations sachent qui il était exactement. Chacun, converti en historien amateur, s'est alors pris au jeu en fonction de sa formation, de sa culture, de ses réseaux de connaissances, de ses intuitions aussi.

Chaque découverte par l'un des membres du groupe fut immédiatement partagée avec les autres, ouvrant ainsi de possibles pistes et amenant à de nouvelles découvertes. L'efficacité de ce travail d'équipe peut être illustrée par l'exemple suivant qu'il nous a paru intéressant de détailler. A partir d'un simple registre de recensement, la ville de naissance de l'épouse d'Edouard fut identifiée (Prunelli di Casacconi, Corse), d'où en mention marginale de son acte de naissance furent retrouvés la date (1976) et le lieu de son décès (une maison de retraite de Pierrefeu, Var). Sur l'acte de décès figurait une adresse précédente à Draguignan. Mais c'était l'adresse d'une maison qui semblait ne plus exister. Les fans varois d'Edouard JAUFFRET jugèrent même inutile d'aller y voir. C'était sans compter sur l'intuition de Maurice, venu spécialement de Pologne (!) pour s'en assurer. Accompagné de Denis, quelle ne fut pas leur surprise de découvrir qu'une maison existait bien à cette adresse et de "tomber" sur le personnage discret qui l'habitait, un certain Gilbert JAUFFRET, qui n'était autre le fils unique d'Edouard et héros du roman de son père *Le Petit Gilbert*. Un *Petit Gilbert* toujours vivant et habitant reclus, depuis des décennies, dans l'ancienne maison de ses parents. Naturellement, les interviews enregistrées qu'accorda par la suite Gilbert JAUFFRET, notamment à Gilles, permirent de faire plus rapidement avancer nos recherches. Mais ce ne fut pas si simple, comme on le verra ci-dessous, car de longues années furent encore nécessaires pour décrypter le véritable personnage d'Edouard JAUFFRET.

Aujourd'hui, après plus de quinze ans de recherches dans les archives (locales, départementales, Education nationale), d'appel à témoins, d'interviews, de collectes de témoignages et de souvenirs divers, notre but est pratiquement atteint. Nous sommes en mesure de reconstituer l'essentiel de la vie, et du parcours professionnel d'Edouard JAUFFRET, de ses joies et de ses peines. Ayant découvert que notre personnage fut un Varois illustre, il nous est



¹ Gilles FRONTEAU (coordinateur), Denis GUILLAUME (†), Maurice PELISSIER (†), Bruno LIZE, Monique BROUSSAIS, Jean-Claude AUTRAN, Michel PARPERE, Roland LE CORFF, Minou CHAHBAZI, Michel TORDJMAN... Si trois de ces membres résidaient dans le Var, les autres habitaient diverses régions de France, une autre le Canada, un autre la Pologne,... A noter aussi que Mmes Monique BROUSSAIS et Dina MARCELLES travaillaient aussi de leur côté sur Edouard JAUFFRET.

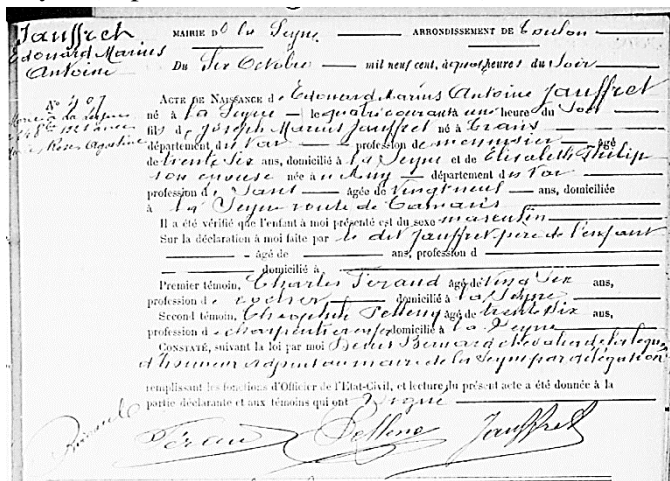
apparu naturel, au nom du groupe de chercheurs amateurs ci-dessus mentionné, de présenter le résultat de nos recherches en premier lieu à l'Académie du Var.

UNE PREMIERE PISTE.



Replaçons-nous donc au début des années 2000, où nous partions pratiquement de zéro au sujet de la vie personnelle d'Edouard JAUFFRET. Une première piste nous fut fournie par Joël, ancien instituteur seynois, qui avait naturellement utilisé le manuel *Au Pays bleu* durant sa carrière. Coïncidence : Il habitait le quartier Gai Versant, où se trouvait, tout près de chez lui, un "chemin du Pays bleu", ainsi qu'une grande maison portant sur sa fa-

çade sud la dénomination : "Le Pays bleu". Comme par ailleurs l'ouvrage *Au Pays bleu* comportait un certain nombre d'illustrations et de phrases semblant avoir un rapport avec la ville de La Seyne (le port, la sirène des chantiers...), notre ami avait acquis la conviction que la



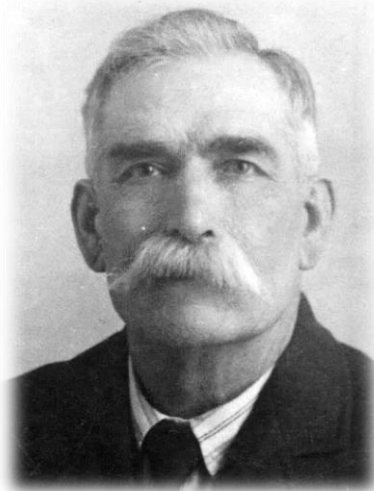
maison "Le Pays bleu" avait pu être celle d'Edouard JAUFFRET et que ce dernier avait pu s'inspirer de son nom pour choisir le titre de son ouvrage. Grâce aux archives de l'état-civil et des recensements, il nous fut par la suite facile de (re)découvrir qu'Edouard JAUFFRET était effectivement né à La Seyne-sur-Mer et y avait vécu avec ses parents jusque vers



1916. Mais aucun lien avec la maison "Le Pays bleu" ne fut jamais découvert, une maison qui, d'ailleurs, existait déjà avant 1900.

ENFANCE A LA SEYNE (1900-1916).

Edouard Marius Antoine JAUFFRET est né à La Seyne-sur-Mer, le 4 octobre 1900, exactement au quartier Saint-Lambert (route de Tamaris, aujourd'hui avenue du Général Carmille).



Son père, Joseph Marius JAUFFRET, a alors 36 ans et est originaire de Trans-en-Provence. Après avoir été chef de gare de la Compagnie des chemins de fer du Sud-France à Bargemon jusqu'en octobre 1896, il était devenu ouvrier menuisier aux Chantiers de La Seyne. Sa mère, Elisabeth PHILIP, originaire du village du Muy (Var), a 29 ans et elle est blanchisseuse.

Les ancêtres de cette famille se situent tous, aussi loin qu'on ait pu remonter (début XVIII^e siècle), dans le secteur des Arcs, de Trans-en-Provence et du Muy. Cette famille n'a donc aucune proche parenté avec les autres familles JAUFFRET de La Seyne.

Fils unique (ses parents avaient perdu un premier fils en 1899 à l'âge de 4 ans),

Edouard semble avoir reçu une éducation rigoureuse. Il reconnaîtra que ses parents "l'avaient conduit dans une bonne voie, alors que tant de [s]es camarades en choisissaient une mauvaise...".



Son enfance nous est connue, jusque vers l'âge de 8 ans environ, avec de nombreux détails, mais sous forme romancée, dans *Au Pays bleu*, dont le sous-titre est d'ailleurs *Roman d'une vie d'enfant*. Mais nous ne savons pas exactement où s'arrête l'autobiographie réelle d'Edouard JAUFFRET, et où commence le roman. Les prénoms de ses petits et petites camarades de jeux, ainsi que les noms des voisins et voisines de ses parents, y figurent, parfois sous des noms d'emprunt, ce qui n'a pas permis de localiser avec certitude – si elle existe toujours – leur modeste maison et ce ruisseau qui descend de la colline du Fort Napoléon et qui chuchotait alors dans les prés...

Le jeune Edouard fréquente alors une école maternelle. Il ne peut s'agir que de l'école créée en 1901, boulevard des Hommes-sans-Peur, à proximité de son domicile – qui était alors l'unique école maternelle de La Seyne – école qui porte actuellement le nom de maternelle Jean Jaurès. C'est vers cette époque que l'enfant aurait eu des premiers soucis de santé, sur lesquels nous reviendrons.



Après un bref passage au quartier Pont-de-Fabre (recensement de 1906), on retrouve la famille JAUFFRET au 2^e étage de l'immeuble situé au n° 37 place Noël Verlaque (ancienne place de *La Lune* et actuelle place Benoît Frachon), immeuble situé très exactement en face de la porte principale des Forges et Chantiers, où le père Joseph JAUFFRET travaille toujours comme menuisier (recensement de 1911). On a pu noter que, dans cet immeuble, la famille JAUFFRET côtoie notamment, jusqu'en 1937, les familles CARLE et GRAGLIA, dont certains descendants encore vivants ont pu nous fournir en 2016 de précieux témoignages sur les JAUFFRET. Cet immeuble, endommagé par les bombardements de 1944, a aujourd'hui fait place à des immeubles modernes.

Dans les années 1906-1916, Edouard fréquente l'école primaire, puis l'école primaire supérieure. Il s'agit naturellement de l'école publique Martini, qui était alors la seule *Ecole des Messieurs* de la ville de La Seyne.

Dans le courant de la Grande Guerre, pendant ses vacances d'été 1915, Edouard JAUFFRET prête son concours gracieux "avec intelligence et zèle" au Secrétariat de la mairie de La Seyne [pour pallier l'absence de certains personnels municipaux se trouvant au Front] et obtient une indemnité à titre d'encouragement de 10 francs (délibération du conseil municipal en date du 1^{er} février 1916).

En juin 1916 il obtient son brevet élémentaire. Quelques jours plus tard, il réussit au concours d'entrée à l'école normale d'instituteurs de Draguignan.



L'ECOLE NORMALE D'INSTITUTEURS DE DRAGUIGNAN, PUIS LA GUERRE (1916-1919).

Edouard suit sans difficulté son cursus d'élève-instituteur à l'école normale de Draguignan. Il obtient son brevet supérieur en 1918. Mais cette période commence à voir

Edouard se détacher de ses parents. Sa mère – qu'il dépeint dans *Au Pays bleu* comme une personne très gentille, avec un cœur en or – se révèle finalement avoir un fort caractère, une personnalité difficile et rigide. Son garçon semblait l'avoir supporté jusque-là, mais les succès qu'il obtient à 18 ans affermissent son propre caractère, qui était aussi bien déterminé, et tendent à l'affranchir d'une tutelle maternelle.

La situation va encore se compliquer du jour où

Edouard rencontre à La Seyne une jeune fille, qui sera elle aussi enseignante, **Marie Rose AGOSTINI**, née le 30 juillet 1899 à Prunelli di Casaconi (Corse) et fille d'un cordonnier. C'est, paraît-il, le coup de foudre. Ayant naturellement souhaité la présenter à ses parents – dans un contexte déjà tendu – il se heurte au refus de ces derniers. Pour des raisons mal élucidées, (origine sociale de la jeune fille ? union jugée trop précoce ?...), une scène violente se produit où certaines limites auraient été dépassées. Sur le moment, Edouard juge cela impardonnable et irréparable. Edouard et sa promise vont devoir mener un véritable combat pour se marier, car ils devront attendre leur majorité pour se passer de l'autorisation parentale nécessaire, qui est de 21 ans à cette époque...



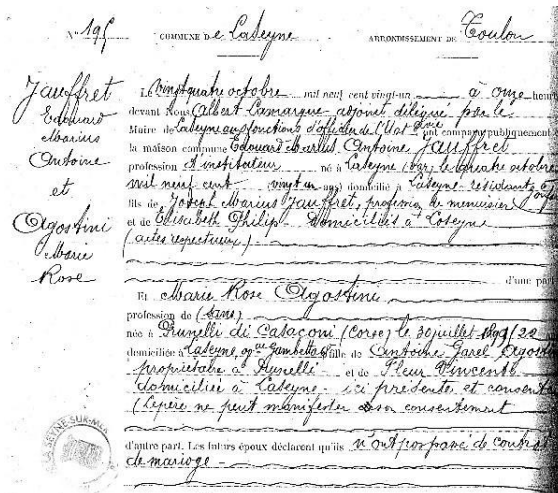
A l'issue de ses deux années d'école normale, Edouard a le titre d'instituteur public et peut théoriquement enseigner dès la rentrée d'octobre 1918. Mais, la Grande Guerre n'est alors pas terminée et il signe (mairie de Toulon, 2 août 1918) un engagement volontaire et va participer à la campagne d'Allemagne jusqu'au 11 décembre 1918. Est-ce "une situation familiale intenable" qui incite le jeune Edouard à s'engager ainsi pour échapper à la tutelle de ses parents ? Ou, au contraire, est-ce sa décision de s'engager qui rajoute encore un degré à la fureur de ses parents ? C'est peut-être un mélange de plusieurs choses. Incorporé ensuite au 5^e Dépôt des Equipages de la Flotte, il sert en mer Adriatique, sur le littoral yougoslave (Dubrovnik), notamment sur le *Duguay-Trouin*, croiseur-école d'application du 27 mai au 28 novembre 1919. Dans un courrier où il fait une tentative de réconciliation avec ses parents, il annonce (25 octobre 1919), qu'il repart le lendemain pour Beyrouth. Après l'appel de la classe 1920, il effectue encore une période qui compte pour son service militaire, du 17 janvier au 31 mai 1921.

INSTITUTEUR PUBLIC (1919-1929).

Edouard JAUFFRET commence véritablement sa carrière d'instituteur en tant que stagiaire à Tourtour (Var) à partir de décembre 1919. Après son congé de service militaire, il reprend son poste à Tourtour en juin 1921, puis à Gonfaron (Var) à partir d'octobre 1921.

Ayant atteint ses 21 ans le 4 octobre 1921, son mariage avec Marie-Rose AGOSTINI devient possible. Le mariage a lieu à La Seyne le 24 du même mois. On note que les parents JAUFFRET sont absents de la cérémonie (alors qu'ils ne résident qu'à quelques minutes de marche de l'hôtel-de-ville). L'acte porte la mention "acte respectueux", car, à l'époque, même majeurs, les futurs époux pouvaient se marier sans avoir obtenu l'autorisation parentale, mais à la condition de leur notifier leur projet de mariage par un acte notarié appelé "acte respectueux".

Titularisé en janvier 1922, Edouard est muté à Bezons (Seine-et-Oise) en décembre 1923, où il va exercer jusqu'en décembre 1929. Cela lui permet de reprendre des études universitaires à Paris et d'obtenir à la Sorbonne un Certificat d'Etudes Supérieures de Sciences de l'Education (1927), puis un autre Certificat de Morale et de Sociologie (1928).



Pendant toutes ces années, il revient quelquefois à La Seyne-sur-Mer où il retrouve avec nostalgie le quartier et la maison de son enfance. Il rend visite à ses parents, mais ses rapports avec eux demeurent distants. Il conserve aussi de bonnes relations avec la famille corse (AGOSTINI) de son épouse dont plusieurs membres sont installés à La Seyne où ils occupent des emplois d'ouvriers (menuisiers, charpentier, mécaniciens) aux Forges et Chantiers ou à l'Arsenal de la marine.

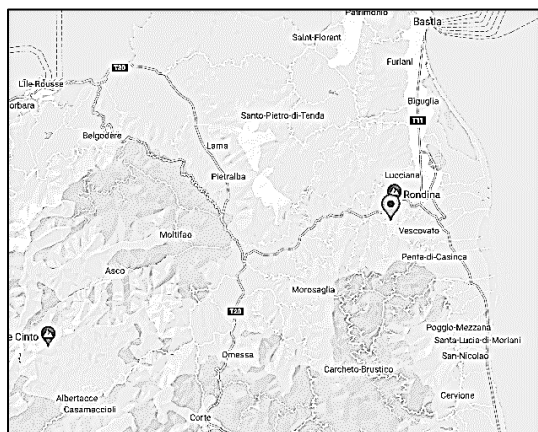
60. — Trente ans après.

Après une très longue absence, je suis retourné dans mon pays, dernièrement. J'ai voulu revoir l'endroit où je vécus mes jeunes ans. Et je suis allé, seul, un après-midi, par la grand-route. La maisonnette était toujours la même, avec son petit jardin, sa haie d'aubépines et son petit ruisseau. La cheminée fumait. Du linge séchait sur une corde. La maisonnette vivait toujours... Si je m'étais écouté, je serais entré et j'aurais dit : « C'est là que j'habitais, quand j'étais petit. Voulez-vous me laisser revoir ma maison ? ». Mais je n'ai pas osé.

NOMME INSPECTEUR PRIMAIRE DE L'EDUCATION NATIONALE A 29 ANS !

Le 1^{er} janvier 1930, alors qu'il n'a pas encore 30 ans, il est nommé Inspecteur Primaire de l'Education Nationale dès sa première candidature.

On réalise ici qu'on a affaire à un homme particulièrement brillant, d'une très grande envergure. Deuxième copie de philosophie, au niveau national, où treize candidats seulement ont été reçus inspecteurs, il s'est aussi fait remarquer à la *Sorbonne* avec des notes qui oscillaient entre 14 et 16 sur 20. A la préparation des dissertations de philosophie pour l'inspection, il fut éblouissant.



En 1930, pour son premier poste d'Inspecteur, il est affecté en Corse, à Corte. C'est une région qu'il connaît bien, où il est très bien reçu et très aimé, son épouse et les ancêtres de celle-ci (les familles AGOSTINI, VINCENTI, VALLICIONI, MONTEGATTINI,...) étant tous originaires de villages la région de la "Castagniccia" situés entre Corte et Bastia.

Un rapport de l'Inspection générale du 24 avril 1931 à Corte souligne sa *"bonne et égale humeur, une véritable puissance de conviction et d'entraînement"*.

L'année suivante, il est affecté à Autun (Saône-et-Loire), avec son épouse, qui va y enseigner également. C'est à Autun, le 8 juin 1934, que naît leur fils unique, Gilbert André Lucien JAUFFRET.



Un rapport de l'Inspection générale du 5 juin 1932 à Autun est rédigé en ces termes : *"A fait 270 inspections. C'est un rythme qu'il ne pourra pas soutenir"* puis *"intelligent et plein d'autorité, a le goût de l'étude et continue à se cultiver puisqu'il prépare une licence d'enseignement"*, puis *"Je crois que c'est un inspecteur d'avenir"*.

Paradoxalement, cette promotion au grade d'inspecteur ne va faire qu'aggraver les tensions entre Edouard et ses parents, surtout avec sa mère. Il est surprenant et choquant de voir une mère critiquer la brillante réussite de son fils, amoindrir les remarquables résultats de celui-ci – devenu inspecteur par la grande porte – et aller jusqu'à le traiter de "sous-inspecteur"...

A PARTIR DE 1934 : LA MALADIE ET DES ANNEES DRAMATIQUES.

Hélas ! A partir de 1934, la brillante carrière d'Edouard JAUFFRET va être compromise, puis interrompue, en raison d'une grave maladie qu'il aurait peut-être contractée à la suite d'une imprudence, en se baignant dans l'eau glacée du Golo, un tumultueux fleuve de Haute-Corse. Cette maladie est une forme rare de tuberculose articulaire qui atteint essentiellement la colonne vertébrale et les membres inférieurs, la hanche étant la première localisation, suivie du genou. En raison de son caractère inflammatoire, cette maladie provoque des douleurs intenses et est très invalidantes.

Toutefois, il n'y a pas de certitude absolue quant au lien de cause à effet entre sa baignade en Corse et sa maladie. On a vu que le jeune Edouard, vers l'âge de 6 ans, avait déjà été atteint d'une maladie infectieuse infantile ayant pu mettre sa vie en danger, et que ses parents inquiets (ils avaient déjà perdu un garçon en 1899) l'avaient envoyé "changer d'air" chez des oncles et tantes dans la région du Muy (Var). D'autre part, bien que considéré comme sportif chevronné, il avait fait néanmoins l'objet d'une réforme définitive à l'issue de son service militaire (31 mai 1921), pour une raison qui n'est pas spécifiée. Enfin, dans les années 30, la tuberculose était encore fréquente en France et il était facile d'être contaminé, et c'est peut-être (?) ce qui est arrivé à Edouard, qui aurait développé la redoutable forme ostéo-articulaire qu'on ne savait alors pas encore soigner.

Quoi qu'il en soit, sa maladie va entraîner pour Edouard JAUFFRET de terribles souffrances et d'extrêmes difficultés de mobilité, et ce jusqu'à la fin de sa vie.

Le 28 février 1934 à Autun, l'Inspecteur d'académie signale qu'Edouard JAUFFRET est souffrant *"il ne fait plus que la partie administrative de son service"*. Le 11 février 1935, un nouveau rapport constate *"qu'il est gêné dans son service par un état de santé fort déficient. Il doit obtenir une circonscription au climat plus favorable"*.



Déjà, en avril 1934, il est placé en congé de maladie pour deux mois. Après une tentative de reprise, il doit de nouveau s'arrêter (juin-juillet 1935) et il est alors placé en congé de longue durée d'octobre 1935 au 30 septembre 1940, soit 8 congés de 6 mois. C'est à cette époque (1936) qu'il reçoit les Palmes Académiques. Pendant la même période, d'autres drames vont se dérouler à La Seyne. Marius JAUFFRET, le père d'Edouard, meurt à l'hôpital le 5 février 1936 à l'âge de 71 ans. Sa veuve ne semble pas avoir retrouvé des rapports détendus avec son fils et surtout sa belle-fille. Extrêmement autoritaire et directive, elle a toujours des idées rigides, mais elle se montre aussi très inquiète pour l'avenir de son petit-fils Gilbert, dont le père est désormais un grand malade. L'année suivante, le 3 janvier 1937, la mère d'Edouard, vivant désormais seule et dépressive, met fin à ses jours par pendaison dans son appartement du n° 37 de la place Noël Verlaque, à l'âge de 65 ans. Le drame est rapporté dans le quotidien *Le Petit Var* du 5 janvier 1937.

Une sexagénaire se suicide à La Seyne

La Seyne, 4 janvier. — Serait-ce l'année des suicides. Après la triste détermination d'un matelot, le 1er de l'an, voici que ce matin a été trouvé pendu à l'aide d'une cordelette attachée à une console, le corps de la dame Jauffret Elisabeth, 65 ans, demeurant, 37, place Verlaque.

La susnommée, atteinte de neurasthénie, avait plusieurs fois manifesté son désir d'en finir avec a vie.

Le décès paraissait remonter à 24 h. avant la découverte du corps.

DE RETOUR A DRAGUIGNAN, EDOUARD JAUFFRET DEVIENT ECRIVAIN : UNE CELEBRITE POSTHUME.

Au début de l'année 1936, tout en conservant des contacts épistolaires avec d'ancien(ne)s collègues de Bezons et d'Autun, il se replie avec sa famille sur Draguignan. Il est admis à la retraite pour invalidité à compter du 1^{er} octobre 1940. Son dossier indique "*tuberculose articulaire à localisations multiples en évolution*". Sa fiche matricule militaire spécifie "*Maintenu réformé (non récupérable) pour rétrécissement aortique et polyarthrite rhumatismale déformante*". Par la suite, le Secrétaire d'Etat à l'Education nationale acceptera sa demande (22 août 1942) d'une allocation de salaire unique, "*ce grand malade n'ayant d'autres ressources qu'une très modeste pension d'invalidité*".



Avec sa famille, Edouard JAUFFRET regagne alors le sud. Le 3 juillet 1936, avec sa famille, il se replie sur Draguignan, dans une première maison "Marie-Madeleine", près de la route de Montferrat, au pied du Malmont. En 1939, ils iront résider dans une nouvelle maison, "**La Morvandelle**", chemin Saint-Jaume, une maison dont Edouard, lui-même, avait dessiné les plans à l'encre de Chine, malgré ses problèmes de santé qui commençaient à le gêner. Il avait, en quelque sorte, joué les architectes, à tel point que les constructeurs de l'époque ayant trouvé le plan tellement bien dessiné et la réalisation tellement originale, qu'ils lui ont demandé de refaire un autre plan pour une maison voisine.

1939-1945 : EDOUARD JAUFFRET, ECRIVAIN.

C'est dans cette maison de Draguignan qu'Edouard JAUFFRET devient écrivain, auteur des romans scolaires d'apprentissage de la lecture qui lui assureront une célébrité posthume pendant plusieurs décennies. Malgré d'indicibles souffrances, il va déployer une intense activité puisqu'il compose 4 ouvrages (il ne parviendra pas à terminer le cinquième).

Ces ouvrages sont tous richement illustrés par le talentueux RAYLAMBERT¹ et édités par la maison Belin.

Mais, en raison de son état de santé, Edouard JAUFFRET ne voudra plus jamais, hormis sa famille, rencontrer qui que ce soit. Il n'y aura jamais de rencontre physique avec RAYLAMBERT, pas plus qu'avec des représentants des Editions Belin. Il ne sortait plus. Il ne voulait pas que l'on voie ses difficultés motrices. Les innombrables échanges que nécessitent la mise en page et la publication des ouvrages ne se feront que par la poste. Tout était prêt, organisé ; les épreuves envoyées par les éditions Belin étaient aussitôt corrigées et réexpédiées. Cela explique que, lors de nos recherches, nous n'ayons pu retrouver personne possédant une photographie d'Edouard JAUFFRET des années 30 ou 40, ou qui, à l'exception de son fils Gilbert, ait conservé de souvenir visuel de lui.



¹ Raymond Gabriel Albert LAMBERT est né le 14 janvier 1889 à Elbeuf, fils d'un peintre en bâtiment. Sa famille s'installe ensuite à Rouen où le jeune Raymond réalise des vitraux. Il entre au bureau de dessin industriel des Forges et Chantiers de la Méditerranée au Havre et s'inscrit aux Beaux-Arts. Il signe ses premiers dessins Raymond LAMBERT, puis Ray-Lambert, puis Raylambert. En 1909, il s'installe au Quartier Latin et entre à l'école des Arts Décoratifs. Il se spécialise dans l'illustration des livres scolaires en 1929 quand DELAGRAVE lui demande d'illustrer *Le livre des quatre saisons* d'Ernest PEROCHON. En 1937, *Taptap et Bilili* et en 1938 *Nicolas et Nicolette* sont les premiers livres illustrés en couleurs (tous 2 de PEROCHON). Il était en relation épistolaire constante avec les auteurs en particulier Jean SAUVESTRE et Edouard JAUFFRET. Il fut professeur à l'école ABC de Paris de 1926 à 1967. Pendant la dernière guerre, il donnait des cours dans son atelier. Il passait de longues heures au zoo de Vincennes et au jardin des Plantes où il croquait ses amis, les bêtes, qu'il respectait trop pour les humaniser. Il travaillait au pinceau, au crayon à la mine de plomb, à la gouache et au lavis. Jusqu'à ses derniers jours, il travailla d'arrache-pied. Il était calme, posé, malicieux, incisif, détestait les mondanités et fut baptisé par l'éditeur Belin *Le Prince des Illustrateurs*.



Edouard JAUFFRET travaillait pratiquement jour et nuit, et il avait de prodigieuses capacités intellectuelles et une grande faculté de création, pouvant rédiger une foule de textes en peu de temps. Il composait aussi des poèmes remarquables et il dessinait, alors même qu'il ne pouvait plus écrire très facilement. Il était obligé de mettre son crayon entre deux doigts, car il avait le pouce paralysé. Il faut encore ajouter que, simultanément à la rédaction de ses ouvrages, il préparait une thèse d'Etat sur l'Education !

Le 19 janvier 1945, après avoir si courageusement lutté contre la maladie, Edouard JAUFFRET s'éteint dans sa maison de Draguignan à l'âge de 44 ans. Il est inhumé dans une tombe du cimetière de Draguignan, où son épouse viendra le rejoindre en 1976.

On doit s'incliner devant l'admirable courage de cet homme qui a lutté plus de dix ans contre la maladie et qui, malgré les affreuses souffrances qu'il subissait, a pu assurer une production littéraire d'une exceptionnelle

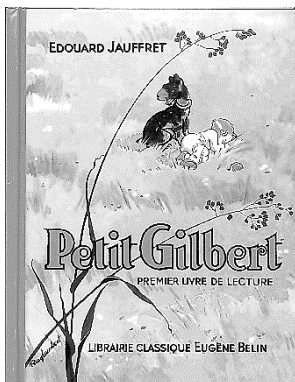
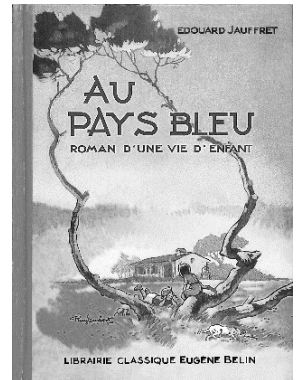
richesse et qui ait été autant en phase avec l'attente des maîtres et des écoliers.

LES OUVRAGES D'EDOUARD JAUFFRET.

Nous n'entrerons pas ici dans le détail de ces ouvrages, car leur étude détaillée a déjà fait l'objet d'un chapitre écrit par notre consœur Monique BROUSSAIS en 2013.

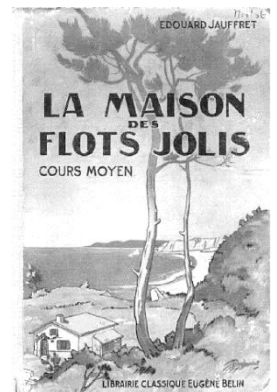
Nous rappellerons simplement la philosophie générale de ces ouvrages, telle qu'elle est exprimée par leur auteur dans la préface de *Au Pays bleu*. Considérant que "les manuels de lecture composés uniquement d'extraits de grands écrivains renferment d'ordinaire trop de termes, trop de passages difficiles pour convenir parfaitement aux élèves du cours élémentaire", Edouard JAUFFRET a jugé préférable "de présenter aux enfants de cet âge des textes spécialement écrits pour eux". On peut affirmer que ces ouvrages avaient pleinement réussi à "se faire aimer des enfants, leur inspirer le goût de la lecture, les rendre rapidement capables de s'exprimer en une langue correcte et agréable".

On ne saurait trop insister sur le fait que l'immense succès de ces ouvrages tient aussi à l'association JAUFFRET-RAYLAMBERT. Pour *Au Pays bleu*, RAYLAMBERT proposa une impression des dessins en deux couleurs (bleu et orange) et une troisième couleur pour le texte. Ce livre, qui commence en pleine Occupation, est plein de charme et de sensibilité. Quant au livre suivant, *Petit Gilbert*, il offre encore plus de désinvolture et d'audace dans la composition, la technique de l'offset ayant permis des prix de revient moins élevés.



Paraîtront ainsi :

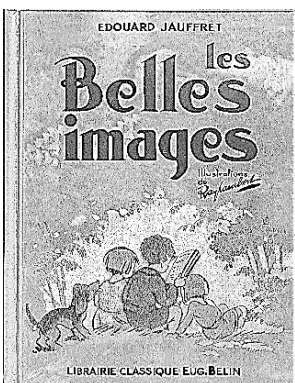
✓ 1941 : *Au Pays bleu*, roman d'une vie d'enfant (cours élémentaire), un livre de lecture mythique, essentiellement autobiographique, qui propose, en 60 chapitres, de nombreux textes savoureux accompagnés de tout l'appareil pédagogique nécessaire à l'étude du français (mots expliqués, questions sur la lecture, exercices écrits, étude de la phrase). Ce livre a connu de nombreuses rééditions puisqu'il a servi dans les écoles au moins jusqu'à la fin des années 1970.



✓ 1942 : *Petit Gilbert*, premier livre de lecture (cours préparatoire), dans lequel il raconte les premières années de la vie de son petit garçon Gilbert.

✓ 1945 : *La Maison des Flots jolis*, pour le cours moyen, dont une grande partie se passe du côté de Nanterre et de Bezons (où l'auteur avait enseigné en début de carrière).

✓ Puis, à titre posthume : *Les Belles images*, syllabaire et méthode d'études pour la classe enfantine (1948) et *Gerbes d'or*, choix de textes expliqués et commentés, pour le cours supérieur (1950), commencé par Edouard JAUFFRET et terminé par l'inspecteur d'Académie André SIGNORET¹.



¹ C'est à l'époque où il exerçait à Autun, vers 1934, qu'Edouard JAUFFRET rencontre André SIGNORET, alors Inspecteur d'Académie basé à Louhans (Saône-et-Loire), avant de devenir Directeur de l'Enseignement en Tunisie. Ils resteront amis et c'est selon la volonté d'Edouard que sa veuve sollicitera André SIGNORET pour que ce dernier achève son cinquième ouvrage *Gerbes d'or*.

L'immense succès de ces ouvrages va générer des droits d'auteurs conséquents qui, pendant plusieurs décennies vont significativement améliorer les revenus de Madame JAUFFRET, héritière des droits de son mari après la mort de celui-ci. Aujourd'hui, ces ouvrages demeurent encore très recherchés, tant ceux qui les retrouvent ont encore la gorge serrée d'émotions. Leur cote, en livres d'occasion, a même atteint des sommets. Devant la demande, la maison Belin a décidé, en novembre 2008, de rééditer en fac-similé trois d'entre eux : *Au Pays Bleu*, *Petit Gilbert* et *Les Belles Images*.

EPILOGUE.



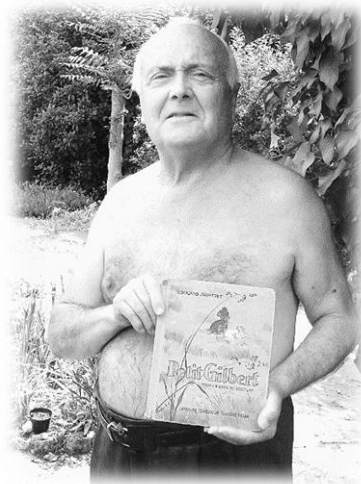
A la mort d'Edouard JAUFFRET, son fils Gilbert est en classe de 6^e à Draguignan. Il n'a que 11 ans. Son enfance est racontée dans le roman éponyme *Petit Gilbert* écrit par son père. Un père qui s'est beaucoup occupé de lui tant qu'il a pu. Né de parents qui avaient la passion de la lecture et le goût de la culture, Gilbert va poursuivre de brillantes études, d'abord au lycée général Férié, puis dans les facultés d'Aix-en-Provence et de Marseille pour devenir professeur certifié en géographie et histoire. D'abord nommé à Mazamet où il se trouvait très bien, il obtient de revenir à Draguignan où malheureusement, "il doit faire face à des élèves rebelles" et c'est pour lui "le début de la fin". Déçu par l'enseignement, il se définit alors plutôt comme chercheur. Son souhait sera d'écrire des ouvrages et ne pas se cantonner "aux répétitions". Il travaille alors beaucoup aux Archives départementales

et présente notamment plusieurs communications sur le Var en 1815 à la Société des Etudes. Il étudie la presse varoise du Second Empire et *La Sentinelle Toulonnaise*. Il est considéré, avec d'autres collègues, comme "chercheur dracénois". Homme de grande culture, s'intéressant à tout, il possède une extraordinaire collection d'ouvrages.

Autrefois marié avec une enseignante originaire de Brive-la-Gaillarde, elle-même professeure certifiée hors classe de Mathématiques, Gilbert n'a pas eu d'enfant. Il habite aujourd'hui, seul, avec toutefois l'aide précieuse de son proche voisin Michel, dans la maison "La Morvandelle", construite par ses parents, chemin Saint Jaume, à Draguignan.

Gilbert JAUFFRET a en quelque sorte sanctuarisé la partie de la maison où il a vu son père décliner et mourir. Le reste de la maison est "*un fouillis invraisemblable*", complètement envahi de cartons, de livres, de revues pédagogiques, de documents divers, à tel point qu'il est devenu impossible d'y pénétrer "*sans encourir un grave danger d'éboulement*". Ses archives familiales sont ainsi devenues inaccessibles. Paradoxalement, le groupe d'admirateurs d'Edouard JAUFFRET a dû travailler des années pour reconstituer pas à pas la vie et le parcours de leur idole, tout en se doutant que tout ou partie des réponses devaient se trouver quelque part dans cette maison... Mais Gilbert n'était sans doute pas psychologiquement prêt de permettre à quiconque de venir y fouiller, ce qui était naturellement son droit. Tout en souhaitant vivement que des découvertes soient faites sur son père, il déclarait "*ne pas être en mesure d'aider le groupe*", reculant sans doute toujours devant le déménagement et le tri, voire les "*fouilles archéologiques*" qui auraient été nécessaires pour pénétrer dans son "*ca-pharnaïm*".

Ce n'est que depuis le début de l'année 2021 que Michel a eu la permission de tenter d'accéder à une partie des archives de la famille JAUFFRET et de retrouver, *enfin*, entre autres courriers et documents divers – *le Graal* – la photo d'Edouard qui a pu être présentée ici, avec l'accord de son fils, *Le Petit Gilbert*.



SOURCES :

- Archives municipales de La Seyne et Archives départementales du Var et de la Corse.
- Archives de l'Education Nationale, consultées par le Prof. Jacques GIRAULT.
- BROUSSAIS Monique. 2013. Brève histoire des ouvrages d'Edouard JAUFFRET. In : *Contribution à l'histoire de La Seyne-sur-Mer. Aspects de la vie économique, sociale, culturelle et sportive, aux XIX^e et XX^e siècles*. Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne (ouvrage collectif). Les Presses du Midi, pp. 415-429.
- LE CORFF Roland. *Mes années 50*. Site internet : Biographie d'Edouard JAUFFRET : http://www.mes-annees-50.fr/edouard_jauffret.htm et biographie de RAY-LAMBERT : <http://www.mes-annees-50.fr/raylambert.htm> et page *Wikipedia* : https://fr.wikipedia.org/wiki/Edouard_Jauffret
- MARCELLESI Dina. 2008. Le chemin du pays bleu, *Le Filet du Pêcheur*, juin 2008, n° 107, pp. 12-13.
- Interviews diverses, spécialement celle de Gilbert JAUFFRET réalisée par Gilles en mars 2008.
- Presse locale, notamment *Le Petit Var*, années 1916, 1918, 1937.

Conférence du 13 décembre 2021.

"CIAO ITALIA, BUONGIORNO LA SEYNE-SUR-MER"

Par Philippe DI SOMMA

Je vais vous raconter une histoire qui se découpera en cinq actes ...

Comme toutes les tragédies grecques ou plus exactement, pour nos ancêtres italiens, les tragi-comédies ...



L'Odyssée italienne vers la France



PROLOGUE.

Janvier 1985 : je m'appelle Luisa, j'ai bientôt 80 ans, et j'habite à La Seyne depuis 61 ans... J'ai douze petits-enfants, tous aussi différents qu'attachants, à qui je raconte souvent des histoires du passé. Et voilà qu'il y en a un qui a voulu que je raconte en détails mon histoire. Il me disait qu'il ferait un jour des conférences...

Guaglione ! A mon époque les conférences ce n'était pas pour nous, c'était pour les Français d'origine, riches et instruits. Mais je vais rassembler mes souvenirs, ceux tirés de mes longues conversations avec Monsieur SCOLA. C'est notre voisin l'instituteur qui m'a beaucoup parlé de l'émigration italienne.



ACTE 1 : L'EMIGRATION ITALIENNE.

Arrêtons-nous quelques minutes sur l'histoire de l'émigration italienne.

- ✓ Des légionnaires romains décidant de s'installer en Provence.
- ✓ Au Moyen-Age, des marchands italiens séduits par la France.
- ✓ Des pirates ligures.
- ✓ Des familles suivant le Pape en Avignon.
- ✓ Des artistes et des artisans.

Les historiens s'accordent à identifier trois grandes périodes d'émigration :

1860-1914

1915-1945

Après 1945.

L'unification de 1861 a indirectement produit une grave crise économique. L'émigration sera alors une des solutions...

"Voler ou émigrer" selon les mots de l'évêque de Plaisance Mgr SCALABRINI...

- **Durant cette période de 1860 à 1914**, plus de 14 millions de départs, "une Italie hors d'Italie"! 50% en Amérique (aux USA majoritairement mais aussi au Brésil, en Argentine). Surtout des Italiens du nord et du centre. Avec dans la tête "le mythe américain". Ces histoires de réussites fulgurantes racontées dans les familles italiennes.

Écoutons Giovanni, un vrai italo-américain, cousin de Louisa et Antonio... "*On m'avait dit : aux Etats-Unis, les routes sont goudronnées d'or... Les routes ne sont pas goudronnées d'or, elles ne sont pas goudronnées du tout, et on m'a chargé de les goudronner...*".



L'Amérique mais aussi la France : c'est lié à la proximité géographique, au besoin de main d'œuvre...

Où se sont-ils installés ?

- **1915 /1945.**

L'émigration ralentit, un tiers vers la France.

A la fuite de la misère s'ajoute le fascisme...

La lire a perdu de sa valeur, les matières premières manquent, le travail est rare...

Le peuple se révolte : grèves, occupations d'usines, etc.

Haute et Basse Normandie
 Nord Pas de Calais
 Moselle
 Haut et bas Rhin
 Ile de France
 Savoie et Haute-Savoie
 Bouches du Rhône
 Rhône, Loire, Isère
 Lot et Garonne
 Var
 Alpes-Maritimes et Corse



Les fascistes s'organisent et ripostent...

Nous sommes en Italie le 27 octobre 1922...

L'Italie est entrée dans un autre monde...

Les retours au pays se font jour. L'émigration diminue, mais surtout elle change de nature...



- C'est une population du Nord de l'Italie, mieux formée, mais qui partira plus volontiers vers les pays d'Europe du Nord. Egalement une population de l'extrême sud, des Pouilles de la Calabre, de la Sicile, en quête d'une meilleure vie.



ACTE 2 : L'ARRIVEE DES ITALIENS A LA SEYNE.

1924 : revenons à Luisa, 19 ans, une enfant de cinq ans, fille de sa sœur récemment décédée, un bébé de quelques mois, un jeune mari et une vie à construire...

Malgré son jeune âge, débrouillarde et sociable, elle se lie rapidement avec les membres de la communauté italienne déjà présents à La Seyne.

Et notamment Maria, de quelques années son aînée. Elle est arrivée avec sa famille en 1902, en provenance d'une commune du Piémont, Locana Canavese. Le Piémont est le berceau de nombreuses familles italiennes installées à La Seyne. Maria est allée à l'école française, elle a appris aussi à connaître cette ville, et elle va servir de guide à Luisa. Et Maria de raconter que La Seyne a vécu longtemps de l'exploitation de la terre. Ce n'est que lorsque les côtes furent moins dangereuses, que la pêche prit toute son importance.

Et une activité naissante qui va marquer l'histoire de la ville : la construction navale.

1852 : La Seyne compte 12 000 habitants.

Son industrie est en plein essor et a un besoin évident de main d'œuvre. Et les Italiens arrivent à partir de 1860.

Pas forcément pour travailler aux chantiers navals... La réalité est plus complexe... Et tout va très vite : dans les années 1890, une famille seynoise sur quatre est italienne ! Aujourd'hui encore, on peut considérer qu'environ 25% des noms de famille des habitants de La Seyne sont d'origine italienne ! Et près de 50% des Seynois ont un pourcentage, petit ou grand, de "sang italien"!!!

Alors deux questions : d'où viennent-ils, et pourquoi ont-ils choisi La Seyne ?

Ils sont majoritairement originaires du Piémont et de la Toscane.

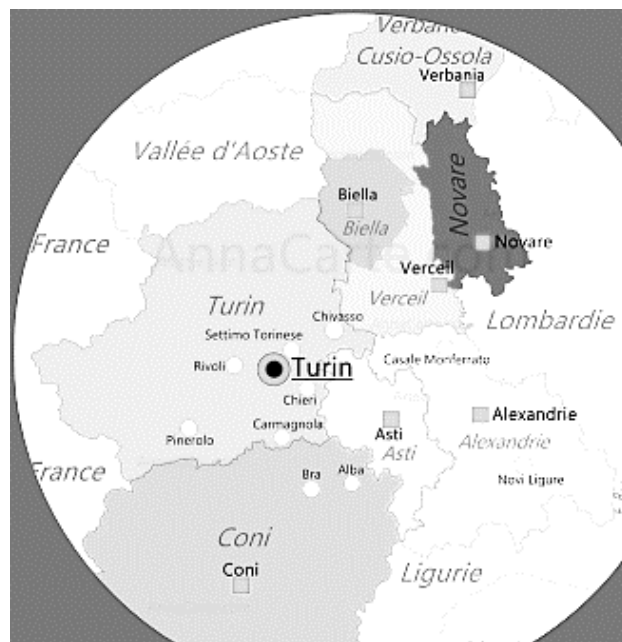


Alors deux questions : d'où viennent-ils, et pourquoi ont-ils choisi La Seyne ?

Ils sont majoritairement originaires du Piémont et de la Toscane.

Le Piémont.

Environ 64% de la population italienne à La Seyne, toutes périodes confondues. A partir de la pointe Cuneo, les villages de Roccasparvera, Borgo san Dalmazzo, Boves, Peveragno, et plus au sud Limone Piemonte.



La Toscane.

16% de la population italienne à La Seyne avec principalement Buti et Pise. Les 20% restant sont Gênois, Napolitains, Sardes, ou originaires du Frioul, d'Emilie Romagne et du Latium



Et pourquoi La Seyne ?

Les raisons sont bien évidemment diverses et individuelles.

On peut toutefois avancer plusieurs explications, valables pour les Piémontais mais aussi des Italiens d'autres régions :

✓ La première est que les Piémontais notamment, fuyant des conditions de vie difficile et surtout la faim ont descendu les routes jusqu'à La France, à pied mais aussi en train.

Travailleurs de la terre, bûcherons, journaliers et célibataires, ils s'installent là où il y avait du travail, dans différentes communes des Alpes Maritimes et du Var. Et La Seyne et ses environs, avec ses nombreuses terres agricoles en faisaient partie.



✓ La deuxième explication, complémentaire de la première, est que ces paysans piémontais découvrent à La Seyne les métiers de l'industrie naissante, celle de la construction navale. Et ces travailleurs de la terre deviennent manœuvres, puis ouvriers. Ils se sédentarisent et font venir femmes et enfants, puis participent à la création de véritables filières familiales et amicales...



✓ Et troisième explication, La Seyne est sur la route de Marseille, principal lieu d'embarquement vers les Amériques, même si beaucoup d'Italiens prenaient le bateau depuis Bordeaux ou Le Havre.

La région marseillaise et le département des Bouches du Rhône comptent déjà de petites industries. Et bon nombre de familles n'iront pas plus loin...et s'installeront dans la cité phocéenne.

Mais sur cette route de Marseille : La Seyne. Ici, le travail ne manque pas, les premiers Italiens sont là. Pourquoi ne pas s'établir dans cette ville ?

✓ Enfin, quatrième explication : les charpentiers de marine.



Petit rappel historique : la guerre de Crimée et le choléra.

La guerre de Crimée (1854-1856) opposa la Russie à une coalition (Empire ottoman, France, Royaume Uni, royaume de Sardaigne). Elle coûta la vie à de nombreux Seynois et notamment des charpentiers de marine employés des chantiers navals naissants.

L'épidémie de choléra (1865) eut les mêmes dramatiques conséquences. Les charpentiers de marine devenaient rares, et bon nombre de Piémontais connaissaient le travail du bois... Petit à petit, la filière se développa.

Pour ce qui est des Toscans, La Seyne, ville de la mer et de la construction navale attira naturellement les habitants de Pise, ou de Buti, ou d'autres villes ou villages environnants. Ils connaissaient les métiers de la construction navale, et avaient acquis compétence et expérience.

Concernant les Italiens des autres régions, il est très difficile de donner des explications générales, tant les cas furent différents.

Ce qui est certain, c'est qu'au fil des années, La Seyne avait acquis la réputation d'être un lieu d'installation apprécié. Ensuite, le hasard, les solidarités familiales et amicales, et le "tam-tam" de l'émigration firent le reste.

ACTE 3 : L'INTEGRATION.

Commençons par le contexte...

Dès les lendemains de la guerre de 1870, les différents gouvernements français encouragèrent l'immigration italienne.



La population française ne l'a pas entendu de cette oreille... Juin 1881 : les vêpres marseillaises... Les troupes françaises sont accueillies dans la liesse après avoir établi le protectorat en Tunisie. Sur le Vieux-Port, une association italienne, le Club National Italien, a laissé un drapeau tricolore au balcon du siège de cette association. Seulement, les couleurs n'étaient pas les bonnes !

Plus grave encore, ce que certains journalistes ont appelé, en août 1893, le massacre des Italiens à Aigues-Mortes. Pour mieux comprendre le contexte de cette époque, quelques phrases de Louis BERTRAND, écrivain et académicien, qui décrit les Italiens, dans un roman intitulé "L'invasion" : "*des barbares hirsutes, aux prunelles luisantes, des nuées de sauterelles, sales, tristes et loqueteux, jouant tour à tour de l'accordéon et du couteau*".

Pas de massacre à La Seyne, mais un accueil pas toujours favorable pour les premiers Italiens.

"*Sales, criards, portés sur la boisson dans leur quartier général le bar de Florence, Place Bourradet*", comme le rapporte un journaliste... "*Et en plus ils viennent prendre notre travail et souvent nos femmes*"...

Alors une intégration difficile pour les nouveaux Seynois, "les babis, macaronis, pian-tous" ? Difficile peut-être mais incontestablement réussie. Réussie par la combinaison de plusieurs facteurs.

Écoutons de nouveau Luisa : "*Tu sais, Guaglione, le plus difficile pour moi, ça a été de comprendre et de parler le français*", disait-elle avec cet accent napolitain à couper au couteau qu'elle ne perdra jamais, malgré ses 61 années de présence à La Seyne-sur-Mer.

1) L'apprentissage de la langue française.

La volonté farouche d'apprendre le français. A tel point, que dans certaines familles, il était interdit de parler...italien ! Un apprentissage qui se fera souvent par le biais du provençal (proche du dialecte piémontais), dialecte qui servira de passerelle entre l'italien et le français.

2) Le travail.

Si à la deuxième moitié du XIX^e siècle, le travail était synonyme d'une émigration de maintien, il va vite évoluer...



Véritable clef de l'intégration, le travail, travaux manuels ou plus exactement "physiques". Ceux que les Français ne veulent pas faire : travaux de la terre, travaux sur les routes... La corniche de Tamaris voulue par Michel PACHA doit beaucoup aux émigrés italiens. Et bien sûr la maçonnerie, puis tous les métiers du second œuvre. Que de maisons et de bâtiments construits par ces émigrés italiens...

Travaux au sein des chantiers navals : par exemple, le métier de rive-teur, de chauffeur de rivet, particulièrement éprouvant, était "réservé" aux Italiens.

Mais aussi, marchands ambulants, rémouleurs, cordonniers, ferrailleurs, étameurs, ...

Et les femmes n'étaient pas en reste : travailleuses des champs, nourrices (les piémontaises étaient très recherchées), lingères, femmes de ménage. Rien ne les effrayait. Ces émigrés italiens avaient compris que le travail était synonyme d'ascenseur social. Et passées les premières années, les émigrés italiens sont devenus commerçants, souvent ce commerce étant détenu par l'épouse ou la *nonna*, ou alors ce même commerce était un deuxième métier.

Commerçants mais aussi chefs d'entreprise. Encore aujourd'hui, de belles PME seynoises doivent leur existence à des pionniers venus d'Italie.

3) L'école.

Si le travail mettait en marche l'ascenseur social, l'école était un formidable accélérateur. Les écoles élémentaires, l'école Martini, chère au cœur des Seynois, accueillirent ces nouveaux petits Seynois. Les parents redoublaient d'attention pour que le petit travaille bien à l'école.

"*Qui sait... il sera peut-être instituteur, voire professeur...*". Ces métiers avaient une forte symbolique.

Imaginez le fils du paysan qui ne parlait pas un mot de français, détenir le savoir et en plus le transmettre...

Sans faire de comparaison trop rapide, j'ai toujours été frappé par le nombre de professeurs, d'avocats réputés, d'intellectuels qui sont d'origine juive.

L'explication m'a été donnée par un fin connaisseur de la culture juive : "*pour un peuple en difficulté, plus que l'argent, le savoir est le creuset de la liberté, voire, dirons certains, du pouvoir*". Nos émigrés italiens avaient vite compris l'importance capitale de l'école.



4) La religion et les mariages mixtes.

Incontestablement, partager la même religion facilita l'intégration. On allait à la messe, on faisait baptiser les enfants...

Des enfants dont les prénoms étaient toujours français (à l'exception de quelques familles en panne d'imagination : Primo, Secundo...). Ce qui témoignait de la volonté d'intégration.

De la même façon, les mariages entre le bel Italien et la fière Provençale ont grandement facilité l'intégration. Même, s'il faut le dire, ces mariages n'étaient pas forcément bien vus par les familles de la petite ou moyenne bourgeoisie seynoise...

"Quoi ? Un Italien ? Il est vraiment, vraiment Italien ?"



5) La vie associative

Commençons par les activités syndicales. Très vite les émigrés italiens, employés aux chantiers navals, ont lutté pour l'amélioration des conditions de travail. Réunis dans ce que l'on appelait "les chambrées", dans des lieux tenus secrets, ils refaisaient le monde et particulièrement le monde du travail. Il faut dire que le débat syndical, le débat politique étaient solidement ancrés dans leur culture d'origine. Et que leur énergie n'avait d'égal que leur imagination. Témoin la création d'une caisse de solidarité venant en aide aux grévistes ou aux familles en difficulté.

La musique. Outre le fait que le chant et la musique rythmaient la vie de nos ancêtres, les fils et les filles du *Bel Canto* vont trouver au sein de la Société philharmonique "La Seynoise", les moyens d'exercer leurs talents.

Et ce lieu de partage et de créativité favorisera l'intégration. De la même manière, **le sport** jouera le même rôle. Les jeunes Italiens s'illustreront dans de nombreux sports. Rugby, cyclisme, athlétisme, ...et bien sûr football, le "ballon" comme l'appelle encore les vieux Seynois ! Et à la fin des années 40, les fils d'émigrés, BOZZI, MORICONI, PASSAGLIA, MAURO, DI SOMMA, écriront une belle page du sport seynois.



ACTE 4 : LES ITALO-SEYNOIS.

Au fil de mes investigations, j'ai trouvé, toutes proportions gardées, beaucoup de similitudes entre ces émigrés italiens venus à La Seyne, et les émigrés italo-américains.

Écoutons Luisa : *"Guaglione, je t'ai parlé de notre cousin Giovanni. Giovanni était un italo-américain. A la fin du XIX^e siècle, et au début du XX^e, il était courant que face à la misère, dans une même famille italienne, plusieurs stratégies s'opposent. Dans une famille où il y avait par exemple trois enfants, trois fils, souvent un partait en France, le deuxième restait en Italie, et le dernier partait en Amérique. Le père de mon mari, Antonino, avait deux frères : Giuseppe et Raffaele. Raffaele, l'ainé, a voulu rester en Italie. Giuseppe, le plus jeune, est parti en Amérique, comme on disait à cette époque. Plus tard, Antonino et moi avons fait le choix de partir en France".* Combien d'Italo-Américains ? Environ 19 millions aujourd'hui, pour une population totale de 327 millions d'habitants aux Etats-Unis. Bien différents des personnages des films de SCORCESE ou COPPOLA, et aujourd'hui aussi américains que les descendants du *Mayflower*. Ils ont participé à la construction de la culture américaine et à ce qu'elle est aujourd'hui.

Alors nos Italo-Seynois ? Géographiquement, ils s'installèrent, faute de mieux, dans les quartiers insalubres autour de la place de la lune et des quartiers des Mouissèques et de la Rouve, créant, plus ou moins volontairement, comme à New-York, une *"Little Italy"*. Puis, les premières réussites aidant, ils investirent les quartiers Beaussier et Cavailon, puis les campagnes pour les plus fortunés. Nos quartiers actuels Donicarde, Bastian, La Colle d'Artaud, Costechaude, Chateaubanne... En créant pour leurs familles de véritables quartiers italo-seynois.

Et les plus téméraires, les plus visionnaires – qui firent d'heureux héritiers – la Verne, Fabrégas, Les Sablettes, Tamaris, ...



Italo-seynoïse par « l'occupation géographique, mais aussi par la langue, car ils vont enrichir la culture seynoïse de leur langue.

Allez ! En route pour une petite leçon d'Italo-seynoïse.

- "Fatche de", emprunté à l'italien *Faccia di*...
- "Baffis" : les moustaches.
- "S'engatser" : de l'italien *incazzarsi*.
- "Vaffancoule..." , Sans commentaires...
- "Mantchin", de l'italien *mancinio* gaucher.
- "Foutre le Ouai", qui vient du napolitain *uaio*.
- "Tchapacan", de l'italien *acchiappare* et *can*. L'attrapeur de chiens dangereux ou malades.
- "Accidenti", de l'italien *accidente*.

Et on pourrait continuer longtemps...

La cuisine.

✓ Commençons par la cade, apportée à La Seyne par les Gênois, c'était la "*farinata*". Pourquoi cade ? Les premiers marcheurs ambulants criaient : *Calda, calda* (c'est chaud).

✓ Et la *polenta*, nourriture du pauvre, qui remplissait l'estomac de celui qui allait accomplir "les travaux physiques".

✓ Les pâtes... Tant cet aliment a fait et fait partie de la nourriture seynoïse que l'on croirait qu'elles sont nées ici : les *raviolis*, les *gnocchis*, et les *cappelletis*...

Les pâtes achetées dans les commerces tenus par des Italiens ! Mais surtout celles que l'on faisait à la maison... Certainement meilleures, mais plus sûrement au goût de la nostalgie du pays...



Plus sérieusement, les **naturalisations** avec la volonté affirmée de devenir Français.

Trois étapes :

- 1804 : le code civil prévoit les naturalisations.
- 2 avril 1917 : un décret institue une carte de séjour pour les étrangers de plus de 15 ans résidant en France.
- La loi du 10 août 1927 facilite les naturalisations.

La demande de naturalisation était un acte fort qui fit débat dans certaines familles. "*J'étais Italien, je deviens Français, je suis Français*".

Les Italo-Seynoïse et les deux guerres.

✓ **14/18** : L'Italie est alliée de la Triplice avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie.

Même si l'Italie décide de rester neutre, la situation des émigrés italiens est délicate. Ils craignent soit d'être expulsés du territoire français soit d'être rappelés par les autorités italiennes.

La situation s'améliore lorsque l'Italie le 23 mai 1915 entre dans le conflit aux côtés de la France, au sein de la Triple Entente. Et nombreux furent les jeunes Seynoïse d'origine italienne qui, engagés au sein de l'armée française, laissèrent la vie sur les champs de bataille. Et les Italo-Seynoïse s'affirmèrent ainsi comme de vrais Français, de vrais Seynoïse.



✓ **39/45** : Quand l'histoire se répète... L'Italie déclare la guerre à la France le 10 juin 1940. Les Italo-Seynoïse et plus particulièrement les plus fraîchement arrivés, se retrouvent dans une situation délicate, voire dangereuse.

Le gouvernement de Vichy fait la chasse à certaines familles italiennes, des sanctions sont prises contre des fonctionnaires d'origine italienne. Les chemises noires recherchent les antifascistes, même parmi les émigrés. Les pertes furent lourdes parmi les Italo-Seynoïse : les morts sur les champs de bataille, les morts des jeunes et moins jeunes engagés dans la

Résistance, les victimes civiles lors des bombardements du 29 avril et du 11 juillet 1944. Cette terrible période avait rapproché les communautés et finit de sceller définitivement l'intégration des Italo-seynoïse. 65% de la ville détruite, tout était maintenant à reconstruire... Et les Italo-seynoïse connaissaient la musique...



"Je suis retournée quelquefois en Italie, dans ma ville natale, raconte Luisa. Avec émotion et plaisir. Mais je crois qu'au fil des années, je suis devenue une Française, une Française de La Seyne..."

ACTE 5 : APRES 1945.

Après 1945, l'émigration italienne à La Seyne est beaucoup moins importante. Mais peut-être plus facile, grâce à ces familles italiennes venues entre 1860 et 1945, devenues des Seynois plus vrais que nature.

Beaucoup d'événements pour cette ville de La Seyne et ces Seynois d'origine italienne, mais cela demanderait une autre conférence...

On retiendra une initiative notable : le jumelage avec la ville toscane de Buti.

Et une deuxième : la création de l'association "Les Amis du Piémont" en 2012.

Et une troisième initiative plus récente, celle de redonner au centre-ville seynois sa couleur italienne. En mettant en valeur ses façades, en redonnant vie à ses places. En favorisant la *Passeggiata*... C'est, après le repas dominical, ou avant le repas du soir... On se fait beau, on se promène, on regarde les magasins, on s'arrête, on parle et on parle...

Nous allons quitter Luisa, mais avant nous allons faire avec elle une dernière promenade...

Celle que je faisais enfant quand ma mère me laissait une matinée chez ma grand-mère.

Rituel immuable : nous descendions le marché. Aucun véritable Seynois ne vous parlera du Cours Louis Blanc...

Premier arrêt au banc de la famille BERTOLOTTI pour les fruits et légumes, puis la viande chez GIA-

NETTI, les pâtes chez REVERTEGAT (anciennement famille AQUARONNE).

La cade de Madame Roy, qui contrairement à ce que son nom pouvait suggérer, était d'origine italienne...

Et puis le pain à la boulangerie CARLE. Et quand j'étais sage, ce qui arrivait souvent, un beignet chez ROPOLLO et une glace sur le port chez le marchand ambulant Fascetti.

L'enfant que j'étais : *"Mais tous ces commerçants ils portent tous un nom italien !"*

"Guaglione ! Ce sont les meilleurs dans leurs métiers respectifs. Et tu sais, même si ce n'était pas le cas..."

Solidarité indéfectible de ceux qui sont arrivés avec rien...



EPILOGUE.

Aujourd'hui, 13 décembre 2021 : *Alora ?* Que reste-t-il de tout cela?

Tout d'abord, un nom de famille italien qui restera pour des générations et des générations.

Puis, logiquement, avoir un nom d'origine étrangère invite plus facilement à faire un saut dans le passé.

Et enfin, regarder ce passé, c'est mieux sentir l'italianité désormais inscrite de cette ville de La Seyne-sur-Mer.



2022. Doha au Qatar... Finale de la coupe du monde de football... France-Italie !!!

Confortablement installé devant la télé avec mon petit-fils Ugo, 9 ans, Ugo DI SOMMA...

Le moment des hymnes. L'hymne italien.

Je ferme les yeux et je vois mon père et mon grand-père fredonner Fratelli d'Italia...

Quand tout d'un coup, retour à la réalité : j'entends le petit Ugo crier : *"Allez la France, Allez la France !"*

"Tu as raison Guaglione, Allez la France !!!"

Mes principales sources :

Jean-Claude et Marius AUTRAN, Cindy DONEDA, Pierre MILZA.

Et mes remerciements à tous ceux qui m'ont apporté leurs témoignages, et particulièrement à mon ami Henri BRESSAN.

QUELQUES APERÇUS DE L'AVENTURE HUMAINE ET MATERIELLE DES CARS "ETOILE" DE 1926 A 1980.

Daniel HUGONNET / Jean-Claude AUTRAN - Bernard ARGIOLAS.

Voici le texte d'une conférence que Daniel HUGONNET devait proposer aux "Amis de La Seyne Ancienne et Moderne" en 2014. Mais son état de santé, puis son décès, ont mis fin à ce projet. Nous l'avons aidé dans son élaboration, et nous avons souhaité rendre compte de ce beau travail sur une entreprise seynoise assez emblématique, à savoir la Société des autobus "Etoile", que nous appelions tous familièrement les Cars "Etoile".

Vous trouverez dans ce texte les commentaires et les photos choisis par Daniel, ainsi que des souvenirs d'Ange FOGLINO (A.F.), restitués eux aussi par Daniel HUGONNET (D.H.).

PREFACE DE JO DECHIFRE.



Lorsque Daniel, que je savais passionnément attaché à la saga des cars Etoiles, m'a demandé des documents, j'ai été très honoré.

Né à La Seyne, peut-être même avec le premier autobus GILLO, en 1938, je ne les connaissais qu'en tant que passager, voyageur ou voisins de route.

Comme tous les Seynois de mon âge, admirateur des prouesses et de l'aura des chauffeurs, surtout auprès des filles, je rêvais d'aventures sur l'asphalte et le goudron.

Comment ne pas s'imaginer que la vigilance, l'abnégation, la responsabilité, l'indépendance et la tranquille assurance de ces héros, ne soient pas dans la normalité ? Comment ne pas entendre qu'au-dessus des anonymes chauffeurs des lignes Mistral, il y ait eu des amitiés, des complicités et des actes de confiance entre les utilisateurs, les receveurs et les chauffeurs des Cars Etoile ?



Il y a prescription aujourd'hui, mais je me souviens de ces conducteurs qui me laissaient descendre en marche d'un car, à peine ralenti, juste devant la maison de mes parents, à midi trente et qui klaxonnaient avant le virage de La Maurelle, pour que je sorte de chez moi, à 13 heures 50.

J'avais 16 ans et comme Daniel, dans l'entreprise de ses parents, j'apprenais le métier de compositeur-typographe, au Pont-du-Las.

Plus tard, le vélo et la moto m'ont fait côtoyer ces aventuriers du bord de rade, mais toujours avec le respect des vrais routiers sachant partager leur route.

AVANT LES CARS, ET LES AUTOBUS "ETOILE", LE TRAFIC ETAIT ASSURE PAR LE TRAMWAY.

A.F. : "Entre 1926 et 1928, les tramways de la « Société des transports du Var et du Gard » voient leur ligne doublée entre Bon rencontre et l'avenue Gambetta, à La Seyne, avec un terminus à la Bourse du Travail. Elle est ensuite prolongée jusqu'aux Sablettes en empruntant en partie la ligne de la "Société de l'Ouest varois" installée avenue Curet. La voie La Seyne - Les Sablettes est unique.

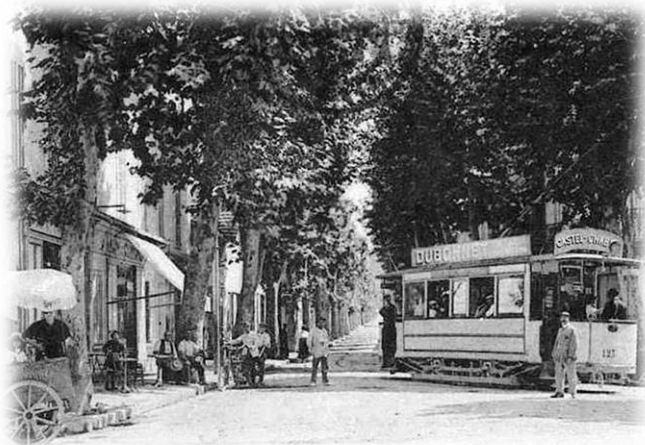


Les croisements se font avenue Frédéric Mistral, au Pas du Loup et à Mar Vivo. Le terminus se situe aux Sablettes devant l'hôtel Vidal devenu le Provence Plage."

D.H. : "Les matériels de la STVG affectés à cette ligne, avait leur dépôt entre l'octroi de Toulon et l'arrêt Lysia sur la portion de la route nationale qui longe la Pyrotechnie. Ce dépôt sera utilisé par la suite pour entreposer les décors de l'Opéra de Toulon."

A.F. : "La Sté des Tramways de l'Ouest Varois avait son point de départ à l'avenue Hoche, devant le siège de la Sté Marseillaise de Crédit. Le trajet passait par la voie ferrée de l'avenue Curet qu'elle avait créée et qu'elle avait partagée ensuite avec la STVC.

Elle atteignait Reynier, centre des Six-Fours, pour se diriger ensuite vers Sanary, Ollioules, et finir au Beausset. Il ne semble pas que cette ligne ait été rentable car les tramways partaient le plus souvent vides.



Elle devait sa survie aux subventions du Conseil Général. Cela se vérifia quand la Sté des Autobus Etoile se rendit acquéreur de la ligne Toulon - Bandol en 1951. Le trajet Sanary - Ollioules lui fut attribué par la Conseil Général. Ce trajet déficitaire fut proposé par la Sté des Autobus Etoile à la Sté ORLANDI d'Ollioules qui l'accepta pensant établir un point de vente à Sanary afin d'y développer son service occasionnel mais l'expansion de Littoral Cars ne lui permit pas de concrétiser ce projet."



D.H. : "Cette photo du Café de France, sur l'ancienne N8 qui traversait la place du Centre d'Ollioules, indique bien inscrit sur la porte que c'est là que se trouvait la station du tramway ainsi que son dépôt de messagerie sur la ligne La Seyne - Le Beausset qui empruntait le parcours sinueux des gorges d'Ollioules ce qui était impressionnant surtout dans l'impériale. Le dépôt des tramways était sur la route qui va d'Ollioules à Sanary, un peu avant la gare P.L.M. à laquelle la ligne était reliée par un embranchement de 305 m de long."

AUTOCARS
SOCIÉTÉ DES
AUTOBUS ETOILE
1, Rue Pierre-Lacroix - LA SEYNE-sur-MER (Var)
Tél. : 32 ——— SERVICES REGULIERS : ——— Tél. : 32
TOULON - LA SEYNE - LES SABLETTES
TAMARIS - FABREGAS - St-MANDRIER
**EXCURSIONS EN COMMUN ET PRIVÉES
POUR TOUTES DIRECTIONS**
Téléphone à TOULON : 54-14



D.H. : "Bien que ce soit mentionné dans la rubrique "Autocars", il est bien spécifié qu'il s'agit d'une Société d' "Autobus" et donc bien de bus dans le sens de "omnibus" circulant en ville.

L'adresse du siège indique que la Société est bien installée et déjà ancienne avec son trente-deuxième numéro de téléphone de la Commune, peu après les F.C.M., la Pharmacie ARMAND, et les Maristes.

Toutes les destinations principales de l'époque sont énoncées avec leurs 3 villes, les plages-phares des Sablettes et de Fabrégas, et le lieu historique de Tamaris.

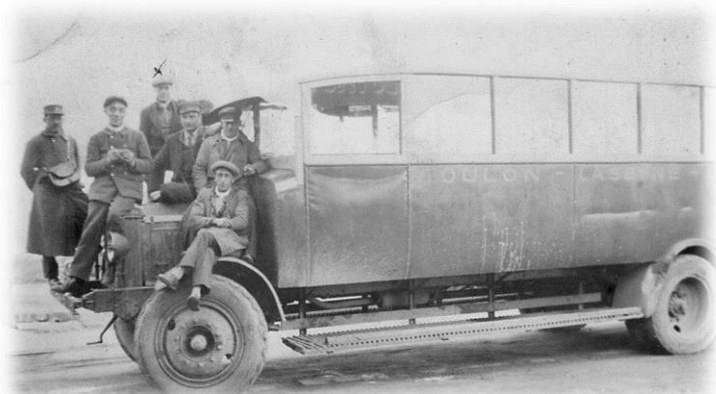
Le plus significatif, c'est la réclame pour les "excursions en commun et privées". On sent la volonté de développer ce secteur mais on verra plus loin qu'elle sera entravée.

Elle ne trouvera sa concrétisation que pour les déplacements liés aux sports, aux colonies de vacances, et les voyages courts de "Loisirs et Sports", avec les cars acceptables. Un bus urbain aménagé en conséquence n'est pas un autocar. La Société fera longtemps appel aux Cars ANDRAU, Agence de voyages agréée, avenue de la Victoire à Toulon, pour répondre aux demandes.

Seule la voiture 15, conduite par un Francis FURNO en grande casquette, était mieux avec ses appuie-têtes recouverts. Finalement, il n'y a eu qu'un seul MERCEDES, vrai car d'excursion."



D.H. : "Avant de parler des cars "Etoile", il est bon de parler de Charles MARINO, leur précurseur dans **les années vingt**. Il est marchand de meubles, avenue Gambetta. Il y aura ensuite les meubles GROSSI. Il souhaite que son neveu, David LA RICCIA prenne la suite, mais ce dernier choisit le transport, et nous le voyons ici, à 18 ans, devant une camionnette MARINO, avec casquette et cravate.



L'amour de David, ce sont les cars, et nous le retrouvons toujours aussi élégant au sommet du groupe. Il fait déjà la ligne Toulon - La Seyne - Les Sablettes pour le transporteur MARINO.

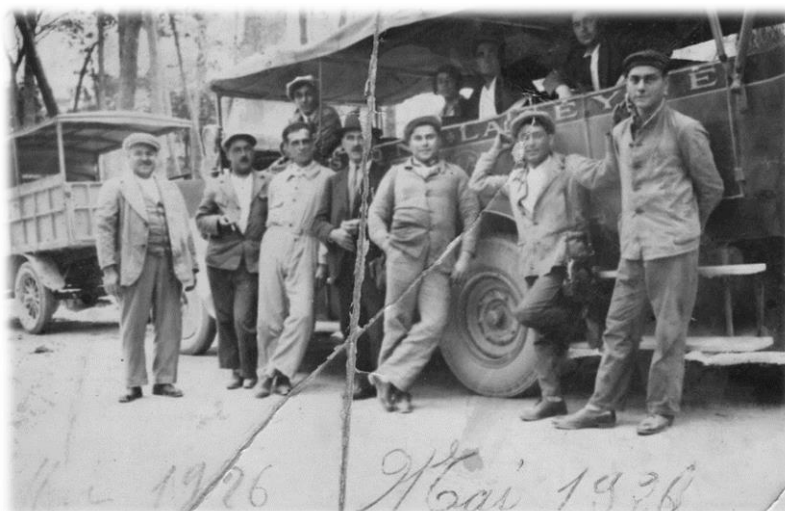
Cette première camionnette servait aussi à emmener plusieurs personnes à Janas pendant les fins de semaine du mois de mai, et leur permettre de se rendre plus facilement à Notre-Dame-du-Mai, honorée en cette période printanière.

Ce fut ensuite l'excursion vers Notre-Dame de Costebelle à Hyères, ou pour la cueillette des champignons...

Les clients assidus réclamèrent ensuite des excursions d'une journée pour honorer Marie-Madeleine à la Sainte-Baume, ou Saint Joseph à Cotignac.

C'est ainsi que naquit tout naturellement l'idée de mettre des cars à la disposition des personnes contraintes de se rendre à Toulon ou à La Seyne pour leur travail."

Tels sont les souvenirs d'Ange FOGLINO, personnage incontournable des cars "Etoile".



Ange FOGLINO
et son épouse

A.F. : "En 1950, la direction est confiée à M. COLIN et je pose ma candidature pour le nouveau Conseil d'Administration qui se met en place. A égalité de voix, ma candidature est rejetée au bénéfice de l'âge. Néanmoins désigné comme secrétaire de séance, je fus chargé de rédiger les comptes rendus."

"En 1951, ma seconde candidature au Conseil d'Administration est retenue et je deviens Administrateur."

"Le 2 mai 1956, l'Assemblée Générale se réunit alors que je me trouvais en clinique. Le 3 mai, le directeur M. COLIN me rendit une visite pour m'informer des décisions prises et me dit "Nous avons nommé un nouveau président et c'est vous". Ainsi je devenais président de la Société sans avoir présenté ma candidature."

"Courant 1967, le directeur M. COLIN contracte une maladie qui l'empêche de poursuivre son excellent travail et un Conseil d'Administration spécial se réunit pour lui trouver un successeur. Désigné par mes collègues, j'accepte le poste de directeur mais démissionne de celui de président pour leur permettre de m'établir un contrat de travail. Je quittais donc la Caisse Départementale des Congés Payés à laquelle j'appartenais depuis le 2 août 1942 et M. GILLO, ancien propriétaire-conducteur, prend la présidence."

Ange FOGLINO ajoute à propos des débuts des cars "Etoile" dans **les années 30** :

"Toujours amis, les chauffeurs sont néanmoins des adversaires, n'hésitant pas à doubler un collègue pour arriver avant lui au prochain arrêt et avant le tramway : c'est faire "le devant" pour chiper quelques clients. Cependant, très rapidement, tous comprennent qu'une véritable union s'impose et décident d'appliquer un tarif unique : 1 franc pour aller à Toulon, et 1,50 franc pour l'aller-retour sans limitation de durée. Une péréquation se faisait tous les mois. Mais la concurrence est rude entre ces premières compagnies.

Les cars sont de couleurs différentes, et une personne prenant par exemple un car rouge, devait attendre le même car pour son retour ! D'où des retards considérables."



Un exemple d'un de ces cars, ici accidenté.



D.H. : 1932

"Cette photo montre une fois de plus l'hétérogénéité du parc des cars Etoile dès la naissance du Groupement entre plusieurs transporteurs dont les véhicules adopteront plus ou moins la même livrée. Ainsi, les étoiles ne seront jamais placées au même endroit en fonction du peintre-artiste et de la morphologie de la carrosserie. De même, le liseré des destinations peintes sur un fond bleu ou encadrées par deux traits ou deux baguettes. L'on remarque que le toit est bombé afin d'augmenter la hauteur du passage debout et qu'il n'y a pas de galerie. C'est déjà un car de taille moyenne avec 5 vitres et un arrière droit. Il est

difficile de déterminer la marque car, comme pour les voitures, il y en avait de nombreuses qui, associées aux carrossiers, et en fonction des goûts des clients, ne livraient jamais le même car. De même pour l'année de construction dans la mesure où chaque car avait déjà un passé avant de devenir Etoile. Il est possible que leur âge s'échelonne sur plusieurs années et que, de plus, ce ne soit pas des premières mains. Nous sommes proches de l'Opéra, en 1932 ou plus, et l'on voit le bombé des pavés, les platanes encore jeunes, et la liberté des piétons permise par la circulation automobile de l'époque."

A.F. : *"Le début des années 30 vit quelques artisans transporteurs de voyageurs effectuer un service régulier des Sablettes vers Toulon. Parmi eux, certains viennent de la région niçoise où ce type de transport a déjà débuté entre Cannes et Nice. On y voit des véhicules de toutes marques, de toutes les couleurs, de toutes les formes.*

A titre d'exemple, on peut citer des UNIC, des BERLIET, un CHEVROLET, un LAFFLY, ou encore un CADILLAC.

Il s'agissait de véhicules d'occasion peu adaptés au service urbain, trop petits et trop bas de plafond. Leur capacité variait de 25 à 28 places assises avec un couloir trop étroit pour la station debout. Seule la porte avant était utilisée, celle arrière étant fermée. Tous les moteurs fonctionnaient à l'essence sous l'appellation exclusive "essence poids lourds" moins chère mais colorée pour éviter toute fraude. Roulant tous les jours, ce matériel ne jouissait pas d'un entretien dans les règles, ce dernier se faisant généralement en fin de journée, une fois les rotations achevées d'où des pannes fréquentes ainsi que des crevaisons liées aux pneus usés jusqu'à la corde par souci d'économie. A l'époque, sous la supervision du Service des Ponts et Chaussées, M. Remo BASCHIERI va créer la ligne La Seyne - La Valette et mon père celle de Toulon - La Seyne - Les Sablettes via Tamaris."



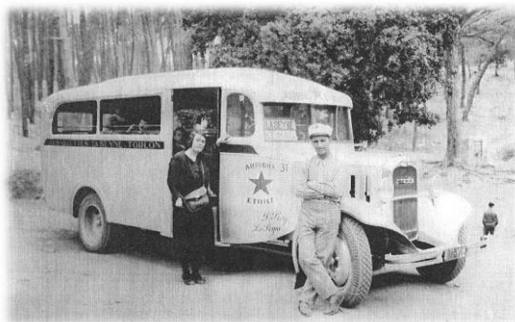
D.H. : "La photo atteste de l'hétérogénéité du parc du "Groupement des Autobus Etoile" puisqu'il s'agit d'un "Delahaye" de 1932. C'est pendant très longtemps que ce patchwork de véhicules va durer. Vous remarquerez que la ligne mentionnée dans le liseré ne mentionne que "Toulon-La Seyne" vraisemblablement parce son propriétaire n'a que cette autorisation des Ponts et Chaussées. Bien que la livrée argentée à filets bleus soit déjà Etoile, ce car a toutes les caractéristiques, surtout les défauts, évoqués par Ange."

A.F. : "La rapidité du service est accrue par l'embauche de receveurs et l'emploi de personnels féminins dont quelques épouses volontaires de propriétaires est prévu pour attirer le client. (Par exemple Mme GILLO et sa sœur Nini). J'entends encore cette dernière crier dans le car après chaque arrêt : "avancez dans le fond" ajoutant aux récalcitrants "avancez ou je vous donne un coup de planchette". "

D.H. : "Astucieusement, certains chauffeurs démarraient brusquement pour faire reculer les passagers debout dans le couloir. Durant l'été, les cars roulaient porte ouverte et seule une chaîne en travers protégeait ses occupants grâce à une réglementation encore assez laxiste en la matière.

Hélas, un jour, une chaîne mal accrochée se détacha provoquant la chute sur la chaussée et la mort de la receveuse. Après cet accident, la fermeture de la porte devint obligatoire avec une manœuvre à la charge du conducteur.

La photo, comme celle d'autres familles qui suivront, symbolise toute l'histoire des Cars Etoile. Nous sommes au début, Pierre ROY qui garait son car à la Campagne ROY à Janas, est là devant son car, petit archétype du parc, avec sa femme receveuse toute jeune et sa sacoche en cuir. On les retrouvera jusqu'à leur retraite."



D.H. : "Nous devons à CHARLY, notre grand caricaturiste seynois ce croquis de Remo BASCHIERI. C'est lui qui va créer la ligne "La Seyne - La Valette".

"C'est au début des années 30, et il est un de ces artisans transporteurs de voyageurs qui vont donner naissance en 1932 au "Groupement des Autobus Etoile".



Remo BASCHIERI

Il nous est difficile d'être précis quant aux 3 marques différentes de ces 4 véhicules apparemment stationnés sur le Port de La Seyne, à

leur date exacte de fabrication, à leurs numéros, et aux noms de leurs chauffeurs.

L'on constate qu'il s'agit bien du "Groupement des Autobus Etoile" constitué en 1932 à partir des différents transporteurs en lice depuis 1926.

Notre présentation ne se veut pas technologique. Elle pourrait l'être mais elle serait rapidement rébarbative et tournerait à une querelle de techniciens.

Ce dont nous sommes certains, c'est qu'au fur et à mesure de la collecte de nouvelles photos et de témoignages, des éclairages croisés vont mieux nous renseigner.

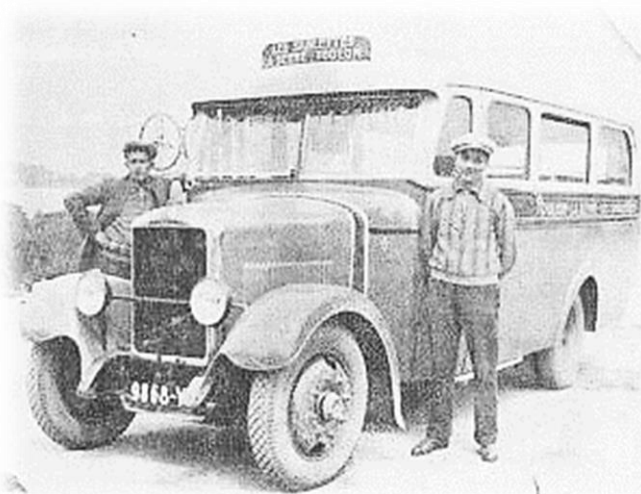
Lecteurs, auditeurs, et spectateurs, vont réagir au point de faire évoluer et d'enrichir cette base de données qui n'a pas d'autre but que d'être un support destiné à raviver l'exceptionnelle aventure humaine et technique des Cars Etoile.

La comparaison avec d'autres compagnies sera intéressante car elle permettra de saisir les forces et faiblesses de cette association de précurseurs qui y ont consacré leurs vies."



A.F. : "Voyant progressivement décliner la fréquentation des usagers, la Société des Tramways décide en 1932 de doubler certaines de ses circulations par des Cars CITROËN de couleur grise. Face à ce danger potentiel, la réaction est immédiate et les différents transporteurs fondent une association dénommée "Groupement des Autobus Etoile" (1932). La "Société" n'est créée qu'en 1934. Chaque participant reste propriétaire de son matériel, règle son personnel mais la recette est centralisée au bureau du Groupement loué avenue Gambetta en face de la Bourse du Travail. Tous les cars sont peints d'une couleur identique "aluminium" et la billetterie est commune (les billets sont groupés sur une petite planchette)."

D.H. : "La photo montre bien que ce car assure le service Toulon - La Seyne - Les Sablettes et que c'est un Etoile " aluminium" avec liseré des destinations. Il est relativement grand mais ne signifie pas que tous les autres le soient vu l'hétérogénéité du parc de l'époque. Nous la devons à Philippe DA PRATO qui pourra peut-être nous donner son année, sa marque, et son lieu de stationnement.



Cette photo d'un Car UNIC de 1933 devant la "petite mer" nous permet de renforcer le fil conducteur de notre propos en mettant en exergue David LA RICCIA.

Il est à droite avec casquette blanche et il est possible qu'à gauche, il s'agisse de Charles GIACCHIERO, un des pionniers que l'on retrouvera après la guerre, comme mécanicien, au dépôt Peyron.

Un hiver de grand froid, il avait fallu mettre, très tôt le matin, des braséros sous les moteurs et ce, durant quelques jours.

A ce propos, il faut rappeler que les propriétaires de cars étaient tous d'excellents bricoleurs et il n'était pas rare de les voir, boulevard Gounod et ailleurs, régler ou refaire leurs moteurs.

Vu que les cars ont été pendant longtemps, avant le dépôt de Peyron, stationnés dans tous les quartiers de la Ville, il faut imaginer les différents chantiers.

Rappelons-nous que David, nous l'avons vu en 1926 avec son oncle MARINO. Nous le retrouvons là en 1933 et ce n'est pas fini. Nous avons là confirmation de l'hétérogénéité du parc des cars puisque ce véhicule d'occasion photographié en 1933 fait beaucoup plus ancien que le CITROËN flambant neuf de Pierre ROY en 1932.

D'autres photos nous le confirmeront.

L'aventure humaine de ces hommes et, ensuite de ces femmes, qui à partir de 1926 et jusqu'en 1980, ont assuré le transport en commun de la population seynoise, est exceptionnelle.

Malgré le temps passé, leur souvenir ne s'est pas effacé et il n'est pas impossible, qu'avec leur descendance, des traces suffisantes ne puissent être trouvées pour faire revivre cette épopée.

Cette photo est superbe car elle confirme la liste des marques, en l'occurrence un LAFFLY, énoncée par Ange FOGLINO. L'on voit bien aussi que le véhicule voisin n'a ni les mêmes couleurs ni la même morphologie. Vu leurs différentes origines, nous pouvons très bien retrouver sous la même livrée, à partir de 1932, création du "Groupement des Autobus Etoile", des cars dont les formes s'apparentent à celles des transports hippomobiles, achetés d'occasion, et d'autres aux formes plus fluides, achetés neufs.

Il semble que la "26" (l'on parlait alors en terme de voiture) soit stationnée à la "petite mer". Sa ligne préfigure ce que nous découvrirons en 1938.

L'équilibre des vitrages et leur nombre, l'empattement équilibré, la porte pliante, la hauteur intérieure, font d'elle un véhicule de style.

Aux Cars Etoile, si les véhicules ont été différents, l'on peut dire qu'il en a toujours été de même des Personnels. L'on a rarement vu autant de casquettes variées avec des façons différentes de les porter. Jamais un car n'a ressemblé à un autre, jamais un chauffeur non plus, et encore moins une receveuse."



D.H. : "Le "Groupement des Autobus Etoile" est fondé en 1932. Ici, la prestation des enfants de David LA RICCIA, Joséphine à droite et Louis à gauche, au Grand Théâtre de Toulon, en 1933, lors d'un concours de ballets. Ils gagnent un brillant 2^e prix.



Quant à David, on le voit en tenue standardisée dans son car Etoile n° 22 en 1937.

Ce car RENAULT d'avant la guerre est très caractéristique car il a le museau plat ce qui tranche avec ceux à moteur avancé qui vont encore rouler après la guerre.

Il est à huile lourde, donc diesel, et carrossé en série, alors que les autres sont encore à essence et carrossés maison. Il y en aura peu car la guerre va arrêter la production.

Les Cars "Etoile" en ont eu plusieurs réquisitionnés vu leur parfait état. Très moderne, c'est le précurseur des RENAULT qui vont sortir après la guerre et envahir le marché pour ensuite le partager avec les CHAUSSON, et quelques BERLIET.

Après l'oncle Charles, le précurseur, et le neveu David du côté de sa femme, nous arrive un deuxième neveu du côté de son frère Antoine, un Marius MARINO, dit "Youyou".

La sœur de Youyou va épouser David, ils vont se retrouver beaux-frères et travailler ensemble. Youyou-receveur ou conducteur avec David, et plus tard chef de station au Rond-Point des Etoiles.

Sur la photo, on les voit côte à côte en train de manger sur



le pouce, devant un car adapté, sans doute un de ceux rachetés aux Cars ANDRAU de Toulon. Et CHARLY a immortalisé Youyou.

La photo et le croquis de Youyou symbolisent bien l'esprit de cette époque de pionniers qui aimaient leur métier et avaient la passion de leurs cars, tout en y associant leurs familles. L'on sent dans toutes les photos de ce fascicule la joie de vivre et le bonheur d'être ensemble.



Il est impossible de parler de la Société des Autobus "Etoile" sans évoquer la grande famille qu'elle a pu constituer. Déjà, dès le départ, des familles entières, puis leurs alliances, et ensuite leurs descendance, pendant 48 ans, en ont constitué la base. Pour ne citer qu'un exemple: Victor GILLO, fondateur, propriétaire, président, avait sa femme comme receveuse, son fils Roger conducteur aux "Etoiles" puis à Littoral-Cars, et le petit-fils Patrick est encore dans le métier.

Ci-contre, Noël 1959, Casino des Sablettes. Une partie des enfants avec leurs parents au fond."

DU "GROUPEMENT" DE 1932 A LA "SOCIÉTÉ DES AUTOBUS ÉTOILE".

D.H. : "Ange expliquait bien que la Société des Tramways, voyant baisser la fréquentation des trams, met en service des Cars CITROËN d'où la création d'abord du "Groupement" pour les contrer."

A.F. : "En 1934, est constitué un Ministère pour coordonner tous les transports de France. Le 19 avril 1934, naît la coordination des transports ferroviaires et routiers.

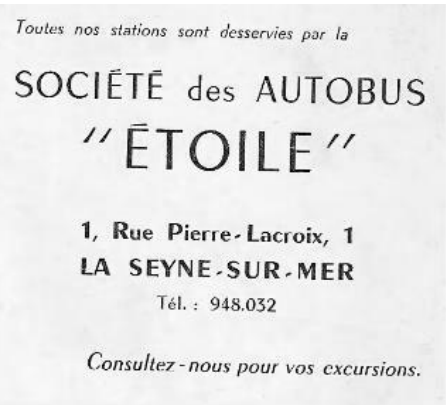
En décembre 1934, lors d'une nouvelle réunion (la plus importante à mon avis), les transporteurs décident de grouper toutes leurs autorisations au sein d'une même société : la Société des Autobus Etoile, société anonyme à personnel et capital variable dont le capital est de 72 000 francs.

Son fonctionnement ne change en rien car chaque propriétaire reste possesseur de son matériel et assure les salaires de son personnel.

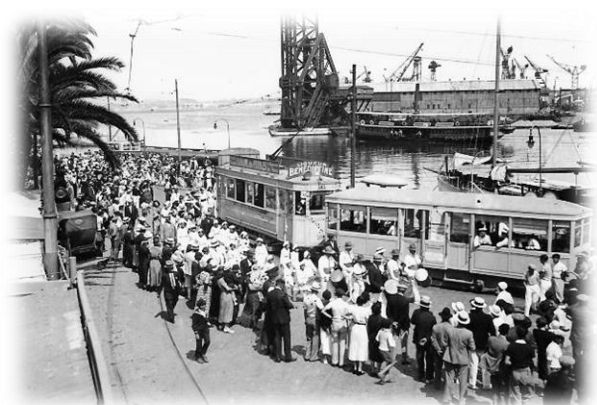
Par ailleurs, la Société des Tramways connaît une sérieuse baisse de fréquentation qui l'amène à supprimer peu à peu la desserte par car et à diminuer son service ferroviaire.

En 1936, le personnel des tramways, insatisfait, engage une longue grève de 2 mois. Au mois d'octobre, le Ministère de tutelle décide par décret la résiliation du contrat passé entre la Municipalité seynoise et la Société des Tramways. A partir de cette date, les tramways s'arrêtent à la Pyrotechnie. En 1938, chaque entreprise coordonnée est inscrite au Plan des Transports Publics des Voyageurs. La Société des Autobus Etoile obtint 300 navettes afin de desservir Toulon, La Seyne, Les Sablettes, St-Mandrier, Fabrégas, et le service ouvrier La Seyne -Arsenal du Mourillon.

Ce service fonctionna à plein avec un essor remarquable : d'une douzaine de véhicules à sa création, on passa à une quarantaine au moment de la déclaration de guerre en 1939."



D.H. : "L'objectif des premiers transporteurs, puis du "Groupement des Autobus Etoile", et enfin, à partir de 1934, de la "Société des Autobus Etoile" est d'éliminer le tramway. Déjà, en 1936, ils ont réussi à ce qu'il ne puisse pas aller plus loin que la Pyrotechnie, ce qui leur laisse le champ libre sur 5 lignes. Mais la guerre va faire rage à l'intérieur de Toulon où la consigne est de bloquer les montées et descentes des trams. La position centrale des voies ferrées facilite bien les choses. Les "Etoile" de la Pyro à Noël Blache, et les "ORLANDI", à partir de Bon Rencontre vont être des prédateurs redoutables. Le tramway, vétuste, lent, inconfortable, ne s'en relèvera pas."



D.H. : "Dans l'incapacité d'avoir une photo de ce car RENAULT de 1937 en livrée Etoile, c'est aux Rapides du Littoral de l'époque qu'il faut faire appel pour le montrer. Les Cars GABY de Hyères en ont possédé.

Avec ce modèle, l'on tord le cou à l'affirmation de l'apparition, après la guerre, des moteurs à côté du conducteur. Des camions et des tracteurs de semi-remorques ont eu la même cabine.

Pourquoi parler de ce modèle unique aux Cars Etoile ? Parce qu'il a roulé avant, pendant, et après la guerre, mais sous deux ou trois formes.

Avant, identique à la photo à sa sortie des usines RENAULT, pendant, réquisitionné ou modifié en mode gazogène à La Seyne, et après, refait, voire diésélisé, chez un carrossier seynois, sans doute chez FENOGLIO.

Ce Car Etoile n° 3 aurait détenu le record de longévité de 1937 aux années 50. De plus, il serait symbolique car conduit et choyé par Charles GIACCHERO, un des pionniers de la compagnie.

Cette transformation de la carrosserie d'un car d'usine par un carrossier local était facile puisque les bases des cars étaient celles des camions.

Avec l'apparition après la guerre des monocoques, licence BUDD de Philadelphie, illustrées par la marque CHAUSSON, donc sans châssis, il devenait très difficile de faire de la carrosserie maison, hormis des habillages et des enjolivements pour le concours annuel de Nice.

Il est très difficile de parler des Cars Etoile sans citer Victor GILLO que l'on va retrouver tout au long de leur histoire.

Il est paradoxal que l'on ait eu en 1937 un car Etoile à cabine avancée et qu'en 1938, l'on trouve des cars neufs de forme ancienne. Ce phénomène est très spécifique à cette compagnie qui a compris autant de diversités dans les êtres humains que dans les matériels qu'ils ont utilisés. On va voir ainsi perdurer jusqu'à la fin en 1980 un parc très hétéroclite composé successivement de cars d'avant-guerre comme ces voitures 14 et 27 carrossées à l'extérieur, d'autres par des carrossiers seynois, et des cars de série de différentes marques. La voiture 14, garée Rue Ernest Reyer où habitaient M. et Mme GILLO, avec ses 7 vitres et sa superbe ligne, est le summum de ce type de véhicule. Victor aura toujours beaucoup de discernement dans l'achat de ses cars successifs.



J'ai volontairement mis le CHAUSSON 1949 au-dessus de son ancêtre de 1938 car j'ai connu ces deux voitures n° 14, toutes deux conduites par Victor GILLO, leur propriétaire, accompagné par Madame GILLO, receveuse. La première 14 avait une superbe ligne mais je l'ai moins

empruntée car il y a eu la guerre et elle a dû être réquisitionnée. Victor était prisonnier de guerre à cette époque et il ne l'a récupérée qu'ensuite.



J'ai toujours été en admiration devant la deuxième 14, CHAUSSON de 1949, pour moi l'aboutissement de cette série avec 100 cv au lieu de 80 et 3 vitres arrière. Quand nous partions en déplacement pour le football, jusqu'à 12 cars, Victor arrivait toujours le premier car il doublait tous les autres dans les côtes.

Un dimanche, derrière lui comme d'habitude, il m'a invité à conduire son car sur la Corniche de Tamaris. J'avais 18 ans, ce fut du bonheur. Il y eut ensuite plusieurs séries plus puissantes et plus lourdes. La 14 reste ma préférée."



1938 - L'autobus n° 14 de la ligne Etoile

PASSAGE DES MOTEURS A ESSENCE AUX DIESEL A GAS-OIL.

A.F. : *"Les moteurs "Diesel" firent rapidement d'énormes progrès en douceur de fonctionnement et en niveau sonore de sorte que toutes les marques les adoptèrent.*

A une certaine époque, les plus prisés furent ceux de la marque suisse SAURER à 4 ou 6 cylindres, ce dernier étant mieux équilibré et moins bruyant.

La marque ROCHET-SCHNEIDER ne put s'implanter malgré son exemplaire à allumage électrique, plus silencieux car moins compressé. Il avait l'inconvénient majeur d'être un 6 cylindres dont la culasse trop longue avait tendance à se fendre. Un seul car en fut équipé, puis rapidement changé. La marque cessa sa production et la culasse d'un tel modèle devint rare et très recherchée."



D.H. : *"Ce que dit Ange est très intéressant dans la mesure où c'est la compression qui provoque l'explosion dans un moteur Diesel et qu'un allumage électrique autorisait une compression moindre. Il parle d'un seul ROCHET-SCHNEIDER et il se peut que ce soit la voiture 4 conduite par Baptiste GIANNA, un personnage très typique digne des films véristes italiens.*

Son car, du modèle de celui de la photo, était personnalisé et très beau. Pas d'étoile jaune mais emboutie argent, pas de bleu délavé mais marine très foncé. Toujours rutilant et conduit avec fierté par notre Roméo à casquette d'amiral. Cette voiture unique fut une des dernières à moteur avancé puisque remplacée ensuite par un CHAUSSON standardisé mais enjolivé avec le même amour par Baptiste. On ne soulignera jamais assez la passion des chauffeurs pour leurs véhicules. Ils s'y identifiaient."

1951 : SOCIETE EN NOM COLLECTIF BOUFFARD ET CIE.

A.F. : *"Ce rachat de la SARCV permit à nos administrateurs d'opérer une modification importante : il devenait incontournable de créer une autre société parallèle propriétaire de tous les véhicules.*

Ceci était motivé par le fait qu'auparavant chaque adhérent percevait des dividendes d'exploitation sans se rendre compte de la nécessité de prévoir des frais d'amortissement et de renouvellement du parc roulant qui s'usait et qu'il fallait remplacer les cars par des bus afin d'assurer un service urbain correct.

A l'heure du remplacement des cars, certains commerçants-transporteurs étaient à même d'emprunter mais la majorité d'entre eux devait faire appel à un nouvel associé.

Chaque véhicule étant divisé en 12 parts, ils furent nombreux ceux qui vendirent "une part" pour changer un bus. C'est la raison pour laquelle nous étions 180 adhérents au lieu d'une douzaine à l'origine.

Ainsi naquit la Société en Nom Collectif BOUFFARD et Cie, propriétaire du matériel exploité par la Société des Autobus Etoile avec un seul directeur pour les 2 entités. Tous les engins furent évalués par 2 experts et il fut appliqué une péréquation entre les sociétaires."

D.H. : *"Cette séparation de la propriété et de l'usage va avoir deux conséquences, l'une c'est la rationalisation du fonctionnement et de l'investissement, l'autre c'est la dépersonnalisation.*

Le parc va s'homogénéiser avec des achats groupés de matériels conséquents et l'entretien pourra se standardiser. Mais, vu le nombre de sociétaires et leur hétérogénéité, il y a comme une dépossession pour les pionniers qui, même s'ils en ont 40, n'ont que des douzièmes virtuels au lieu de leurs cars qu'ils les conduisent encore ou non."

SIEGE DU ROND-POINT DES CARS ETOILE.

A.F. : *"C'est également durant cette période (Groupement des Autobus Etoile-1932) que le bureau de l'avenue Gambetta, trop exigü pour un service convenable à la hauteur du Groupement, fut transféré au Rond-Point des Sablettes (actuel Kennedy) dans un local profond, propriété de Madame BAUDISSION, descendante de la famille CROCE. Avec son frère, elle possédait toutes les maisons de la rue Pierre Lacroix.*

La première pièce de ce local était la salle d'attente où se tenait le chef de station qui réglait les départs vers Toulon et régulaient les passages des cars venant de St-Mandrier ou des Sablettes. Apparemment anodin, ce travail avait une certaine importance car quelques chauffeurs roulaient trop rapidement et d'autres trop lentement."

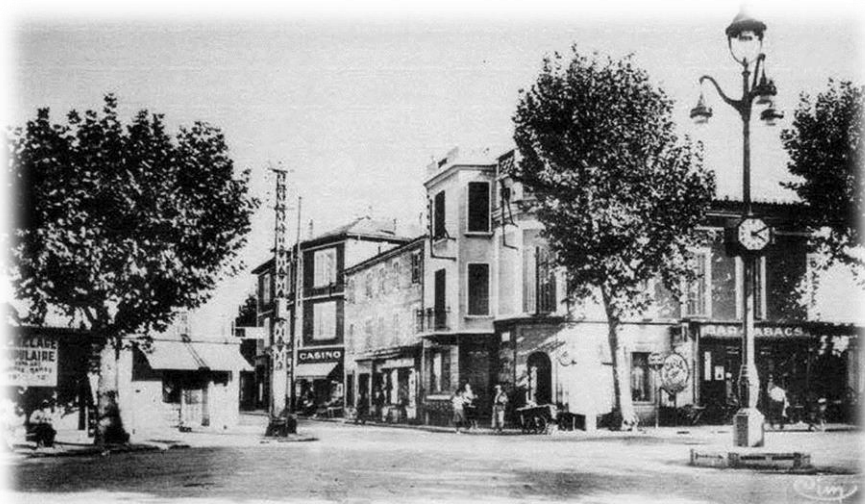
A.F. : "Dans le premier cas, le véhicule arrivait très vite derrière celui qui le précédait alors que dans le second, il était rejoint par celui qui le suivait et donc souvent pendant une portion de trajet, 2 véhicules assuraient le même horaire. Cela était préjudiciable au bon fonctionnement du service car le temps d'attente en était augmenté. Les autres pièces abritaient la secrétaire, le chef du mouvement, le comptable et enfin le directeur. Le chef du mouvement avait en charge l'établissement des horaires et la répartition des congés, travail qui lui occasionnait parfois des problèmes.

En effet, l'ordre étant établi, il arrivait qu'un employé, désirant partir à une date différente de celle désignée, aille trouver un médecin qui, sans le visiter, lui prescrivait un arrêt de maladie. Malgré plusieurs interventions auprès de la Caisse d'Assurance Maladie, aucune contre-visite n'était effectuée."

D.H. : "Le Rond-Point des Sablettes avant les bombardements où nous retrouvons l'horloge à 3 cadrans, identique à celle de la Place Martel-Esprit, et les 3 immeubles disparus.

La Maison du Casino nous sert de repère et c'est à gauche du Semelage populaire que l'on trouvait à la place du parking actuel qui est devant le Club d'Art Musical, le siège des Cars Etoile, LUPANO le coiffeur, et le restaurant SILLARD.

Cette photo est bien celle de l'immeuble qui abritait le siège et avait une grande profondeur mais nous devons à Bernard une reconstitution du fronton de l'époque.



A PARTIR DE 1940.

A.F. : "Dans un ancien local de la Carrosserie FENOGLIO, la Sté des Cars Etoile créa un garage qui assura l'entretien des 7 bus restants durant toute la durée des hostilités militaires.

Les moteurs "Diesel" subirent des modifications pour leur permettre d'utiliser le gaz produit par les gazogènes. Pour ce faire, on y ajouta 1 ou 2 joints de culasse pour ramener la compression importante du Diesel à celle d'un moteur à essence.

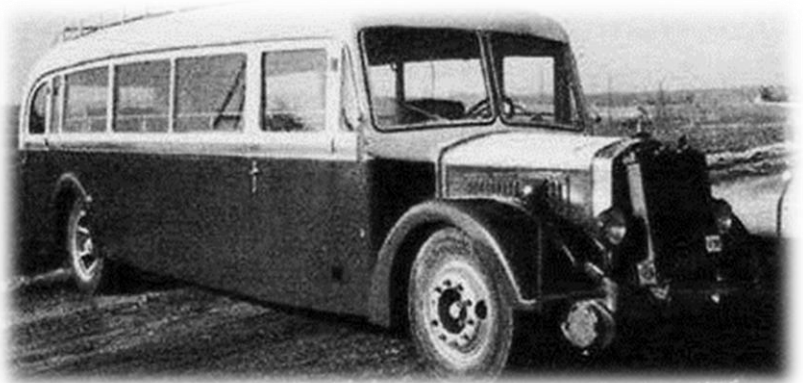
Monsieur Charles GIACCHERO aida pour la partie mécanique, alors qu'une équipe d'ouvriers passait la journée et une partie de la nuit à transformer des bûches de bois en petits morceaux adaptés à l'alimentation des foyers des gazogènes.

Incommodés par le bruit nocturne des coups de hachette, certains voisins protestèrent au début puis tout rentra dans l'ordre quand ils comprirent le pourquoi de la chose.

Le matin, au moment de la mise en route des moteurs, le danger lié au monoxyde de carbone (CO), gaz inodore, fut fatal à de nombreux transporteurs qui faisaient chauffer le moteur portes de garage fermées. Nos chauffeurs, bien renseignés et respectueux des règles, ne subirent aucun dommage."

D.H. : "Gazogène : "Appareil transformant, par oxydation incomplète, le charbon ou le bois en gaz combustible".

"La photo montre bien le gazogène ajouté à l'avant du car. Sur les voitures, les camions, et les cars, il y en avait de nombreux modèles disposés en fonction de la morphologie. Sur les véhicules bas, ce pouvait être en toiture. Pour les autres, devant, de côté, à l'arrière, voire carénés ou en remorque. Il n'était pas impossible d'utiliser directement du gaz industriel mais fallait-il encore en avoir à proximité.



VENTE DE LA "SOCIETE DES AUTOBUS ETOILE".

A.F. : "Dans le courant du mois de décembre 1979, Le Directeur de la RMTT, M. CATOIS, manifeste un jour le désir de nous rencontrer afin de réaliser un projet cher à la RMTT depuis quelques années : l'achat de notre société. Notre Président, M. ARLAUD, informé de la démarche, convoque un conseil d'administration qui, après discussion, accepte à condition que le montant du rachat s'avère convenable.

En septembre 1980, une rencontre importante a lieu en présence des dirigeants, des comptables parisiens et du nôtre, M. GODARD. D'emblée, les représentants parisiens tentent de minimiser la valeur de notre société et chaque point en ce sens fut valablement contesté et argumenté par notre expert-comptable.

Il en sortit un projet d'accord satisfaisant aussitôt anéanti par le veto déterminé de M. TRUCY arguant que "si la Société des Autobus est à vendre, c'est au SITCAT de s'en rendre acquéreur car elle est partie intégrante de l'agglomération toulonnaise". Ainsi, aidé par la droiture et la volonté de bien aboutir de M. TRUCY, fut décidé en octobre 1980 l'achat de notre société par le SITCAT qui en confit la gestion à la RMTT."

SAVIEM

et

VAN HOOL



TRANSPORTS OCCASIONNELS ET EXCURSIONS...

D.H. : "Comment ne pas commencer ce volet des Cars Etoile par Francis FURNO, le prince des excursions devant son SAVIEM, la voiture 35, la première équipée pour cet usage... Ce n'est pas du grand luxe, les fauteuils sont plus confortables avec des repose-têtes, et sans doute que motorisation et boîte à vites se sont adaptées aux limitations de l'époque. Ce modèle de SAVIEM est l'intermédiaire entre le RENAULT 4190 qui a détrôné les CHAUSSON et les S45-SC53 qui seront les derniers de cette lignée. Avec ses phares additionnels et des pneus adaptés ou des chaînes, il pouvait remplir toutes les missions."

A.F. : "Par ailleurs, la Sté des Autobus Etoile a indirectement participé à la création et au développement de la société de voyages "Sports et Loisirs" gérée sous ma présidence par M. DUTTO. Des tarifs préférentiels leur étaient accordés."

Les cars de l'époque ne possédant pas de soute, la grosse difficulté résidait dans le transport des bagages qui devaient être stockés sur le toit et recouvert d'une solide bâche. Même le car MERCEDES acheté bien plus tard ne possédait ni soute, ni climatisation que l'on dut ajouter dès le premier voyage.

Le car MERCEDES ci-contre est du même modèle que celui des Cars Etoile qui lui, devait être le modèle de base, à savoir un car de ligne et non d'excursion, vu la grogne des sociétaires par rapport à leurs dividendes. Il a ainsi assuré seul les excursions que ne pouvaient être faites par les cars urbains du parc.

Cette dynamique éveilla chez le C.A. la volonté de développer les transports occasionnels. Premier transporteur de voyageurs du département, M. ANDRAU assurait les voyages de pèlerinage vers Lourdes et, étant le seul à posséder une autorisation internationale, avait créé une

ligne Toulon-Rome.

Je fus chargé par le C.A. de négocier l'achat des autorisations de M. ANDRAU que je rencontrai dans son bureau situé au centre de nombreux garages qu'il avait édifiés sur les hauteurs de Montéty. Après un bref entretien, il accepta mes propositions.

Malheureusement, le service de transport occasionnel prévu ne put pas se développer comme nous l'espérions par la faute de certains membres de la Sté en Nom Collectif. Un groupe de personnes âgées estimait que les revenus urbains et ceux de quelques excursions étaient suffisants.

Montant une cabale, ils s'opposèrent à l'agrandissement de notre parc de cars envisagé pour le nouveau service qui aurait pu, provisoirement, faire baisser les dividendes distribués.

Ce grand projet abandonné, ce fut un important dommage qui profita à d'autres sociétés et cela fut d'autant plus navrant que nous étions la seconde du Var. Nous avons même obtenu l'autorisation de créer une agence de voyage."

D.H. : "Enfin, arrive un vrai car pour les excursions qui a des soutes à bagages, des rideaux, des sièges pullman et des baies à vision panoramique. Ce beau SAVIEM ne fera pas les lignes urbaines et conduit avec talent par l'ami



IVALDI, il fera la joie des touristes. Sous l'amiral Francis et Ange FOGLINO, on retrouve le jeune IVALDI lors d'une escapade du 1^{er} mai dont la photo témoigne bien de l'ambiance qui régnait lors de ces moments où l'on se détendait une fois par an.



D.H. : "Il est difficile de parler de la Société des Autobus Etoile sans y mêler obligatoirement l'Association "Loisirs et Sports" créée en 1937 et nous laisserons plus loin la parole à Camille DUTTO qui en devint Président suite à la mort de Pierre FRAYSSE en 1950.

Rien de tel qu'une photo pour illustrer cet échange permanent avec ci-dessous, en 1974, la présentation du programme au cours de la galette des Rois.

Inutile de présenter les personnalités présentes mais il faut remarquer Ange FOGLINO, alors Directeur des Cars Etoile, presque à côté de Camille DUTTO en train de converser avec Louis BAUDOIN.

Il est intéressant de constater qu'en 1987, Loisirs et Sports a programmé 57 circuits touristiques d'un jour, 8 réveillons et fêtes de plusieurs jours, et 132 jours pour 22 voyages organisés, avec souvent plusieurs cars. L'on comprend mieux que, dans leur programme, l'on trouve une page entière de publicité d'ORLANDI Tourisme.

Mais il est aussi difficile de ne pas parler de tout ce tissu de bonnes volontés qui s'employait à développer le sport, la culture, les loisirs, au sein de notre ville ouvrière. Laissons la parole à Camille DUTTO :

"Le Comité des Loisirs et Sports Seynois a été fondé en avril 1937 par les représentants du Personnel des Coopérateurs du Midi. "Loisirs et Sports" essaiera de grouper toutes les sociétés existantes : Sport et gymnastique, musiques, sociétés culturelles, camping... Il sera de la sorte un centre d'études techniques de l'organisation des loisirs."

Dans ce fascicule, c'est le rapport entre les besoins de la commune de La Seyne en transports occasionnels et le potentiel de réponse de la Société des Autobus Etoile, qui nous entraîne à parler de "Loisirs et Sports", mais il en est aussi d'autres qui auraient justifié le développement et évité la disparition des Cars Etoile."



TICKETS DES CARS ETOILE.

D.H. : "Les tickets ont disparu avec l'apparition des machines qui ont permis d'oblitérer autant de coupons que de sections parcourues. Le receveur les introduisait dans la machine qu'il avait, pendue autour du cou, positionnait le curseur en fonction du nombre, et donnait un tour de manivelle avec un oblitérateur très proche de celui-ci. C'était encore l'époque mécanique.

Mais la plus longue période a été celle des tickets de couleurs différentes en fonction des destinations et des allers retours. Afin de les vendre, le receveur avait des carnets de tickets dont les souches étaient bloquées sur une planchette par une réglette à vis papillons. Mais où, comment, et par qui étaient imprimés ces tickets ? C'est l'Imprimerie Nouvelle qui les imprimait. Située au début Rue Messine dans les locaux du plombier M. BELLONE, elle fut ensuite avenue du Docteur MAZEN dans l'ancienne chemiserie BOKA.

Les carnets étaient de 100 tickets avec un dos en carton bois-blanc sur lequel était imprimé le coût du ticket. Le format était en cm de 3,6 sur 11. La planchette devait pouvoir accueillir 8 carnets. Commandés par dizaine de milliers, les tickets étaient imprimés par 10 sur une feuille de papier au format en cm de 18 sur 22.



En composition typographique, textes et numéroteurs, disposés par 5, présentait les souches vers l'extérieur afin de permettre ensuite l'agrafage des 10 carnets avant de les recouper au massicot.

La composition, mise dans un châssis, était placée dans une machine, type portefeuille, puis, à l'aide d'une longue manette, on l'ouvrait et on la refermait autant de fois que l'on entraînait une feuille et qu'on la ressortait, soit mille dans l'heure, donc 10 000 tickets.

Les difficultés étaient le contrôle permanent des 20 numéroteurs et de la qualité de la perforation entre la souche et le ticket, l'agrafage en continu 5 fois sur 18 cm, la recoupe au massicot à cause des agrafes, et la mise du carton toutes les 100 feuilles. Le plus fatigant, c'était la pression sur la manette pendant des heures, et le plus pénible, les plaintes des receveurs qui contestaient le nombre de tickets dans un carnet afin d'en rafler quelques-uns."



Société des Autobus
Campain
10 Rue Berthelot
 Bureaux: *La Seyne*
 Quartier Peyron
 83500 LA SEYNE-sur-Mer
 Tél. (94) 94-84-28

ETOILE

HORAIRE



SERVICE D'HIVER
 — 1977 — 1978 —
 AU PROFIT DES ŒUVRES SOCIALES

*** SOMMAIRE ***

TOULON - LA SEYNE	Page 5
TOULON - SAINT-MANDRIER	6
TOULON - FABREGAS	7
TOULON - TAMARIS	8
PASSAGES PAR CITE (Semaine)	9
SERVICE PLAGE (Semaine)	9
PASSAGES PAR CITE (Dimanches et Fêtes)	10
SERVICE PLAGE (Dimanches et Fêtes)	10
TOULON - LES SABLETTES	11
TOULON - LE MAI	12
TOULON - LE PIN ROLLAND - MAREGAU	12

- 4 -

TOULON - LA SEYNE

SEMAINE

DEPARTS TOULON		DEPARTS LA SEYNE
6 h. 00	jusqu'à	5 h. 30
6 h. 15	20 h. 10	5 h. 45
6 h. 30	20 h. 30	5 h. 55
puis toutes		6 h. 10
les 10 mn.		puis toutes
		les 10 mn.
		19 h. 00
		19 h. 15
		19 h. 30
		20 h. 00

TOULON - LA SEYNE

DIMANCHES ET FETES

DEPARTS TOULON		DEPARTS LA SEYNE
6 h. 25	puis toutes	5 h. 50
6 h. 50	les 15 mn.	6 h. 20
7 h. 10	jusqu'à	6 h. 50
	20 h. 30	jusqu'à
		20 h. 00

- 5 -

TOULON - SAINT-MANDRIER

SEMAINE

DEPARTS TOULON		DEPARTS SAINT-MANDRIER	
6 h. 15	13 h. 15	6 h. 00	14 h. 10
7 h. 10	13 h. 50	7 h. 05	14 h. 40
8 h. 25	14 h. 30	8 h. 10	15 h. 20
9 h. 40	16 h. 15	9 h. 15	17 h. 05
11 h. 00	17 h. 00	10 h. 20	17 h. 50
12 h. 00	18 h. 00	11 h. 55	18 h. 50
12 h. 40	19 h. 15	12 h. 50	S 20 h. 00
		13 h. 25	

S = Arrêt à La Seyne

TOULON - SAINT-MANDRIER

DIMANCHES ET FETES

DEPARTS TOULON		DEPARTS SAINT-MANDRIER	
6 h. 25	13 h. 00	7 h. 10	14 h. 00
7 h. 40	13 h. 55	8 h. 25	15 h. 00
9 h. 00	15 h. 00	9 h. 45	15 h. 50
10 h. 00	16 h. 00	10 h. 50	17 h. 10
11 h. 10	17 h. 00	12 h. 00	17 h. 50
11 h. 45	18 h. 00	12 h. 50	S 19 h. 05
	19 h. 10		S 20 h. 00

S = Arrêt à La Seyne

- 6 -

TOULON - FABREGAS

SEMAINE

DEPARTS TOULON		DEPARTS FABREGAS	
6 h. 10	13 h. 10	6 h. 00	12 h. 30
6 h. 40	14 h. 10	7 h. 00	14 h. 05
7 h. 05	14 h. 50	7 h. 20	14 h. 55
7 h. 45	16 h. 00	8 h. 00	15 h. 55
8 h. 10	16 h. 40	8 h. 30	17 h. 00
8 h. 50	17 h. 40	9 h. 00	17 h. 20
9 h. 45	18 h. 20	9 h. 35	18 h. 25
10 h. 30	19 h. 20	10 h. 25	S 19 h. 00
11 h. 50		11 h. 10	S 20 h. 00

S = Arrêt à La Seyne

TOULON - FABREGAS

DIMANCHES ET FETES

DEPARTS TOULON		DEPARTS FABREGAS	
7 h. 05	13 h. 10	8 h. 15	14 h. 00
8 h. 45	14 h. 15	9 h. 40	15 h. 30
9 h. 50	15 h. 30	10 h. 40	16 h. 30
10 h. 30	16 h. 35	11 h. 20	17 h. 25
11 h. 55	17 h. 50	12 h. 30	18 h. 35
	18 h. 30		S 19 h. 10
	19 h. 20		S 20 h. 00

S = Arrêt à La Seyne

- 7 -

★ Autobus Etoile ★

Modification de Tarif
 Applicable au 15 Avril 1934

La Seyne - Le Mourillon 1 fr.
 ou VICE-VERSA

Carnets de 50 tickets : 45 fr.
 SOIT 0.90 LE TRAJET

Bon-Rencontre - Pont-du-las 1.50
 au Mourillon (ou Vice-Versa) Aller-Retour

Applicable au 9 Avril 1934

La Seyne - La Pyro 0.50
La Pyro - La Seyne 0.50

ABONNEMENTS " ECOLIER "
 (pour Ecoliers au-dessous de 16 ans)
30 fr. le carnet de 50 Tickets

LE DEPOT.

A.F. : "Malgré un fonctionnement parfait du service sous la houlette du directeur M. COLIN, le stationnement des cars dans les rues ou sur les places de la ville pose un problème majeur de sécurité car rares sont ceux qui possèdent un garage.

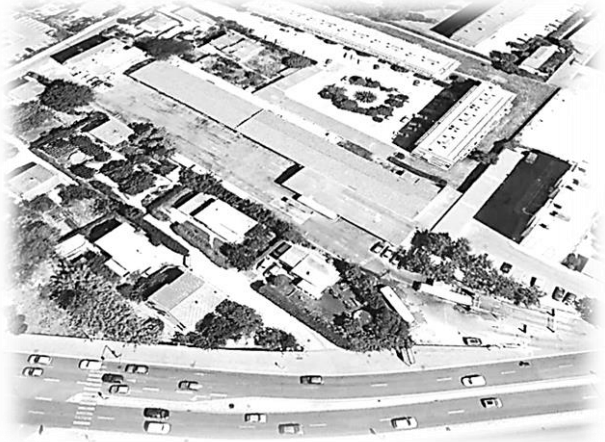
Le problème se fit d'autant plus aigu qu'une nuit un car fut incendié dans la rue par pur vandalisme ou à la suite d'un acte de vengeance personnelle.

De ce fait, je convoque un Conseil d'Administration avec cette importante question à l'ordre du jour et demande à tous les membres de se mettre en quête d'un emplacement susceptible de correspondre à nos attentes.

Nous achetâmes ainsi un terrain de 6 000 m² au quartier Peyron. Les démarches administratives obligatoires effectuées, nous construisons un garage pour les bus, un atelier mécanique, un atelier de carrosserie, une station de lavage, un magasin pour outillage et pièces détachées, ainsi que des bureaux.

Par précaution, les plans de ces derniers sont soumis à l'avis de l'inspecteur du travail qui les accepte après élargissement de 5 cm des ouvertures intérieures afin de faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Nous mettons à profit la possibilité d'utiliser la taxe de 1 % fixée par l'Administration pour les locaux d'habitation (distribuée jusqu'alors aux HLM) afin de construire une maison de 6 appartements destinés au personnel."



D.H. : "La page précédente avec son plan général du dépôt du Quartier Peyron et le texte afférent d'Ange FOGLINO nous permet d'apporter la dernière touche à cette évolution des Cars Etoile qui vont devenir la seconde Compagnie du Var. Quatre étapes successives y ont contribué :

- ✓ Création de la Société à partir d'artisans transporteurs qui vont se regrouper.
- ✓ Etablissement du Siège au n° 1 de la rue Pierre-Lacroix, qui devient ainsi le quartier général et la plaque tournante.
- ✓ Transformation en Société en Nom Collectif BOUFFARD et Cie, Propriétaire de l'outil de travail.
- ✓ Création du Dépôt sous la Présidence de Ange FOGLINO, à savoir le chaînon manquant pour devenir une Entreprise intégrée.

En partant du plan général et en entrant dans le dépôt à droite par l'avenue Maréchal Juin, nous allons trouver successivement :



A droite, la station de lavage où les Responsables des cars vont pouvoir procéder au lavage de leurs cars respectifs dans de bien meilleures conditions qu'à leur domicile.

Ensuite à gauche, les pompes de la station-service ce qui va permettre la centralisation de l'approvisionnement et surtout le contrôle des consommations, voire des surconsommations.

Puis à droite, sous le premier hangar avec auvent, en face de la station-service, les ateliers de mécanique et de carrosserie avec leurs magasins de pièces détachées ce qui va permettre l'homogénéisation du parc d'où la disparition des mécaniciens et carrossiers locaux.



Et devant nous, au centre, la grande aire de parking et de retournement avec ces hangars de garage. L'on voit au fond les logements du Personnel et la sortie qui donne sur le Chemin de Moneiret longeant l'Hôpital. Enfin, devant les logements qui ont leurs entrées sur le Chemin de Moneiret, nous trouvons les bureaux qui vont accueillir la logistique de fonctionnement, les services administratifs, et le siège de la Société.

Après plus de 50 ans, ce dépôt prévu pour une quarantaine de cars va disparaître et partir à Brégaillon, photo ci-contre, où il y aura 9 fois plus de cars, avec les RMTT de Brunet."

Feu le dernier vestige "Etoile"...



UNE IMPORTANTE COMPAGNIE VOISINE : ORLANDI.



Parler des Cars Etoile sans parler des compagnies voisines ne situerait pas bien le contexte. Pierre ORLANDI crée sa société en 1932 et sa ligne Ollioules - Toulon a un tronçon commun avec les Cars Etoile à partir de Bon Rencontre.

Ce car est de la marque SAURER. C'est un diesel 6 cylindres et nous sommes en 1947. Sur les plans mécanique, confort, et livrée, on distinguait facilement ces cars des autres ne serait-ce qu'au bruit du moteur. ORLANDI restera fidèle à une seule marque de cars, toujours de qualité. Son parc, à l'entrée d'Ollioules, sera homogène.



Avec le BERLIET ci-contre de 1951, ORLANDI frappe un grand coup puisqu'il en fait carrosser 6 par Belle-Clot. A partir de ce moment, il n'aura plus que des cars de cette marque.



Nous sommes en 1975, le temps de de la standardisation commence et c'est la fin des carrossiers.

Nous avons là un vrai bus urbain avec son entrée par l'arrière contrôlée par le receveur dans sa cage.

On sent QU'ORLANDI se met déjà en situation SITCAT.

Nous sommes en 1980 et le SITCAT est né mais, dans un premier temps, l'intégration des différents véhicules des transporteurs membres de son réseau intercommunal se fera sans changer les couleurs des cars ce qui nous donnera des ORLANDI encore rouges et des Etoile encore bleus, avec des RMTT jaunes. Le nombre de Communes concernées reste encore limité.

L'on voit bien ci-contre que c'est toujours un ORLANDI mais sa physiologie

a commencé à changer. C'est un BERLIET récent, affrété par la SARL ORLANDI, qui est propriétaire et employeur. A l'avant, le n° 12 de sa ligne, s'est ajouté à sa destination et les trois barres indiquent 3 portes.

Nous voilà en 2004 et nous n'avons pas encore les nouvelles couleurs du réseau Mistral. Ce RENAULT récent est la preuve d'un changement de marque acceptée par ORLANDI afin de normaliser le parc mais tout en restant propriétaire et employeur.

Les couleurs jaune et bleue RMTT, gestionnaire du réseau, s'imposent. Même si comparaison n'est pas raison, l'on voit l'évolution de la société ORLANDI, qui, sur une ligne bien moins chargée que celles des Cars Etoile, n'a pas eu à combattre autant les tramways, a su et pu s'imposer fortement dans les transports occasionnels avec une belle flotte de cars d'excursions, a affrété ses cars urbains réglés au kilométrage, et a conservé tout son potentiel immobilier et humain, alors que, dès 1980, celui des Cars Etoile, ancienne seconde compagnie du Var, était vendu au SITCAT.

Ce qui avait fait la force des pionniers, à partir de 1926, avait peu à peu disparu dans la dilution des sociétaires à courte vue.



A lire également :

- BONNAFOUX Gabriel. 1985. Un siècle de transports en commun dans l'agglomération toulonnaise, 396 p.
- AUTRAN Marius. 1987. Les transports collectifs - Cars Étoile - Autobus Étoile. In: Images de la vie seynoise d'antan - Tome I. Du Bourriquet au S.I.T.C.A.T., pp. 221-275.
- FOGLINO Ange. 2013. Histoire de la société des autobus Etoile. In : Contribution à l'histoire de La Seyne-sur-Mer. Aspects de la vie économique, sociale, culturelle et sportive, aux XIX^e et XX^e siècles. Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne. Les Presses du Midi, pp. 491-519.
- LE CORFF Roland (site internet). Les autobus de Toulon de 1930 à nos jours.

MOTS CROISES 158

Horizontalement.

I. Indique une direction. **II.** Se fait avant l'intervention. Union Européenne. **III.** Chien anglais. Cyclone. **IV.** Courant mineur. Rivière ou département. Demeurait. **V.** Résulte de la fécondation. Précieuse conjonction. A succédé au RMI. **VI.** République Française. Détesté. S'est laissé tenter par la pomme. **VII.** Familiales. **VIII.** Prénom. Petit lieutenant. Dans certaines rafles. **IX.** Carla pour les intimes. D'un auxiliaire. **X** Juste. Arbuste africain. **XI.** Nouveau neutre. Début d'une longue série. Pétille dans la botte. **XII.** Titre à Londres. Apparu. Début d'image. A son cours. **XIII.** Oriente son programme pour un bénéfice immédiat.

Verticalement.

1. Se promène sans but précis. **2.** Débarrasse des défauts. Théâtre japonais. Moitié de couple. **3.** Il est plein de cailloux. Réaction épidermique. **4.** Bonne appréciation. Aboutit à des résultats. **5.** Aussi. Radio. **6.** Premier ministre anglais. Non anglais. **7.** Rend moins massif. Frotter pour faire briller. **8** Las en désordre. Organisation Internationale du Travail. Ecorce. **9.** Sommet des Alpes Suisses. Il peut être de grâce. Tu le précède. **10.** Orifice. Unité de photographe. Il peut être faux. **11.** Certain type de graminée à feuilles dures. Arrive. **12.** Prêt pour le bain. Isabelle réduite. Deux à Rome. De bonne heure. **13** Qualifie un certain exécuteur.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I													
II													
III													
IV													
V													
VI													
VII													
VIII													
IX													
X													
XI													
XII													
XIII													

SUDOKU (AVEC SOLUTION)

		6		4		2		3
2	7		2		1			
		9					7	
		8		2		7	9	
6								4
	1	4		9		6		
	6					1		
			3				6	2
4		1		6		9		

6	5	6	7	4	9	2	1	3
2	7	3	6	8	1	4	5	9
1	4	9	2	3	5	8	7	6
5	3	8	4	2	6	7	9	1
6	9	2	1	5	7	3	8	4
7	1	4	8	9	3	6	2	5
3	6	5	9	7	2	1	4	8
9	8	7	3	1	4	5	6	2
4	2	1	5	6	8	9	3	7

REPONSE AUX MOTS CROISES 157

E	T	S	I	L	A	R	O	T	C	E	L	E	III
R			M	I		N				R	I	S	II
I		S	A		N			L	E	I		U	IX
A		I		T	A			T	C	A	X	E	X
T		A		A	T	L		R	A	C		L	XI
N		N		A	T			L		C	I	O	III
E			S	E	T	S		I	M	I	T	N	II
M		A	D	A		A		H		F	R		VI
A		S		R		O		C		F	U	E	V
T		A		T		E		R		U	E		VI
S			N	A		G		A		R	O	G	III
E		U		E		S		I		H	E	S	II
T		N		E		M		E		A	L	E	I
													13
													12
													11
													10
													9
													8
													7
													6
													5
													4
													3
													2
													1

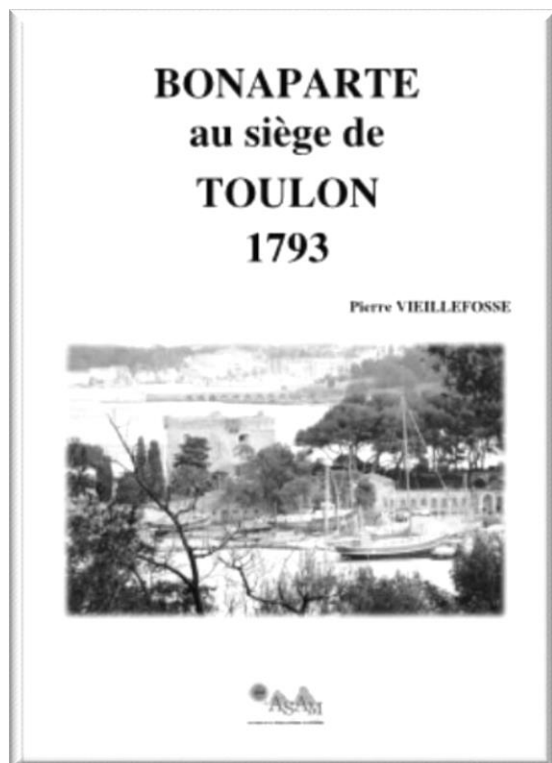
LE CARNET

Nos peines.

Avec beaucoup de tristesse nous avons appris le décès de :

Madame Jeannine HAVARD, épouse de Michel HAVARD, le 17 novembre 2021 et dont les obsèques ont eu lieu le 23 novembre 2021 à la Seyne.

Nous renouvelons nos condoléances à sa famille, tout particulièrement en cette période "spéciale" où il nous est difficile d'accompagner nos défunts.



Idée cadeau

A l'occasion des "Journées BONAPARTE" organisée par la municipalité de La Seyne-sur-Mer, notre association avait pris la décision de rééditer le célèbre ouvrage de Pierre VIEILLEFOSSE :

"Bonaparte au siège de Toulon 1793".

Réalisé en 1995 par "Les Cahiers Seynois de la Mémoire", nous avons donc lancé une nouvelle édition de cet ouvrage jusque-là épuisé...

Tout en conservant rigoureusement le texte initial et les illustrations d'origine, ce nouveau tirage améliore la qualité des documents, en propose de nouveaux, met les notes en bas de page pour une meilleure lisibilité.

Nous sommes convaincus qu'il répondra à l'attente de nombreux Seynois curieux de redécouvrir un épisode très célèbre de notre histoire locale, et de s'intéresser aux premiers actes victorieux de BONAPARTE sur le chemin de sa future gloire.

Cet ouvrage vous est proposé lors de nos conférences, colloques, etc., au prix de 10 €, mais vous pouvez également vous le procurer auprès de :

- Bernard ARGOLAS : 06 10 89 75 23
- Jacqueline PADOVANI : 04 94 94 68 44
- Jean-Claude AUTRAN : 04 94 32 41 16
- Chantal et Damien DI SAVINO : 06 82 06 70 64

BULLETIN D'ADHESION ET D'ABONNEMENT

Adhésion avec abonnement au Bulletin "*Le Filet du Pêcheur*" : **20 €**

Montant à verser :

- **Par chèque** à l'ordre de : "**Les Amis de La Seyne Ancienne et Moderne**".
- *Exceptionnellement* en espèces, lors des réunions ou conférences.

Le chèque accompagné du bulletin d'adhésion est à adresser à :

Madame Chantal DI SAVINO
Le Pré Bleu bât E
372 Vieux chemin des Sablettes
83500 La Seyne-sur-Mer.

NOM :	Prénoms :
Adresse:	
.....	
Tél :	Adresse électronique :

LES AMIS DE LA SEYNE ANCIENNE ET MODERNE

CONFERENCES

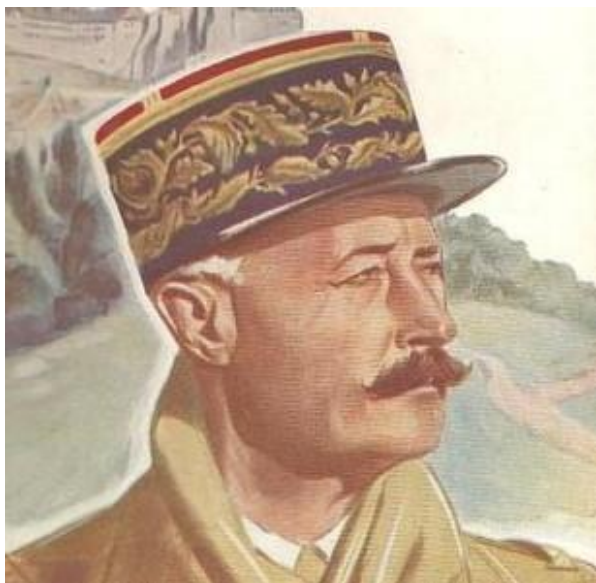
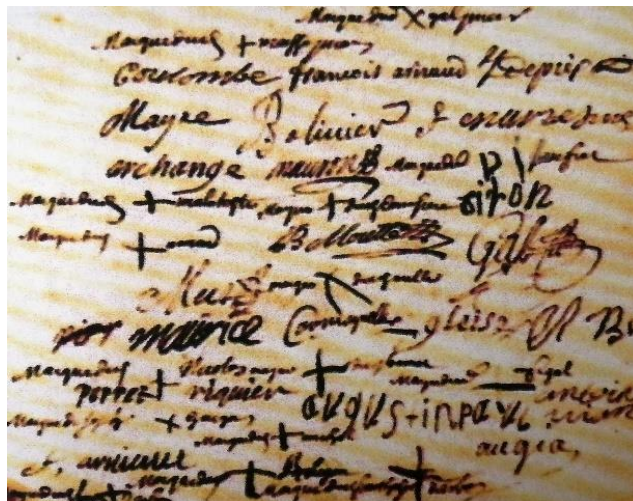
Auditorium du collège Paul ELUARD, av. Marcel PAGNOL, 83500 LA SEYNE-sur-MER

Entrée libre

Lundi 17 janvier 2022 à 17 h

"L'origine des noms de famille : comment se sont formés, transformés et transmis nos noms au cours des siècles".

Par Gérard GUIGOT



Lundi 21 février 2022 à 17 h

"Le général GIRAUD : le libérateur oublié".

Par le Vice-Amiral d'escadre Hervé GIRAUD

Lundi 14 mars 2022 à 17 h

*"Les navires câbliers et l'usine de La Seyne-sur-Mer...
Quelle histoire !"*

Par Gérard FOUCHARD

