

Regards
sur l'histoire
de **La Seyne-sur-Mer**

comptes rendus du colloque
du 21 octobre 2006

n° 7

Remerciements

Nous remercions

Jean-Michel Boned, directeur du village de vacances de CRE RATP pour son amical accueil,

Les intervenants pour leur disponibilité,

Les membres de l'association qui ont participé à l'élaboration de la revue,

Christian Carret et la **Société de Protection de l'Enfance**.

Nous remercions tous ceux qui, en témoignant, ont contribué à faire avancer la recherche historique à La Seyne.

Revue publiée avec le concours
du Conseil Général du Var.



et de la Région PACA



Sommaire	p. 3
Elia Gérin, Editorial <i>Créations et transformations en partage</i>	p. 4
Jean Gérin, <i>La naissance d'un bateau, l'exemple du paquebot Lyautey</i>	p. 5
Françoise Ravoux, <i>De la caisse de secours des ouvriers à la mutuelle d'entreprise</i>	p. 10
Jean-Pierre Margier, <i>La Mutuelle de la Méditerranée</i>	p. 16
Raouda Moumen, <i>L'immigration Tunisienne à La Seyne des année 1960 à nos jours</i>	p. 17
Alain Faragou, <i>Le parc Fernand Braudel, parc de l'isthme des Sablettes</i>	p. 24
Françoise Manaranche, <i>Regards sur le patrimoine urbain de La Seyne-sur-Mer</i>	p. 32
Bibliographie	p. 39

Créations et transformations en partage

Nous aimons le patrimoine et l'histoire de notre ville et de notre région. Ils nous rappellent ce que furent les hommes et les femmes qui ont vécu avant nous, d'où ils venaient, quelles étaient leurs activités, leur cadre de vie, leurs préoccupations, leurs loisirs... Ils nous étonnent souvent par leur ingéniosité, leur habileté, les acquisitions qu'ils ont engrangées au fil des générations. Ils sont une richesse pour la ville en devenir.

Cette journée annuelle du 21 octobre d'Histoire et Patrimoine seynoïse a enrichi la connaissance de cette histoire à travers les facettes variées proposées par les intervenants où sont apparues des créations et des transformations dans le temps, dans l'espace, chez les individus et dans la population.

En prenant l'exemple du paquebot *Lyautey*, l'un des fleurons de la construction navale des Forges et Chantiers de la Méditerranée, et symbole du rayonnement maritime passé de notre région, **Jean Gérin** nous a fait suivre les étapes de la construction d'un navire, depuis sa conception jusqu'au moment chargé d'émotion de son lancement, puis de sa livraison.

Françoise Ravoux a étudié l'histoire de la mutualité aux

chantiers navals depuis sa création par Philippe Taylor en 1845. La Société de secours mutuel était alors une initiative et le domaine du patronat. Elle se transforme, en passant par des moments de lutte, en une mutuelle gérée par les ouvriers et les syndicalistes eux-mêmes. **Jean-Pierre Margier** a évoqué brièvement la situation actuelle de la Mutuelle de la Méditerranée, le vieillissement inquiétant de ses membres qui implique l'ouverture vers d'autres mutuelles.

Raouda Moumen a présenté une enquête sur l'immigration tunisienne, particulièrement byzantine à La Seyne. Elle a montré comment ces Tunisiens arrivèrent et s'installèrent dans notre ville, s'intégrant plus ou moins facilement suivant les générations. Elle a posé la question de l'appartenance à deux cultures différentes.

L'après-midi, l'architecte-paysagiste **Alain Faragou** a exposé la réalisation de son projet du parc paysager Fernand Braudel, transformant et aménageant l'isthme des Sablettes pour en faire un « *parc à fleur de sol entre deux mers et deux terres* ».

Il donne à notre ville un lieu de beauté convivial et répond à sa vocation touristique. La journée s'est terminée avec **Françoise Manaranche**, qui nous a promenés à travers les richesses multiples du patrimoine architectural seynoïse. Elle a mis en relief ses différents aspects, du XVII^e siècle aux années 1960, en passant par la période orientalisante des constructions de Michel Pacha dont l'influence s'est fait sentir en dehors de Tamaris. Elle a montré la modernité des constructions des années 1960.

Cette journée nous a plongés dans le riche passé plus ou moins lointain de notre ville qui a dessiné son visage actuel. Et ceci dans la convivialité qui accompagne ces rencontres. ■



La naissance d'un bateau

*L'exemple du paquebot **Lyautey***

Chacun a pu voir en se rendant au Parc de la Navale, à La Seyne-sur-Mer, sur le site de l'ancien chantier de constructions navales, une représentation artistique du *Lyautey*, sur un panneau métallique. C'est à l'instigation de l'association Histoire et Patrimoine Seynois que ce symbole de la Navale a été choisi et placé là.

Le paquebot *Lyautey* fut construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée et livré en 1952 pour la compagnie PAQUET à Marseille.

Ce magnifique paquebot succédait au *Maréchal Lyautey*, navire de 135 mètres de long, construit lui aussi aux chantiers, et mis en service en 1925, affecté à la ligne Marseille Maroc - Sénégal-Canaries, avant

de servir de transport de troupes en 1939, et de finir tristement sabordé par les Allemands à Marseille.

Pourquoi avoir choisi ce paquebot comme symbole de ce que furent les chantiers de La Seyne ?

Le *Lyautey* est le dernier paquebot de luxe français construit aux Forges et Chantiers de la Méditerranée. D'autres paquebots luxueux seront construits plus tard à la Seyne, mais ils le seront pour des compagnies étrangères. Ce seront en particulier le *Sagafjord*, l'*Atlantic*, le *Fairsky*.

Le *Lyautey*, un paquebot méditerranéen

Le *Lyautey* était aussi un paquebot « méditerranéen » destiné principalement à rallier l'Afrique du Nord, le Maroc en particulier, pour prolonger ensuite sa route vers l'Afrique noire.

A cette époque, la construction navale connaît une période de prospérité sans équivalent par la suite : il fallait bien sûr reconstruire les flottes de guerre et marchande, disparues pendant la guerre, et la France tenait alors une place honorable parmi



Le paquebot *Lyautey*

les grandes nations maritimes. Il faut aussi souligner qu'il n'était alors pas question qu'un navire devant battre pavillon français échappe à un constructeur français.

Marseille pouvait pour sa part s'enorgueillir d'être le port d'attache de nom-

breux navires de compagnies prestigieuses, telles la Compagnie PAQUET, la MIXTE, les MESSAGERIES MARITIMES, et bien d'autres, ouvertes sur tous les territoires français d'Outre-mer, l'Extrême-Orient, l'Australie, etc. Pour tout ce qui touchait à la navale (*armateurs, chantiers, ateliers de réparation navale, industries maritimes, équipementiers...*) des liens serrés unissaient Marseille et La Seyne : on fabriquait entre autres des hélices à Marseille, des pièces moulées, des appareils à gouverner.

Pour les compagnies marseillaises, il était aussi commode de choisir le chantier de La Seyne en raison surtout de sa notoriété, mais aussi de sa proximité. On se rendait de Marseille à la Seyne en moins de deux heures. Les moyens de transport n'étaient pas ceux d'aujourd'hui. Ainsi les armateurs marseillais entretenaient-ils avec les F.C.M. des relations privilégiées. Dix-sept navires dont sept paquebots furent construits à La Seyne pour la seule compagnie Paquet.

Le *Lyautey* nous a semblé un symbole très représentatif de l'axe maritime Marseille-La Seyne, de nos liens avec l'Afrique du Nord, ainsi que d'une époque prospère concernant la « navale » du moins.



Photo Sillages « Les pionniers

La coque du bateau sur sa rampe de lancement

Les acteurs de la construction d'un bateau

La construction d'un navire fait intervenir plusieurs acteurs. Ce sont principalement : l'armateur, le constructeur, la société de classification, les organisations gouvernementales.

On ne construit pas un bateau sans qu'un armateur n'en ait passé la commande.

L'armateur qui a décidé de se doter d'un nouveau bateau doit d'abord définir son besoin. Il fait donc préparer par son service technique un cahier des charges dit « spécification » qui va lui permettre de lancer un appel d'offres, et de choisir un chantier constructeur. Son choix tiendra compte du prix, bien sûr, mais aussi de la technicité et du sérieux du constructeur. La spécification précise les principales caractéristiques du navire : les dimensions, le port en lourd, la capacité passagère, le nombre de cabines, la vitesse en service, le type de propulsion... ainsi que les réglementations auxquelles le navire devra répondre. Toutes ces caractéristiques tiennent compte évidemment du service demandé au bateau, mais aussi des spécificités propres aux différents ports que le navire desservira : profondeur d'eau, longueur de quai par exemple.

Le constructeur consulté fait alors établir par son service du bureau d'études spécialisé un avant-projet qui définit les plans généraux d'emménagement, des locaux machines, de distribution d'électricité, des circuits de

tuyautages principaux, des cales... Le constructeur interroge en même temps les fournisseurs de gros équipements : moteurs de propulsion, groupes de production d'électricité, divers appareils importants. En même temps, un devis matières et main-d'œuvre est établi qui permet de proposer un prix et un délai de livraison à l'armateur. Cette phase d'avant-projet et de conception peut durer de deux à six mois, (*plutôt six pour un paquebot*) et nécessite des échanges permanents avec l'armateur. Elle est capitale. Elle est affinée au maximum, au fur et à mesure que les chances de commande augmentent. Sa précision se traduira par un gain de temps précieux par la suite, en permettant au bureau d'études de lancer rapidement l'exécution des plans de construction, aux services commerciaux de commander les matières et équipements, et d'éviter en cours de construction des discussions et des litiges avec les armateurs.

L'armateur choisit aussi une société d'experts dite « société de classification ». Les sociétés de classification établissent les règles de construction, la qualité des matériaux. Elles approuvent les plans, les techniques de construction, les équipements assurant la sécurité du navire et des personnes. Elles définissent les règles de compartimentage et de

Préfabrication et montage

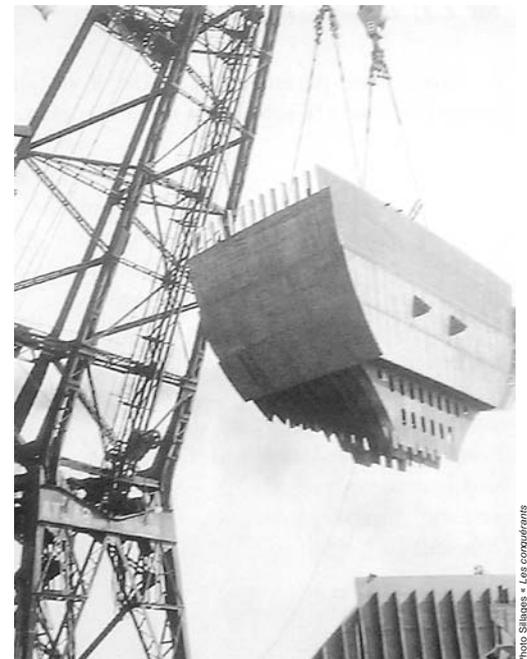


Photo Sillages « Les conquérants

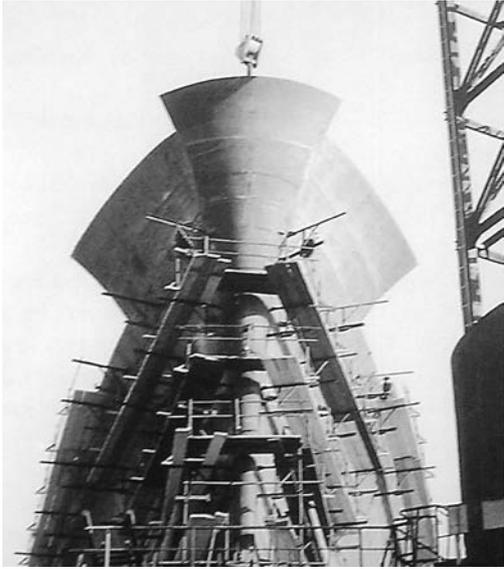


Photo Silages - Les conquérants

Préfabrication et montage

cloisonnement incendie, les dispositifs d'évacuation du navire... Leurs experts surveillent la construction du navire, contrôlent les essais en cours de construction, et en mer avant livraison. Les sociétés de classification garantissent aux armateurs et aux assureurs la qualité de la construction. Elles suivent par la suite l'entretien du navire pendant toute sa vie. En France, la société de classification est une société privée : le Bureau Veritas. En Angleterre, c'est le Lloyds Register...

Toutes les nations maritimes majeures ont leur propre société de classification. Le *Lyautey* était tout naturellement classé au Bureau Veritas.

Les organismes gouvernementaux établissent les règlements concernant l'hygiène, la sécurité, la préservation de la pollution des mers. Ils vérifient aussi que la construction est conforme aux dispositions établies en accord avec les associations représentatives des Gens de Mer, au sujet de l'habitabilité, du confort, de la vie à bord. Souvent, ces règles font l'objet de conventions internationales.

Les études et la construction

Dès que la commande est passée, le bureau d'études peut lancer l'exécution des plans généraux : à commencer par le plan des formes, la « coupe au maître » qui précise l'échantillonnage de la structure métallique du navire (*épaisseur des tôles, dimension des profilés*), les plans d'ensemble du navire pont par pont à une échelle réduite (*1/100^e ou 1/200^e*), qui serviront de support aux schémas de fluides, d'électricité, d'implantation des appareils... puis celles des plans détaillés de construction. Le bureau d'études établit en même temps les spécifications de commande des appareils, pour ceux qui n'ont pas encore été commandés, et des matériaux. Le service commercial peut alors interroger les fournisseurs, et en premier lieu commander les tôles et profilés.

Bureau d'études



Photo Silages - Les conquérants

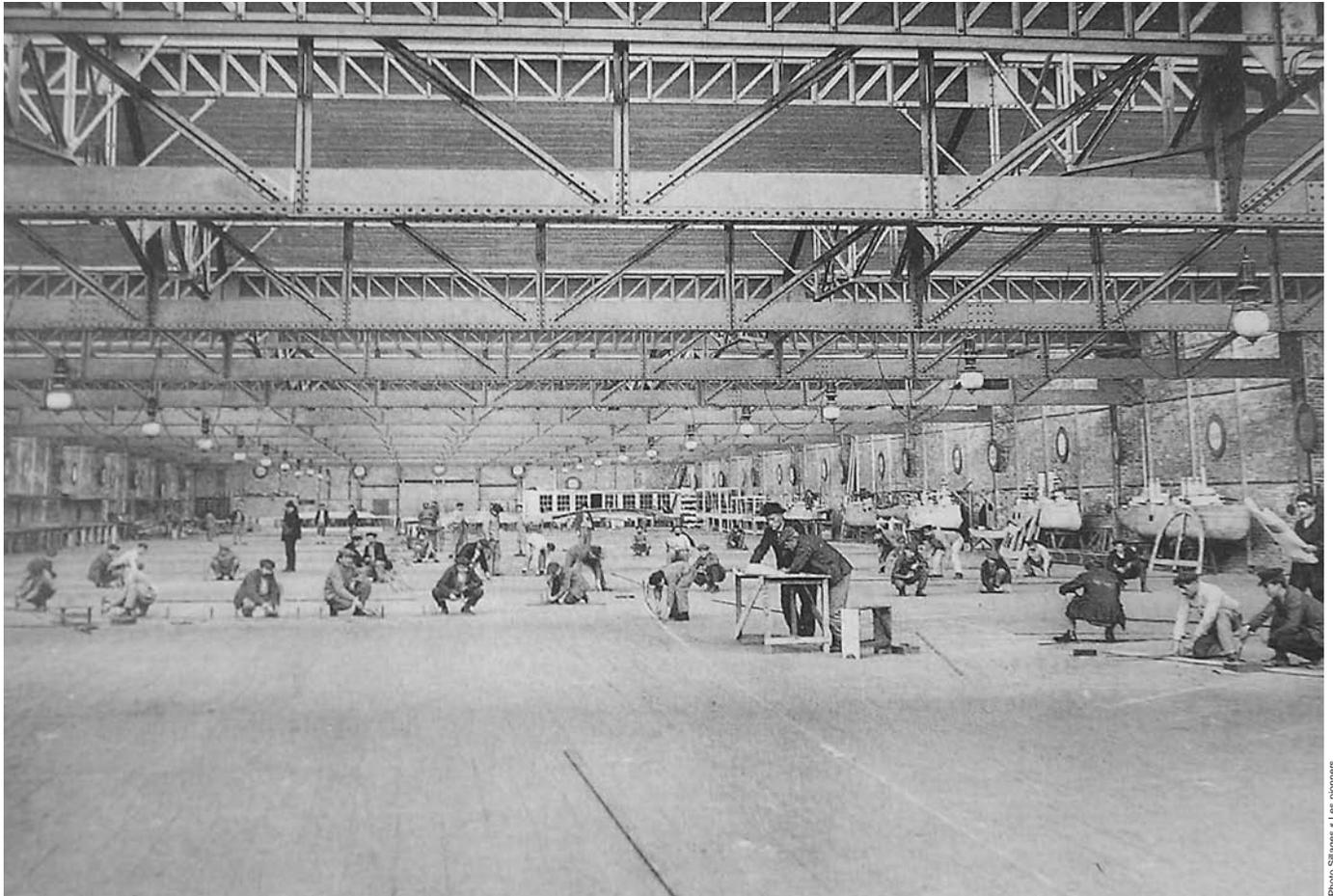


Photo Sillages « Les poinners

Salle à tracer

Il faut savoir que la structure d'un bateau se calcule de la même façon que celle d'une poutre métallique : on considère que le bateau prend appui sur une vague en son milieu, les deux extrémités se trouvant chacune sur un creux, ou à l'inverse sur deux vagues à chacune de ses extrémités, le milieu du navire étant alors lui-même sur un creux. Dans ces conditions extrêmes les contraintes subies par la coque du navire sont maximales. On choisit bien entendu les vagues les plus fortes connues.

Les bureaux de préparation reçoivent les plans, les analysent minutieusement, en détaillent les composants, et orientent vers les différents ateliers et corps de métiers les éléments qui permettront la mise en œuvre progressive du navire par blocs préfabriqués (*aujourd'hui, l'informatique effectue bon nombre de ces tâches grâce en particulier à un programme entièrement créée aux chantiers de La Seyne*). Pour prendre un exemple, le plan d'un bloc de la coque métallique sera décomposé en pièces élémentaires que l'atelier de tôlerie pourra confectionner avant de les assembler par la soudure : il en sortira un bloc préfabriqué.

La construction est lancée. Les blocs de coque préfabriqués, montés en atelier ou plus souvent sur les aires de préfabrication sont transportés par les grues sur les cales de lancement ou dans le bassin pour y être assemblés par soudure. Mais il n'en a pas toujours été ainsi : jusqu'au début des années 60, comme pour le *Lyautey*, l'assemblage de certaines parties de la coque, du bordé surtout, se faisait encore par rivetage. Les apprentis à peine sortis du centre d'apprentissage étaient employés à chauffer les rivets que deux ouvriers mettaient en

place au moyen d'un tas et d'un marteau pneumatique (*ce travail était extrêmement pénible et traumatisant*).

Les moteurs, les gros auxiliaires, les grosses pièces sont embarqués au cours du montage de la coque. C'est là que les lignes d'arbres sont installées, ainsi que les hélices et le safran du gouvernail. Toutes les vannes de coque sont mises en place. Elles ne pourraient plus l'être par la suite.

A chaque étape, les experts des sociétés de classification et les surveillants de l'armateur contrôlent les plans et les travaux.

Le lancement, l'armement, les essais

Enfin, un grand moment d'émotion : le navire baptisé est lancé, dans vacarme des sirènes, pour être remorqué et terminé au quai d'armement.

Tandis que le service Montage Coque achève la construction des superstructures, les équipes du Montage Machine interviennent dans les compartiments des machines, des groupes de production d'électricité, et autres locaux techniques, installent les pompes, les compresseurs, les centrifugeuses, les groupes frigorifiques, montent l'appareil à gouverner... Le service Armement est chargé de tous les équipements de pont : treuils, guindeaux, drome de sauvetage (*embarcations, radeaux de survie*), tuyautages de pont, grues, mâture, conduits de ventilation, gaines de ventilation... Les électriciens posent les câbles, les tableaux électriques... les menuisiers aménagent les cabines.

Interviennent alors les essais : essais à quai des installations lorsque c'est possible, puis essais en mer, pour aboutir, après que l'armateur en a prononcé la recette, à la livraison du navire. Bien d'autres services mériteraient d'être mentionnés : service Contrôle-Qualité, Méthodes, Logistique, services administratifs, commerciaux, et bien d'autres...

La construction d'un bateau est l'œuvre de tous, et c'est toujours une grande émotion que chacun ressent en le voyant quitter le quai.

Le *Lyautey*

C'est ainsi que l'on vit un jour s'éloigner le *Lyautey*, paquebot long de 142,50 mètres, large de 19,45 mètres pour un déplacement de 9520 tonnes. Son appareil propulsif de 18 600 CV qui en faisait l'un des paquebots les plus puissants de l'époque lui permettait d'atteindre la vitesse remarquable de 23 nœuds. Silhouette élégante, racée, il avait fière allure avec sa

Carton d'invitation pour le lancement du *Lyautey*

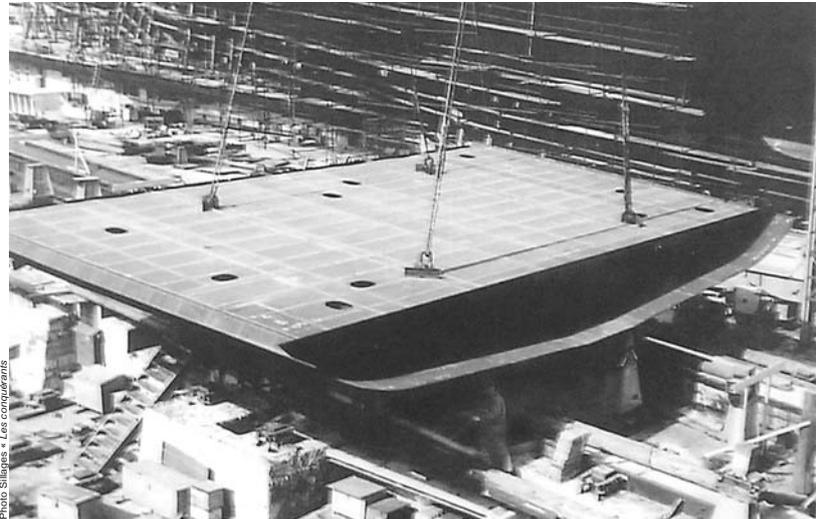


Photo Silageas - Les constructeurs

Préfabrication et montage

cheminée « *Strombos* » profilée en aile d'avion, (afin d'éviter le rabattement des fumées). Rien à voir avec les énormes paquebots de croisière actuels ! Les armateurs et les chantiers avaient alors à cœur d'offrir à travers le monde l'image la plus attractive et la plus séduisante possible.

Le navire pouvait transporter 826 passagers avec plus de 600 cabines (*cabines de luxe, première et deuxième classes et cabines économiques*). Il offrait une capacité de 5 500 m³ de cales et d'entrepôts à marchandises.

L'appareil propulsif fut le dernier à avoir été entièrement conçu et réalisé à La Seyne : trois chaudières de type FCM (*brevet des Forges et Chantiers de la Méditerranée*), deux groupes de turbines « *Parson* », construites elles aussi par l'atelier de mécanique.

Installation électrique classique : deux turbo-alternateurs de 1 200 kVA, trois diesels-alternateurs de 300 kVA.

Tous les nouveaux navires étaient garantis un an. Intervenait à la fin de cette période les travaux de garantie, qui seraient effectués dans un port situé n'importe où dans le monde. Les ingénieurs, techniciens, ouvriers devaient s'y rendre pour effectuer les réparations nécessaires. Il arrivait souvent que l'on n'en entendît plus jamais parler.

En ce qui concerne le *Lyautey*, il fut le dix-septième et hélas le dernier paquebot de ligne français construit à La Seyne. Le *Lyautey* marqua la fin du règne des paquebots de ligne. Il faudra attendre 15 ans pour que les paquebots de croisière prennent le relais. Le *Lyautey* fut lancé le 14 octobre 1950, et livré le 8 mars 1952. Il desservit plusieurs années le Maroc et le Sénégal. Qu'est devenu ce navire après la disparition des paquebots de ligne, remplacés par les avions ? Pour ma part, je l'ignore.

Près de 1 500 bateaux ont été construits au chantier de la Seyne : navires marchands, navires de guerre, auxquels il faut ajouter les plateformes de forage.

Jusqu'à la fin, les plus grands armateurs, tout comme la Marine Nationale ont fait confiance au savoir-faire d'un chantier qui a de tout temps été en pointe de la construction navale et de l'innovation. ■

De la caisse de secours des ouvriers à la mutuelle d'entreprise

Un développement cahotique de la protection sociale aux chantiers navals de La Seyne-sur-Mer

Depuis 1845 jusqu'à nos jours, l'histoire de la mutualité aux chantiers navals de La Seyne relate les aléas de la construction d'un système de solidarité dans une entreprise de l'époque industrielle. Dans cette histoire interfèrent les acteurs sociaux des chantiers navals seynoïses et la législation nationale de mise en place d'une politique sociale.

Les étapes de développement de la caisse de secours en mutuelle de 1845 à nos jours

La première caisse de secours pour les ouvriers des chantiers navals à La Seyne

Depuis 1800, les sociétés de prévoyance et de secours mutuel sont vivement encouragées par les pouvoirs publics dans le monde ouvrier. En 1845, période d'essor des sociétés de secours, la première société de secours des chantiers navals de La Seyne est fondée au sein des ateliers (*de constructions navales*) Philip Taylor à La Seyne. Son but est « *d'assurer gratuitement à tous les ouvriers payés à la journée, en cas de maladie, pendant une durée de 3 mois et moyennant une retenue hebdomadaire de 25 centimes, les soins médicaux et les médicaments, un secours pécuniaire pendant toute la durée de l'incapacité de travail dûment constatée.* » Par extension, le personnel rétribué au mois fait partie de l'association, il verse une cotisation mensuelle de 1 à 1,5 % sur ses appointements, il n'a droit qu'aux soins médicaux et aux médicaments. La famille des ouvriers morts sur les travaux est l'objet de la sollicitude toute spéciale de la Compagnie. Les ouvriers victimes de blessures sur leur lieu de travail sont pris en charge par la caisse de secours : soit rapatriés, munis de secours supplémentaires, soit maintenus sur les chantiers, avec une position qui est plutôt une retraite qu'un travail de fatigue.

La gestion patronale de la caisse de secours entre 1845 et 1897

Le patronat dirige cette caisse sous forme de bienfaisance et de prévoyance, couvrant les frais médicaux et pharmaceutiques et les accidents du travail.

Le secours en cas de maladie est placé au premier rang des actions de cette caisse, ce qui constitue une rupture avec la solidarité d'Ancien Régime où le secours au décès l'emportait. Cette caisse fonctionne comme une œuvre sociale de la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui regroupe autour de 5 000 personnes en 1867, pour les ateliers de Marseille et de La Seyne.

La caisse de secours s'inscrit dans un courant néo-capitaliste lié aux Saint-Simoniens qui tente de promouvoir le développement industriel tout en s'assurant la fidélité des ouvriers. A la même époque, la compagnie des FCM crée d'autres institutions ouvrières qu'elle gère dans sa totalité.

Ainsi, l'ambulance (*communément appelée depuis la Seconde Guerre, la clinique*) installée en août 1865, répond à l'épidémie de choléra déclarée au cœur du quartier piémontais de La Lune à proximité des ateliers seynoïses. En 1872, la direction des FCM appelle les Filles de la Charité Saint-Vincent-de-Paul pour soigner les ouvriers. Elle confie à deux médecins non seynoïses attachés aux FCM le soin de visiter les ouvriers malades. Ainsi les liens de voisinage sociaux sont volontairement rompus, afin que le médecin ne soit trop tendre avec ses clients ouvriers, ce qui provoque mécontentement chez les ouvriers et les médecins de la ville, un des points déterminants de la

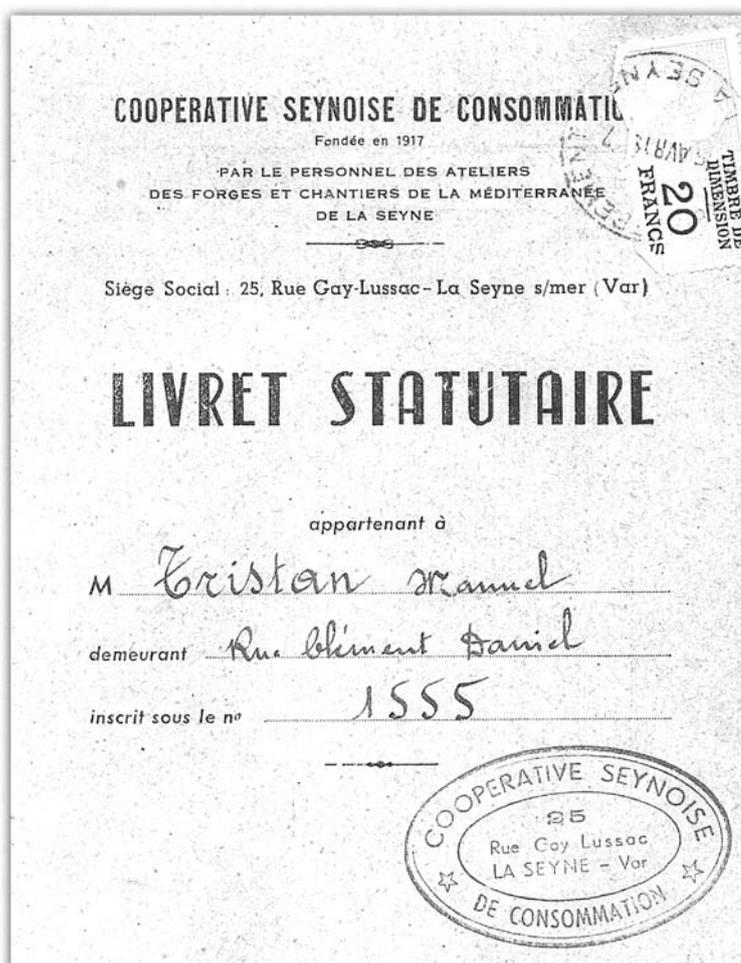
grève qui éclate le 9 juin 1872. Un réfectoire, tenu par les sœurs de la Charité, accueillant 800 à 900 ouvriers ouvert en avril 1864 reçoit deux catégories d'ouvriers : les ouvriers apportant avec eux leur panier à provisions et les pensionnaires qui trouvent à leur place un couvert complet. En 1859 la Compagnie ouvre un cours gratuit d'adultes au centre de la ville. Des employés administratifs et techniques du chantier enseignent aux ouvriers la lecture, l'écriture, la grammaire, l'arithmétique, les mathématiques, le dessin linéaire et le dessin appliqué aux constructions navales. En 1875, la première pharmacie des chantiers ouvre sur le cours Louis Blanc.

La concurrence entre deux caisses de secours (1898 à 1930)

Si les caisses de secours rendent service aux travailleurs, elles sont un outil de domination pour le patronat. En 1896, un mouvement de grève remet en cause ce « détournement ». Naissent alors deux caisses des secours :

La première à direction patronale, « *la Caisse de secours de la Compagnie* » est alimentée par les retenues obligatoires sur les salaires des employés des services techniques et administratifs et les retenues facultatives des ouvriers qui ont accepté ou ont été contraints d'y adhérer. La seconde née en 1898, à direction ouvrière syndicale, la « *Caisse de secours des ouvriers des forges et chantiers* » et présidée par Albert Baup, reçoit les versements hebdomadaires effectués par les sociétaires. Cette caisse présente toutes les caractéristiques d'une société de secours mutuels et se situe dans le cadre de la loi de 1898, alors que la Caisse de secours de la Compagnie peut être qualifiée d'institution sociale mise à la disposition des employés par la Compagnie des FCM.

Au cours de la première année, en 1898, la cohabitation difficile des deux caisses de secours conduit à 41 jours de grève du 8 mars au 18 avril. Son échec aboutit à la diminution du nombre d'adhérents à la Caisse de Secours des ouvriers et à l'augmentation des adhérents de la caisse administrée par la Compagnie. Elle provoque une scission au niveau du personnel des chantiers de La Seyne. Néanmoins une union groupant les deux caisses, formée à la demande du contrôleur du ministère du Travail gère la pharmacie.



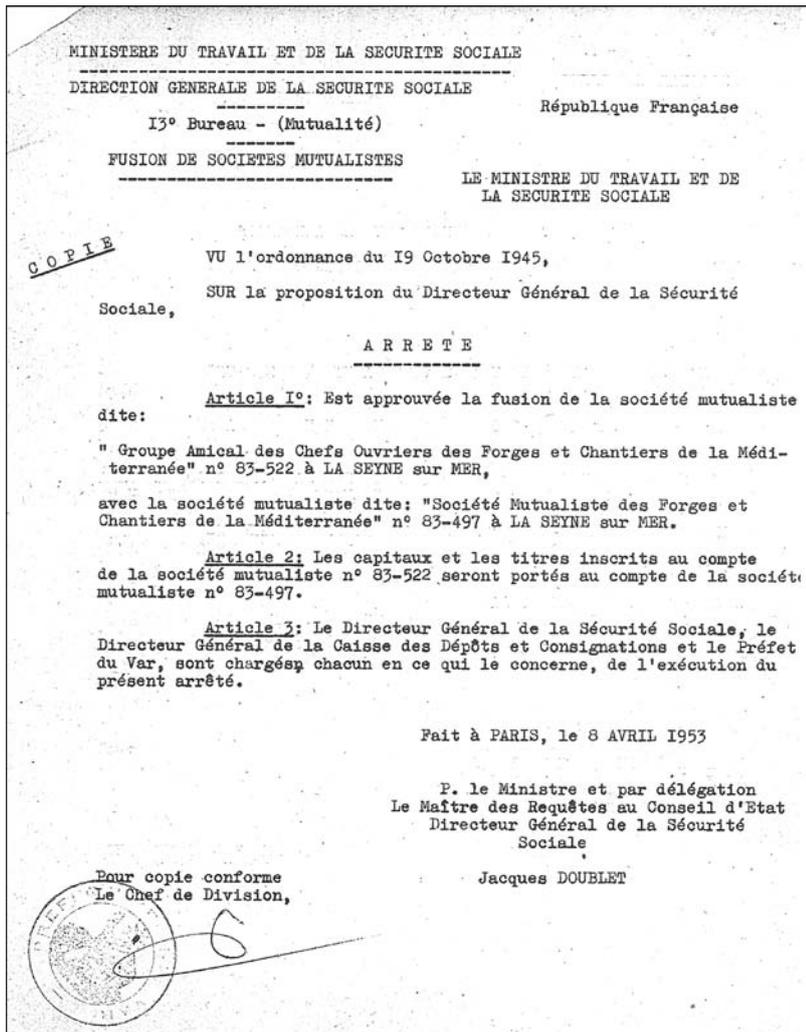
Coopérative Seynoise de consommation

Une cohabitation efficace (1930-1945)

Au cours de cette période, la caisse de secours devient une véritable mutuelle grâce aux luttes ouvrières, au détriment du monopole patronal.

La cohabitation de la Caisse de secours des ouvriers des FCM et de la société amicale d'assistance du personnel permet leur participation à la gestion des trois caisses d'assurance maladie : la Caisse du travail située rue Parmentier à La Seyne, la Caisse interprofessionnelle du commerce et de l'industrie, dont le siège est à Toulon, rue Racine et la caisse départementale du Var, place des Esplageolles à La Seyne.

Cette cohabitation assure le maintien de l'attribution des secours aux ouvriers pour la maladie et la gestion commune de la pharmacie dans le cadre d'un comité de gestion jusqu'en 1937.



Arrêté notifiant la fusion de deux sociétés mutualistes

1945, une année décisive

En 1945, les trois caisses d'assurance sociale disparaissent au profit de la sécurité sociale. Les représentants des syndicats entrent dans les conseils d'administration pour gérer les affaires et les intérêts des travailleurs. Mais le nouveau système unifié de sécurité sociale enlève beaucoup de son intérêt à l'action mutualiste en privant les représentants ouvriers de la gestion des caisses d'assurance sociale.

Néanmoins une catégorie nouvelle de sociétés mutualistes, la société mutualiste d'entreprise, parallèlement à l'institution des comités d'entreprises officialise la Caisse de secours des ouvriers des FCM : c'est la création de la société mutualiste des FCM n° 497 présidée par Bernard Botta.

Les fonctions de la société mutualiste

Les fonctions de la société mutualiste s'étendent à tout ce qui touche l'entraide : qu'il s'agisse de maladie, de fléaux sociaux, de développement physique, intellectuel ou moral des salariés, des travailleurs actifs ou anciens de l'entreprise et de leurs familles. Compromis entre la direction et les ouvriers, la nouvelle mutualité touche un monde du travail sans distinction de classes ou de catégories socio-professionnelles.

Les liens avec le CE (comité d'entreprise)

Une collaboration étroite et franche s'établit entre le CE et la société mutualiste. Le CE donne un avis consultatif sur toutes les décisions concernant l'administration et la gestion de la société. Il a un droit de veto. Le CE est représenté auprès de la société par deux de ses membres. Dans l'esprit du législateur, la société mutualiste et le comité d'entreprise doivent ensemble orienter et mener l'action sociale dans l'entreprise.

Les domaines d'intervention de la société mutualiste des FCM touchent la couverture des risques, la gestion directe de la pharmacie mutualiste, la gestion indirecte d'autres œuvres sociales au niveau départemental dans le cadre de son adhésion à l'UMGOS (*Union Mutualiste de Gestion des Oeuvres Sociales*), la polyclinique mutualiste Henri Malartic à Ollioules depuis le 28 janvier 1978, un service de soins à domicile pour personnes âgées depuis 1943 à La Seyne, un cabinet dentaire sur le site de Malartic depuis 1984, des actions sportives et culturelles.

L'administration de la société mutualiste

La société mutualiste est présidée par des syndicalistes (*souvent cégétistes*). Ils disposent d'heures de délégation ou d'un détachement. Autour du président, des militants dévoués font vivre l'esprit mutualiste, symbole d'une élévation morale, du



Première pharmacie, au rez-de-chaussée de l'ancienne clinique

On peut dresser une typologie des formes de mutualité qui se sont historiquement succédées, à l'intérieur de la Compagnie des FCM à La Seyne.

La première, la « *mutualité patronnée* », dirigée par des notables bienfaisants exerce de fait une fonction de contrôle social, cette fonction n'est pas toujours commode à distinguer de l'arsenal des œuvres sociales des grandes entreprises. Cette forme de mutualité caractérise bien la société de secours mutuels à sa naissance présidée par la direction des Forges et chantiers de la Méditerranée.

La deuxième, la « *mutualité ouvrière* », ainsi nommée parce que mêlée à l'histoire du mouvement ouvrier, remplit des fonctions de secours et de solidarité, de représentation, et, éventuellement, de négociation ou de lutte.

La « *Caisse de secours des ouvriers des forges et chantiers société approuvée* » a été créée après une longue négociation et grâce à la confiance des travailleurs et des syndicats. Sans être confondues, la fonction syndicale et la fonction mutualiste sont assurées par la même organisation.

Essor de la mutualité

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la mutualité va continuer son essor, moins au niveau du nombre des sociétés, car on assiste à un mouvement de concentration (17 000

Rue Gay-Lussac - 1992



sociétés en 1945, 7 000 en 1984) qu'au niveau du nombre d'adhérents (11 millions en 1945, 25 millions en 1984).

La recherche d'une nouvelle identité pour la mutualité

En 1945, alors qu'est créée la Sécurité sociale, se pose la question : la Mutualité a-t-elle un avenir ?

Au fil des congrès des années 1950, la Mutualité va passer « *de la grogne à la confiance en soi* », valorisant le rôle des sociétés mutualistes de base, en insistant sur les rôles éthiques et symboliques des principes de base, sur la valeur morale de l'engagement mutualiste. Dans les années 1960, elle passe de la neutralité à l'indépendance : il s'agit à la fois d'une protestation contre les projets du ministère de tutelle considérés comme « *une atteinte aux principes de caractère privé des*



Rue Gay-Lussac - 1958

groupements mutualistes » et également de la redécouverte des organisations syndicales et de leurs pouvoirs. « *Les militants (mutualistes) les plus avertis et les plus conscients de l'ensemble des problèmes sociaux sont les militants syndicaux. C'est pourquoi la mutualité d'entreprise et le syndicalisme sont aujourd'hui étroitement liés et leurs responsables respectifs, ainsi que les délégués au comité d'entreprise, doivent travailler ensemble* » (congrès de Saint-Malo, 1967).

Dans les années 1970, le changement s'inscrit dans les actes, par la proclamation du « *droit pour tous à la santé* », pour la défense de la Sécurité sociale, la promotion des prestations nouvelles, la régulation du système de protection par le respect des tarifs et le développement d'œuvres sociales témoins.

Les relations avec la Sécurité sociale et avec les institutions ouvrières

Avec la généralisation du régime de la Sécurité sociale, le rôle et la position des institutions mutualistes se trouvent profondément affectés.

La société mutualiste doit être désormais le cadre normal de toutes les institutions d'entraide. En particulier, c'est la société mutualiste qui devra être utilisée par les comités d'entreprise en vue de la gestion de toutes les oeuvres sociales créées à l'intérieur des entreprises ou dans les groupes d'entreprises et faisant appel aux contributions des travailleurs.

L'attitude d'abord méfiante d'une mutualité traditionnelle s'estompée progressivement. Au contraire la mutualité va prolonger la Sécurité sociale lorsque les sociétés mutualistes deviendront des sections locales de la Sécurité sociale (*loi Morice 1947*), lorsqu'elles développeront tout un réseau d'oeuvres sociales et s'étendront en direction de nouvelles catégories socio-professionnelles.

De même, les sociétés mutuelles d'entreprise avaient reçu un mauvais accueil de la mutualité traditionnelle. En 1957 la CGT avait pris position contre la FNMF (*Fédération nationale de la Mutualité française*) lui reprochant de ne plus correspondre au militantisme ouvrier de ses origines. En 1960 se crée la Fédération des mutuelles ouvrières devenue la FNMT (*Fédération nationale des mutuelles des travailleurs*). Entre 1976 et 1984, un processus de réunification s'est amorcé malgré les résistances de la FNMF (*dont les deux tiers des adhérents ont une double appartenance, comme la Société mutualiste des chantiers*).

Qu'en est-il dans le Var et sur le plan local ?

Dans le Var, l'unité s'est réalisée jusqu'en 1984, la Société mutualiste médicale et chirurgicale des chantiers de la Seyne adhérait aux deux fédérations (*FNMF et FNMT*). En 1984, la FNMF décide de mettre fin à cette double appartenance.

La rupture qui se produit sur le plan national se répercute sur le plan local.

En 1980, au sein de l'entreprise des chantiers navals, une scission s'était produite à l'initiative du syndicat Force ouvrière qui favorise l'adhésion de 500 à 600 familles à la Caisse chirurgicale et médicale mutualiste du Var, en offrant des avantages supplémentaires.

En 1984 on se retrouve dans la même situation que pendant la période de 1898 à 1945 où les salariés se dispersent entre deux organismes et entre deux idéologies opposées : un courant réformiste majoritaire sur le plan national mais minoritaire aux chantiers navals seynoïses et un courant d'inspiration marxiste.

Il est à noter que les statuts de chaque mutuelle n'affirment de

liaison d'aucune sorte avec le mouvement syndical. Les adhérents de l'une ou l'autre des sociétés ne se distinguent en rien.

Conclusion

La Mutuelle des Chantiers a toujours collaboré avec l'ensemble des organisations syndicales de l'entreprise pour jeter les bases d'une coopération dans le respect absolu de leur indépendance réciproque.

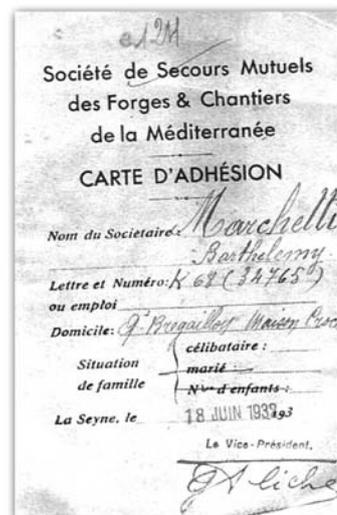
La fonction syndicale et la fonction mutualiste se trouvent non pas confondues, mais assurées par la même organisation. Les militants mutualistes d'entreprise placés au cœur des problèmes travaillent en étroite liaison avec les syndicats et les comités d'entreprise. Sur le plan du droit à la santé, du droit à la Sécurité sociale, mutualité et syndicats ont des zones d'actions identiques.

Les militants mutualistes les plus avertis et les plus conscients de l'ensemble des problèmes sociaux sont souvent les militants syndicaux. C'est pourquoi mutualisme d'entreprise et syndicalisme sont aujourd'hui étroitement liés et les responsables respectifs, ainsi que les délégués au Comité d'entreprise, ne peuvent que travailler ensemble.

Ainsi depuis 1945, les présidences successives de la société de secours mutuels sont assurées par des militants syndicalistes. L'organisation syndicale majoritaire au sein des chantiers navals est la CGT. Aussi vouloir taxer d'obédience telle ou telle partie du mouvement mutualiste, telle ou telle mutuelle, tel ou tel dirigeant, c'est introduire et provoquer au sein de ce mouvement uni dans sa diversité, des clivages sur des bases philosophiques, syndicales ou politiques. Cette notion d'obédience dans notre pays si fortement pluraliste et divers, où les affrontements d'idées sont permanents, porte en germe un risque d'éclatement d'un mouvement tout entier.

La chance du mouvement mutualiste français, c'est d'avoir pu, dans une société typiquement pluraliste, maintenir et conserver son unité tout au long de son histoire, à travers toutes les mutations économiques, sociales et politiques semblables à celles que les chantiers de La Seyne ont subies. ■

Carte de membre de la Société de Secours Mutuels



La Mutuelle de la Méditerranée

A la fermeture définitive des chantiers navals en 1988 la mutuelle d'entreprise s'est transformée en mutuelle interprofessionnelle pour deux raisons. La mutuelle veut maintenir l'activité sanitaire et sociale auprès des salariés de l'entreprise disparue, restés adhérents. Elle veut aussi maintenir l'activité de la pharmacie mutualiste pour tous les adhérents et ayants droit. Par ailleurs elle élargit son activité mutualiste auprès de l'ensemble des salariés de la région seynoise afin qu'ils bénéficient des services de la mutuelle et de la pharmacie.

Où en sommes-nous en février 2007 ?

La Mutuelle de la Méditerranée a 6 563 adhérents, chefs de famille avec les ayants droit, soit 16 350 personnes accédant aux services de la mutuelle. 901 personnes ont entre 18 et 35 ans ; 1764 entre 35 et 55 ans, 2957 ont 60 ans et plus, 940 sont en contrat d'entreprise. Les effectifs ont tendance à vieillir. La Mutuelle de la Méditerranée a un chiffre d'affaire annuel de 4 millions d'euros.

Parc aux fers



Pour maintenir la pharmacie, le nouveau code de la mutualité a obligé la Mutuelle à créer une mutuelle de gestion indépendante. Cette pharmacie mutualiste résiste bien aux aléas et aux modifications du code de la mutualité avec une fréquentation moyenne de 200 assurés par jour.

Le problème de l'amiante

La santé publique de notre pays est sérieusement touchée par la maladie de l'amiante. La mutuelle de la Méditerranée fait partie d'un collectif réunissant la Réparation marseillaise, les chantiers de La Ciotat, la Marine marchande, qui accompagne tous les salariés contaminés par le fléau de l'amiante.

Comment ce collectif aide-t-il les salariés contaminés ?

Il les aide à constituer des dossiers pour la reconnaissance de la maladie professionnelle. La prescription du fond d'indemnisation des victimes de l'amiante (FIVA) ne concerne que les dossiers des malades et veuves, constatés avant décembre 2002. La prescription s'applique au 31 décembre 2006. Il les soutient lors d'un dépôt de plainte pour faute inexcusable de l'employeur.

Pour le départ en pré-retraite anticipé (ATA), la mutuelle, en relation avec les services de la Caisse régionale d'assurance maladie et la Direction régionale du travail, essaie de faire évoluer le dispositif. A l'heure actuelle 1 300 personnes ont accédé à l'ATA. Parmi les 2 000 dossiers maladie amiante établis, constat douloureux, 10% des personnes concernées sont décédées.

Malgré le rapport du Sénat sur l'amiante, le rapport de l'IGASS du gouvernement freine l'activité de l'accompagnement des salariés concernés. Une pétition est en cours pour faire lever ces freins.

Depuis 1988, la Mutuelle de la Méditerranée est arrivée à maintenir les soutiens Santé et Solidarité pour un public largement abîmé par l'arrêt des activités navales à La Seyne. ■

L'immigration tunisienne à La Seyne des années 1960 à nos jours

Premiers résultats d'une enquête

La Seyne a accueilli à partir des années 1960 un grand nombre de Tunisiens venus du gouvernorat de Bizerte, port méditerranéen situé au Nord de la Tunisie à 60 kilomètres de Tunis. Dans quelles circonstances s'est faite cette immigration et quel a été le cheminement de l'émigré tunisien, depuis sa vie en Tunisie, son émigration puis sa vie quotidienne à La Seyne, sa relation avec le pays d'accueil et le pays d'origine. Quelles spécificités présente cette immigration, quelles mutations connaissent ces migrants ?

Une enquête a été effectuée auprès d'un échantillonnage d'une dizaine de Tunisiens installés à La Seyne, venus de la région de Bizerte, en particulier de Menzel Jemil. Comme de nombreux pôles de départ, Menzel Jemil est une ancienne base militaire française. Elle appartient au réseau d'agglomérations entourant le lac de Bizerte. Menzel Jemil se situe sur la route nationale n°8 à l'entrée de Bizerte.

Des problèmes de sources n'ont pas permis de travailler spécifiquement sur Menzel Jemil, c'est pourquoi de nombreuses références à Bizerte seront faites. Il n'a pas été possible (ou peu) d'accéder à des archives administratives tant du côté français que du côté tunisien. Cet échantillonnage a été établi afin qu'il soit représentatif de trois générations selon l'âge, le sexe et l'emploi. L'enquête a été menée pendant six mois de novembre 2004 à mai 2005 à La Seyne-sur-mer. Elle s'est appuyée sur un questionnaire composé de questions ouvertes et de questions fermées afin d'explorer les expériences individuelles et de saisir les itinéraires des interrogés. Les résultats n'ont pas toujours été à la hauteur des espérances car il n'a pas



Menzel Jemil, à l'entrée de Bizerte

toujours été possible de vaincre lors des interviews, une certaine réticence, faite d'interrogations sur l'utilité de ce travail.

L'arrivée des Tunisiens à La Seyne

Pourquoi ces Tunisiens ont-ils tenté l'aventure de l'émigration ? Plusieurs facteurs expliquent ce flux migratoire : la décolonisation de la Tunisie et ses suites économiques, le contexte local et

régional, la pression démographique.

L'intensité des flux résulte de la présence coloniale dans cette région stratégique et plus particulièrement du vide laissé par la décolonisation.

L'évacuation des bases militaires de Bizerte, le départ des garnisons privent de nombreux Bizertins de travail. La présence de la marine a développé l'artisanat et le commerce. Le départ des militaires entraîne la forte diminution de ces activités et la perte de revenus pour beaucoup de Bizertins et de Tunisiens de cette région qui vont suivre naturellement le transfert des activités maritimes sur le port de Toulon et de son arsenal, étroitement liés à Bizerte. L'émigration tunisienne



Bac de Bizerte dans les années 1950

dans l'agglomération toulonnaise puise largement dans le personnel formé dans les ateliers et les entreprises européennes datant de l'époque coloniale.

La pauvreté et la vie de plus en plus difficile provoquent les départs. Parallèlement, à partir de 1962, le marché français de l'emploi s'ouvre, la France est en pleine croissance économique. L'afflux des rapatriés des anciennes colonies et le « *baby boom* » créent un fort besoin de logements. Des patrons d'entreprises du bâtiment, à cause du manque de main-d'oeuvre, vont chercher des ouvriers directement au village en leur proposant des contrats de courte durée. Ainsi la SAVP, filiale de l'entreprise Costamagna située à Brégaillon, spécialisée dans la fabrication de poutres à béton, employait de nombreux Tunisiens.

A l'appauvrissement de la région bizertine liée au départ des militaires s'ajoute la pression démographique qui accentue le taux de chômage. Beaucoup de nos interviewés nous déclarent ne pas avoir eu d'activité principale, la seule activité consistait à aider la famille aux travaux agricoles. Selon le recensement de 1966, le taux d'activité est très faible, la population active s'élève à 1 093 735 personnes pour une population totale de 4 533 351 soit 24,1% d'actifs.

Pour la France, le taux d'actif est de 41,39 % en 1975. Ce faible taux d'activité peut s'expliquer par deux facteurs : la

structure par âge de la population et la faible participation des femmes à l'activité économique (*exceptée l'agriculture*). Le chômage augmente de 1969 à 1975. Il a même connu un doublement entre 1975 et 1989.

Les conditions de l'émigration tunisienne à La Seyne

Différents facteurs extérieurs tels que la pression démographique, le sous-développement, l'influence culturelle française expliquent l'émigration vers la France.

Les Tunisiens rencontrés sont venus spontanément à La Seyne. Très rares sont ceux qui ont utilisé le système de recrutement organisé par la France. Pourtant s'ils sont venus spontanément, ils ont signalé que certains Tunisiens - parmi leurs connaissances - sont arrivés par contrat. L'entrée se faisait en France selon un plan bien précis avec l'aide de la famille ou des amis. Ainsi beaucoup récoltaient les informations auprès des travailleurs qui rentraient au pays durant les vacances d'été ou au moment des fêtes de l'Aïd. Alors les jeunes hommes partaient tenter l'aventure. A cette époque c'était la pleine croissance, il était facile d'immigrer en France et de trouver du travail rapidement. Certaines sociétés qui avaient besoin de bras,

encourageaient la venue des frères, des cousins ou de familles entières lorsque l'un des membres y travaillait. Ces sociétés se portaient garantes pour ces nouveaux venus. De plus les Tunisiens déjà installés offraient aux membres de la famille le gîte et le couvert. Certains frères et cousins étaient entassés à plusieurs dans un studio, il est vrai que l'hospitalité, l'entraide, la solidarité appartiennent à la culture arabe.

Localisation, conditions de logement, mode de vie

Les premiers immigrants tunisiens ont dormi dehors ou dans des préfabriqués sur les chantiers. Puis ils se sont regroupés dans les quartiers populaires de la rue Beaussier, de la rue Lefèvre et de la rue Victor Hugo au centre ville. Ils louaient des appartements exigus et vétustes avec des sanitaires collectifs - toilettes sur le palier, salle de bain inexistante - avec un lavoir dehors, c'est tout. L'attrait pour le quartier du centre ville s'explique par les loyers modérés, par la proximité des différents services administratifs, des associations. Ces associations ont un rôle important, elles aident à l'insertion des Tunisiens, les conseillent sur leurs droits, leur expliquent et les accompagnent dans les différentes démarches administratives.

Ainsi l'amicale des Tunisiens, notamment celle du Pont du Las assure des activités socio-culturelles. Ces amicales sont des lieux de rencontres pour la communauté. Lors des fêtes nationales ou lors de soirées organisées, elle fait venir certains chanteurs folkloriques. Elle a contribué à la formation d'équipes sportives et participe au financement des cours d'arabe. En 1977, l'amicale va contribuer à la création d'un club de foot l'A.T.S (*Amicale des Tunisiens Seynois*). Tous les joueurs étaient tunisiens. Cette équipe tunisienne de football va devenir multiculturelle. En 1995 elle change d'appellation et devient l'OSMS (*Olympique Sportif Méditerranée Seynois*). Cette initiative est révélatrice d'une volonté d'intégration puisque cette équipe s'est ouverte à toute personne quelle que soit sa nationalité, son origine.

Cette concentration de Tunisiens s'explique par le désir de rester en communauté, afin de ne pas se sentir trop perdu dans un pays inconnu aux traditions différentes. Puis au milieu des années 1970, ces populations se déplacent du centre ville vers le quartier Berthe. Les premiers habitants de ces HLM, surtout ceux des classes moyennes, quittent « *Berthe* » et accèdent à la propriété. Ils sont remplacés par de nouveaux occupants, des Tunisiens en grande partie venus du centre ville. Pour eux l'accès à ce nouveau quartier signifie plus de confort, un plus grand appartement, et la possibilité de ramener leurs familles (*femmes, enfants*) grâce à la politique du regroupement familial. Pour beaucoup de témoins le regroupement familial leur

a été refusé à cause des appartements trop petits qu'ils occupaient. L'accès aux appartements de Berthe représente, pour eux, une belle opportunité.

Le quartier Berthe peut apparaître comme un quartier « *ethnique* » vu le pourcentage de Tunisiens qui y résident. En fait ce quartier d'habitat social n'a pas été façonné par les Tunisiens mais par la politique d'attribution de logements sociaux.

Situation de la population résidant au quartier Berthe en 1990

	Total	Français	Etrangers	% d'étrangers
Population totale	10 303	7 838	2 465	23,9%
0 - 14 ans	3 218	2 352	866	26,9%
15 - 24 ans	1 846	1 462	384	20,7%
25 - 39 ans	2 060	1 561	499	24%
40 - 59 ans	2 061	1 487	574	27,8%
50 ans ou +	1 118	976	142	12,5%
Actifs ayant un emploi	2 108	1 696	412	19,5%
Salariés	2 024	1 637	387	
Non salariés	84	58	26	
Chômeurs	1 367	1 031	335	24,2%

Source : recoupement des données INSEE 1990

Selon les recoupements des données de l'INSEE parmi les résidents du quartier, 23,9% sont de nationalité étrangère (*dont 94% hors C.E.E.*). Ils se répartissent ainsi : Tunisiens 63%, Algériens 18%, Marocains 6%, Italiens 4%, Espagnols 2%, 9% de Tziganes sédentarisés, 5% de Français par acquisition de la nationalité, divers 6%. 31,5% sont nés hors de France.

La population étrangère y est jeune et déjà le taux de chômage fort.

Caractères de l'émigration tunisienne

Les principales caractéristiques de l'émigration tunisienne sont : sa masculinité, sa jeunesse et sa structure professionnelle par son appartenance au secteur secondaire pour la première génération d'immigration.

Ce mouvement migratoire est essentiellement masculin car l'émigration dans les pays arabo-musulmans concerne essentiellement les hommes. Dans les années 1980, certaines femmes tentent l'aventure mais alors la plupart de ces femmes sont attendues en France par un frère ou autre membre de la famille. Elles ne partent pas de leur propre chef sans aucun soutien familial à l'arrivée, elles n'envisagent pas de prendre un logement indépendant, comportements encore tabous pour les femmes tunisiennes.

L'aventure de l'émigration tente des jeunes de 20-35 ans pour la plupart. L'image de l'émigré qui vient en vacances en Tunisie pousse les autochtones à tenter eux aussi l'aventure. Au bout de quelques années celui qui a émigré acquiert une belle voiture, il achète un lopin de terre et construit une villa luxueuse. Tout ce luxe exposé à la vue des villageois encourage les candidats à l'émigration car la France apparaît comme un pays d'opportunité, de réussite où tout est possible. D'après l'enquête du ministère du travail tunisien en 1981, la grande majorité des immigrés de première génération est composée de jeunes hommes analphabètes ou ayant un niveau de formation et de qualification bas.

Répartition de la population active tunisienne en France par qualification en 1981

Qualification	Tunisiens	Maghrébins	Etrangers	Salariés Français
Manœuvre	16,30%	15,60%	12,40%	5%
Ouvrier spécialisé	33,60%	37,50%	34,30%	19%
Ouvrier qualifié	38,90%	38,90%	40,20%	27,40%
Autres	11,80%	7,90%	12,80%	46,80%

Source : enquête effectuée par le ministère du travail in *Hommes et migrations*

A la Seyne, les Tunisiens travaillent dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP), dans les usines de la SAVP (*premier employeur pour les Tunisiens*) et dans celle de Costamagna, sans oublier le chantier naval dans des emplois subalternes de la menuiserie, de la peinture par exemple. Contrairement à la première vague d'immigration analphabète et ouvrière, les émigrés des années 1980 ont un bagage intellectuel, connaissent très bien la culture française grâce au développement de la scolarisation et grâce aux médias occidentaux captés par l'antenne parabolique. Cette deuxième génération d'émigrés a bénéficié du développement de la

politique éducative. En France les Tunisiens continuent à travailler dans le BTP grâce aux réseaux en place. C'est souvent le premier emploi occupé, puis ils s'installent plus facilement à leur compte en tant que commerçants ou occupent des postes à responsabilité. Cette émigration concerne aussi les cadres, dans une moindre mesure, qui préfèrent la France pour son développement économique et son mode de vie, cependant très peu de sources sont disponibles pour cette catégorie de personnes.

L'intégration et la spécificité tunisienne

La notion d'intégration est une notion fondamentale et incontournable pour une étude sur l'immigration. Quelles sont les références que nous avons en tête lorsqu'on parle d'intégration ?

Dans le discours officiel, l'intégration tourne autour de trois thèmes : l'école, l'habitat, le travail, oubliant que les chances ne sont pas les mêmes pour tous dans le domaine du travail, de l'éducation, et des conditions de vie.

Pour les immigrés de la première génération surtout, effacer leur passé, leurs habitudes en tout genre est d'autant plus difficile que certains de ces étrangers se sentaient rejetés à leur arrivée.

Aussi préserver leur différence leur est-il souvent nécessaire. Leur mode de vie précaire les différencie du mode de vie français. Se sentant différents, ils se séparent des Français par gêne ou inadaptation. D'autre part ils se heurtent à la barrière de la langue qui engendrait souvent une attitude de repli. Ne pas pouvoir s'expliquer, ne pas pouvoir communiquer leur donnait un sentiment de honte et aboutit naturellement à rester avec les compatriotes parlant la même langue.

De plus la majorité des immigrés avaient l'ambition d'économiser de l'argent puis de rentrer au pays et d'y vivre mieux grâce au pécule ramené de France. Le projet qu'ils avaient en tête, les empêchait de se mêler à la population puisqu'ils n'étaient là que pour un temps précis, l'effort d'intégration n'était pas jugé utile.

A leur arrivée, les immigrés tunisiens souhaitaient retourner chez eux mais avec la venue de leur famille ils renoncèrent à ce projet et restèrent.

Les immigrés se partagent entre deux cultures. Pour la deuxième et la troisième génération de migrants, l'intégration s'est faite plus facilement. Ils connaissent mieux la culture française. Certains se marient avec une binationale : lorsque l'un des partenaires est né en France, scolarisé en France, au contact des médias français, cela facilite l'intégration. Du migrant des années 1960-1970, rural, analphabète, on passe au migrant plus urbain parfois diplômé, connaissant bien la culture française.

L'évolution de l'identité tunisienne

Beaucoup de Tunisiens de la première génération souhaitent garder les mêmes traditions qu'à Menzel Djemil. Y réussissent-ils ?

Les Tunisiens, en intégrant les valeurs républicaines françaises, démocratiques et laïques, s'éloignent des comportements traditionnels. Ainsi les femmes s'émancipent en se libérant de l'autorité de leur mari ainsi que de leur belle-famille.

Elles s'émancipent aussi dans leur tenue vestimentaire. En Tunisie les femmes portaient le sefsari, vêtement traditionnel qui aujourd'hui n'est porté que par des femmes d'un certain âge. L'enfant affirme sa personnalité, partagé entre la culture des parents et celle de la société française.



Les Tunisiens s'étaient regroupés dans les quartiers populaires du centre-ville de La Seyne-sur-Mer

La politique tunisienne a pour mission de relayer la transmission intergénérationnelle

L'immigré essaye de garder son bagage culturel et ses structures sociales. Peut-on parler d'identité transfrontière ?

Le gouvernement tunisien a mis en place un dispositif de diffusion culturelle : voyages organisés par le gouvernement à moindre frais, apprentissage de la langue arabe, par exemple. Il s'appuie sur des associations diverses telles que les amicales, les associations sportives créées et financées par le consulat, des sites internet. Grâce à la parabole, les Tunisiens découvrent certains programmes consacrés aux binationaux. Une émission hebdomadaire au titre très évocateur « *Trait d'union* » est diffusée tous les dimanches après-midi, et évoque la vie des Tunisiens dans les villes européennes. Elle dépeint leur action pour la diffusion de la culture tunisienne dans leur communauté. Elle accueille les jeunes franco-tunisiens qui sont allés visiter la Tunisie par le biais des associations tunisiennes.

Elle envoie des dédicaces aux familles tunisiennes restées en France. Cette émission, très suivie, a un fort succès, elle encourage l'action des Tunisiens pour la diffusion de la culture tunisienne hors des frontières. Elle promeut toutes les initiatives de ses compatriotes. Par cette émission les binationaux s'affirment d'une certaine façon comme les gardiens de la culture tunisienne. Ils démontrent que, même dans un pays européen, cette culture perdure, qu'ils n'ont pas oublié leur pays et qu'ils ne se sont pas totalement occidentalisés contrairement aux idées reçues.

Des structures politiques et associatives tunisiennes relaient les familles pour que les jeunes Tunisiens n'oublient pas leurs origines et surtout leur double culture. Le gouvernement tunisien essaie de maintenir la transmission de cette culture.



La cité Berthe

Mais tous ces efforts pour la diffusion de la culture tunisienne ne sont-ils pas un frein à l'intégration en France ou n'accroissent-ils pas le système de la double culture ?

Un arabe, un français, un franco-tunisien ou un « *chez nous* » ?

Dans les médias, dans certains discours politiques, l'idée reçue veut que les jeunes maghrébins, par rapport aux autres émigrés européens notamment les Italiens et les Belges, aient du mal à s'adapter à la culture française. Pour les témoins de notre enquête, avoir une double culture est une richesse personnelle, c'est la phrase qui revient souvent. En revanche, le problème soulevé concerne leur statut juridique. S'ils se sentent français, ils ont le sentiment que le système français les rejette. Les enfants nés en France ont assimilé la culture française. Ils communiquent plus en français qu'en arabe et ont les mêmes ambitions que les Français. Leur physique et leur nom de famille les renvoient au pays d'origine de leurs parents. La souffrance pour le Tunisien est double. Quand il se rend en vacances en Tunisie, il est considéré comme un étranger, souvent qualifié du nom de « *Chez nous là-bas* » sorte de

néologisme qui signifie « *déraciné* ». Ces immigrés se sentent non seulement étrangers dans leur pays de naissance mais aussi en Tunisie. Cette frustration aboutit à des situations de mal-être où la construction identitaire a du mal à s'achever. Cela s'aggrave lors de l'adolescence où les jeunes gens se construisent et sont en pleine recherche de leur identité. Ainsi beaucoup de nos témoins perçoivent cette situation « *en Tunisie, les gens nous traitent de « chez nous » et en France, je suis un arabe. Or, je me sens français à part entière* ».

Ainsi que ce soit en Tunisie à Menzel Jemil ou à La Seyne-sur-Mer certains jeunes « *issus de l'immigration* », entre deux cultures, se sentent étrangers. Mais ceci n'est valable que pour une minorité.

Les témoins de la première ou la deuxième génération insistent sur la notion de double culture, elle leur rappelle d'où ils viennent. Pour la première génération, cette culture doit être transmise aux enfants pour qu'ils n'oublient le pays d'origine de leurs parents. En transmettant cette culture, l'enfant s'adapte tout aussi bien à la France et s'intègre dans la société. La deuxième génération est consciente de l'effort fait par ses parents pour lui transmettre cette culture arabe.

Ces jeunes avec ces deux cultures créent ainsi leur propre culture, « *une troisième culture* ».

Le modèle culturel que le jeune tunisien s'est créé ressemble aux modèles culturels de tous les jeunes par leur attachement à la musique, au sport. Seule une petite partie de nos jeunes témoins éprouvent une véritable sensation de malaise, de mal-être. Ils ne renoncent pas à la culture de leurs parents, ils l'occidentalisent. Pour les unions, il y a de plus en plus de mariages mixtes, même pour les femmes même si c'est encore tabou, elles s'unissent de plus en plus avec un français.

Pour la religion, on fête l'Aïd, grande fête musulmane, mais on fête aussi Noël, alors que célébrer une fête chrétienne était mal vu il y a quelques années encore.

Conclusion

De 1956, date de l'indépendance jusqu'à nos jours, l'immigration tunisienne a évolué. D'une immigration temporaire de jeunes célibataires, elle s'est transformée en une immigration familiale où le nombre d'enfants s'est accru. La Tunisie face aux multiples difficultés économiques a mené une politique d'encouragement au départ. Les autorités considéraient l'émigration comme un mal nécessaire. Hédi Nouika premier ministre déclarait en 1971 : « *l'emploi de notre main-d'œuvre à l'étranger représente pour notre gouvernement un moindre mal* » (La presse 23.24 art 1971). La politique de fermeture

des frontières, à partir de l'année 1974, n'a pas réellement freiné l'arrivée des immigrés tunisiens.

Par différentes stratégies, notamment par le biais du mariage avec un binational ou par les études, ces hommes et ces femmes sont arrivés à déjouer les circuits administratifs et à s'installer en toute légalité en France.

La faiblesse du développement économique est la principale raison de l'émigration. Le travail à l'étranger semble pour beaucoup la seule alternative pour améliorer ses conditions de vie. Les jeunes diplômés qui ont du mal à s'employer préfèrent eux aussi tenter l'aventure de l'émigration.

La France reste le premier partenaire économique, politique et culturel de la Tunisie. L'image que garde le jeune Tunisien de la France par l'intermédiaire de produits industriels ou audiovisuels et aussi par l'intermédiaire des immigrés qui viennent passer leurs vacances au pays, crée les conditions de la continuité de la tradition d'émigration des Tunisiens vers la France. L'émigration donne tout de même une image négative du pays. Elle montre l'échec du pays qui ne peut donner des emplois à tous les citoyens.

Aujourd'hui la politique de fermeture des frontières en cette période de crise n'arrête pas pour autant l'émigration tunisienne. La pression démographique, le sous-développement, l'influence culturelle française laissent penser que l'arrêt du phénomène migratoire sud-nord n'est pas pour demain. Par ailleurs à l'heure de la mondialisation, les capitaux, les services circulent, alors pourquoi pas les hommes ? ■

Tag dessiné sur les murs du quartier Berthe



Le parc Fernand Braudel, parc de l'isthme des Sablettes

Un concept novateur dans l'approche du paysage

En terme de politique du paysage, le projet de l'Isthme des Sablettes résulte d'un projet partagé de deux municipalités successives, et les services associés (DRAC, DDE, Région, Commune) qui ont fortement contribué à sa faisabilité et à sa réussite.

« *Le parc paysager des Sablettes, dit parc Fernand Braudel, est une création de l'architecte-paysagiste Alain Faragou. Inauguré le 18 Avril 1999, ce parc de 7,5 ha consiste en un réaménagement de tout l'isthme, entre les Sablettes et Saint-Mandrier. Dans les années 1960, ce secteur avait fait l'objet d'un projet de marina ; seul a vu le jour un grand immeuble, Le Bali, qui a été conservé. L'espace alentour jusqu'ici totalement à l'abandon accueille désormais un parc botanique, des bassins, un théâtre de verdure ; la route bordant la plage a été supprimée au profit d'une promenade piétonne, la circulation étant rejetée du côté de la baie du Lazaret. Des bâtiments ont été installés : maison du parc (réutilisation de l'ancienne centrale des eaux de Pouillon), maison de tourisme, établissement de plage, centre de loisirs des jeunes, etc. Certes existe un risque de fréquentation excessive qui pourrait conduire à une dégradation supplémentaire, mais la ville mise sur un effet positif de ce nouvel aménagement en tant que vecteur de sensibilisation vis-à-vis des quartiers voisins de Tamaris et des Sablettes. »*

Sylvie Denante, DRAC Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

La problématique et les enjeux

Historique du projet

Le cadre socio-économique et paysager

Le Parc Paysager de l'Isthme des Sablettes et de Revalorisation des Villages de Saint-Elme et des Sablettes s'est inscrit à la fois dans un programme de valorisation touristique de la Ville de la Seyne-sur-Mer et dans une démarche interdisciplinaire mêlant à la fois la géographie, l'histoire, l'urbain, la sensibilité au milieu vivant et émotionnel.

Ce projet est l'aboutissement d'une consultation Européenne. Le Projet de l'Agence A. Faragou, Architecte-Paysagiste a été désigné Lauréat du concours organisé par la Ville de la Seyne-sur-Mer.

Nature de l'opération

Le Projet a consisté à réaliser un aménagement paysager en bord de mer de 7,5 ha en prolongement de la plage des Sablettes, répondant aux fonctions balnéaires : promenade, jeux, découvertes, activités de loisirs, et intégrant une Maison du Tourisme, un Centre de Loisirs Jeunes, des plagistes, une base nautique, des équipements de service (*sanitaires, poste de secours, etc.*) ainsi que les espaces publics urbains des villages des Sablettes et de Saint-Elme.

Contexte socio-économique

L'Isthme des Sablettes, constitué à l'origine d'un tombolo (*cordun dunaire*) dont la formation établie remonte au XVII^e siècle, relie la Commune de la Seyne-sur-Mer à la presqu'île de Saint-Mandrier.

Ce cordon délimite une lagune au Nord, la baie du Lazaret et une plage au Sud.

Le site des Sablettes a considérablement évolué depuis le XIX^e siècle et son évolution est fortement liée aux modifications économiques et sociales.

En 1850, le littoral seynoïse qui va de Balaguier aux Sablettes n'est représenté que par des terres inhabitées (*dunes, marécages*). Entre Val Mer et les Sablettes, le paysage n'est alors constitué que d'un vaste marécage dominé à l'Ouest par une colline.

Sous l'impulsion de Michel Pacha, Tamaris se développe rapidement : 400 hectares de terrain le long du littoral sont aménagés et une véritable station balnéaire est créée (*résidences, casinos, hôtels, poste*) desservie par un service de bateaux à vapeur régulier entre Toulon, Saint-Mandrier et les Sablettes. Le déclin de la station de Tamaris dans les années 1920 jusqu'aux destructions de la seconde guerre mondiale voit en parallèle le développement du secteur des Sablettes avec une densification urbaine et la construction d'hôtels.

Dans les années 1960-70, se développent les grands projets dont l'immeuble « *Le Bali* » représente la « *mémoire* ». Il est le premier bâtiment d'un complexe immobilier prévu de Marina. Le site de l'isthme des Sablettes, jusqu'en 1998, était formé d'un vaste terre-plein gagné sur la mer (*héritage du projet de Marina abandonné*), coupé par l'axe de la Route Départementale 18 longeant la plage ; cet espace a constitué un enjeu important dans le contexte de développement et de revalorisation du littoral touristique. En effet, il s'agissait de recréer dans un site fortement artificialisé (*zone urbaine avec des voies de communication importantes et une forte fréquentation*) un lieu en adéquation avec de nouveaux objectifs socio-économiques (*accueil du public dans une dynamique touristique, urbaine et balnéaire*).

Situation paysagère

A l'échelle du grand Paysage, le site du projet de l'isthme des Sablettes se situe à la charnière de deux grandes entités paysagères : la baie du Lazaret et l'anse des Sablettes. L'ambiance paysagère de la Baie du Lazaret est de très grande qualité, mais elle s'estompe au fur et à

mesure que l'on s'approche du site de l'isthme, car les éléments d'incohérence ou de banalisation du paysage deviennent plus « *visibles* ».

L'unité de l'anse des Sablettes s'ouvre sur le large avec en point de mire les rochers des Deux Frères.

A l'échelle interne, le site d'implantation d'origine du futur Parc s'inscrivait dans un environnement sans identité :

- terre-plein horizontal sans relief végétal, ouvert aux vents, utilisé en stationnement estival
- accumulation d'équipements balnéaires divers : plagistes, baraques, forains, emprises sur le domaine public... sans cohérence les uns avec les autres
- espace déconnecté de l'activité balnéaire par la coupure de la circulation routière de bord de mer, mettant en liaison le Village des Sablettes à celui de Saint-Elme
- espace « *passif* », ne jouant aucun rôle sur le plan urbain
- espace « *négatif* », qui annule l'harmonie paysagère ressentie à l'échelle du grand paysage.

Le programme

Le parc aujourd'hui réalisé s'organise autour d'un grand axe piétonnier qui relie les deux villages des Sablettes et de Saint-Elme et assure la cohérence entre les différents espaces ludiques, plantés et balnéaires ouverts au public. L'actuelle RD 18 passant derrière la plage a été supprimée au profit des aménagements d'arrière-plage.

Une vaste esplanade en prairie





Dans un cadre naturel des végétaux émergés et immergés

Les mesures intégrées au projet comprennent :

- l'augmentation de la surface de plage devant accroître la capacité d'accueil
- le rétablissement du profil de plage actuel, avec un rechargement en sable de la plage
- la protection de la dune bordière, comprenant la création d'un modelé dunaire en haut de plage et fixation par des plantations
- la diminution des emprises sur le domaine public maritime
- la mise en défens de la végétation littorale
- le suivi technique et sanitaire des plantations.

Cinq grands secteurs ressortaient du Programme :

- 1 - une plage, élargie par une arrière-plage plantée, conquise sur l'ancienne RD 18 ;
- 2 - un secteur réservé aux jeux et aux loisirs ;
- 3 - un secteur central occupé par une vaste esplanade en prairie de jeux entourée de pinède et de végétaux méditerranéens;
- 4 - un secteur de transition avec le village des Sablettes, à l'Ouest, le long de la corniche de Tamaris et un ensemble bâti comportant l'information des touristes, l'accueil et tous les outils pour la communication des événements touristiques de la Ville ainsi que des annexes de services publics (*Maison du Tourisme*). Une vaste place aménagée en rotule entre la plage, le parc lui-même, l'esplanade Henri Bœuf et le village des Sablettes. Un espace aménagé en jeux d'enfants ;
- 5 - le prolongement du village de Saint-Elme, à l'Est du Parc paysager, par une continuité d'aménagements urbains intégrant un bâti de faible hauteur, notamment pour les équipements publics du Centre de Loisirs Jeunesse avec hébergement.

La plage

La plage actuelle a été réaménagée en prenant en compte les contraintes inhérentes au site, en particulier celles relatives au milieu physique littoral.

Parkings

Deux parkings paysagers ont été réalisés : un à l'Est et un à l'Ouest d'une capacité chacun d'environ 150 places. Les stationnements sont prévus sous forme libre sous couvert végétal important.

Les objectifs recherchés du projet

Le Projet : **un parc à fleur de sol entre deux terres et deux mers.**

« Inlassablement, depuis des siècles, l'Isthme des Sablettes n'a pas cessé d'évoluer.

Demain, il aura changé : ce changement entraînera l'apparition d'autres publics, d'autres images et donc d'un autre paysage. Notre concept interdisciplinaire, mêlant à la fois l'histoire et la géographie, l'homme et l'économie, la culture, la sensibilité au milieu vivant et émotionnel n'a qu'une seule ambition : réaliser une métamorphose à résonance naturelle du site et une renaissance touristique des villages des Sablettes et de Saint-Elme par des propositions non agressives, ni de gestes trop spectaculaires, mais avec modestie pour préserver la douceur de vivre, qui attirera au siècle dernier les artistes et les gens de lettres sous l'impulsion de Michel Pacha, et recréer un des paysages touristiques les plus caractéristiques de la ville de La Seyne-sur-Mer ». A. Faragou - 1998

Le Parc s'organise autour d'un grand axe piétonnier est-ouest qui relie les deux villages des Sablettes et de Saint-Elme : « *l'allée entre deux terres* » et assure la cohérence entre les différentes fonctions du Parc.

L'actuelle route longeant la plage (*RD 18*) est supprimée, au profit de l'unité de l'espace : un axe piétonnier transversal, « *l'allée entre deux mers* » qui met en relation le Grand Paysage, les différents espaces thématiques et les lieux urbains.

Le Parc accueille les résidents des Villages de Saint-Elme et des Sablettes ; le public saisonnier ; les activités de jeunesse éducatives et sportives ; les activités culturelles.

Le Parc contient des bâtiments déclinés qui viennent ponctuer l'espace dans un langage commun de balnéarité méditerranéenne, cabanons de plagistes, terrasses, Maison du Tourisme, Maison du Parc... des espaces urbains différenciés et hiérarchisés (*places, rues, allées*) et des promenades variées (*allée du Parc, promenade et sentiers du bord de mer...*). Il contient l'aménagement et le doublement de la plage des Sablettes avec la reconstitution de la dune originelle.

Sont aménagés une arrière-plage, lieu convivial vivant, un parcours pédagogique : botanique / paysager / architectural / culturel... et un parc botanique comportant des végétaux méditerranéens indigènes du bord de mer, d'arrière-plage et lacustres, des végétaux exotiques acclimatés provenant des régions aux conditions climatiques identiques de l'hémisphère nord et austral - « Jardin Michel Pacha » et des végétaux méditerranéens de l'ensemble géographique du Bassin Méditerranéen, un mobilier urbain créé spécifiquement pour ce lieu, en acier - inox - bois - pierre.

Création d'une dune

La principale motivation technique de ce projet par rapport au site antérieur, était la réalisation d'un cordon dunaire de 2,50 m de hauteur NGF sans apport de sable. Le sable a été extrait sur place et remplacé par des matériaux rocheux et de déblais sains du site afin de conserver au sous-sol sa qualité de perméabilité. L'existence de ce sable d'excellente qualité repéré par sondages, provient du cordon sablonneux d'origine qui liaisonnait La Seyne-sur-Mer à l'île de Saint-Mandrier.

Avec ce projet, l'isthme redevient un paysage,

un lieu, un site, une histoire, un événement. Il génère une renaissance des villages des Sablettes et de Saint-Elme en développant leur identité urbaine et culturelle et en intégrant une dimension à la fois locale et touristique.

Il crée la métamorphose d'une nature recomposée : le parc retrouve son identité naturelle d'origine, intègre une dimension sociale sensible dans des espaces vivants conviviaux. Il propose la mise en scène de l'origine paysagère double : l'unité naturelle du tombolo, de la dune, du mouvement végétal généré par l'eau et le vent, et le cycle des floraisons et du temps ; l'autre, artificielle, gagnée sur l'eau par le remblaiement et la présence visible du passage de Michel Pacha, acteur de l'acclimatation de végétaux exotiques au siècle dernier.

Le Parc a généré des recherches, des interventions et des techniques particulières toujours adaptées à son identité, sa réalisation et son évolution dans le temps.

Les éléments d'intervention et les effets attendus à terme

Le concept végétal repose sur cinq thèmes majeurs :

L'authenticité méditerranéenne par l'utilisation massive d'essences indigènes imprimant au Parc une réelle dimension humaine respectueuse du patrimoine et de sa mémoire ;

La chronologie environnementale dans le temps par l'utilisation des phases végétales successives pour préparer le terrain à une utilisation et un faciès stable: phase pionnière/phase intermédiaire/phase d'équilibre ;

La chronologie dans l'espace : l'étagement des floraisons et des oppositions de feuillages est également un axe de

La dune éventrée, une véritable saignée !





Le grand axe piétonnier reliant Les Sablettes à Saint-Elme

recherches qui nous a guidés pour ce projet. L'objectif étant d'offrir aux utilisateurs du parc un tableau vivant en perpétuel mouvement ;

Le végétal culturel : l'introduction dans les associations de certaines espèces menacées ainsi que la mise en synergie du parc naturel avec l'exotisme faisant partie de la mémoire locale (*Michel Pacha*) ;

La pédagogie : les axes liés au végétal sont utilisés et font référence à l'aire méditerranéenne. Ainsi, le parc des Sablettes pourrait avoir une valeur décisive pour l'augmentation de la biodiversité ornementale.

Choix et distributions végétales

Afin de mettre en valeur l'histoire du lieu et l'origine des végétaux, des associations végétales sont proposées : plantes méditerranéennes indigènes (*végétaux spontanés de bord de mer*) ; végétation exotique acclimatée, provenant de régions aux conditions climatiques identiques de l'hémisphère nord et de l'hémisphère austral, végétation méditerranéenne dans son ensemble (*ensemble du bassin méditerranéen, sud de la Mer Noire, Afrique du Nord*), végétation urbaine.

La végétation est distribuée en strates : bas, moyen et haut niveau face au vent de la mer chargé d'embruns et/ou mistral. Des plantations fixent le sable en première ligne jusqu'à la reconstitution de la pinède en fond de parc.

Le mouvement végétal

Afin d'affirmer la composition esthétique, unifiant les contraintes invoquées ci-dessus et le choix d'installer un mouvement perpétuel du cycle végétal (*floraisons, textures, graphismes,*

étagements), une trame ondulée et progressive contient l'ensemble des masses végétales donnant l'impression qu'elles sont générées par l'eau et le vent.

Les arbres

Le choix des essences respecte les associations végétales développées, les strates sont laissées au gré de la concurrence naturelle, permettant ainsi d'avoir une évolution dans le temps du parc. On a pris soin de planter des sujets de plus en plus grands de la mer vers la « *petite mer* », les arbres (*dont la densité a été volontairement intensifiée*) trouvent une auto-protection au milieu des autres plantes. Dans les zones urbaines les sujets ont une taille adulte.

Mise en place d'un contrat de culture et de réservation des végétaux

La réalisation de ce parc donne lieu à un contrat de culture et de réservation des végétaux portant sur : 326 pins ; 162 palmiers dont 35 de collection ; 118 feuillus persistants dont 58 de collection ; 39 feuillus caduques ; 214 arbres urbains ; 39 624 arbustes et arbrisseaux en containers (*végétation méditerranéenne, indigène, exotique, de front de mer, de bord d'eau, graminées*). Au total, plus de 300 variétés de plantes méditerranéennes dont la moitié n'existe pas dans le circuit commercial.

Les végétaux indigènes de bord de mer et d'arrière plage ont été sélectionnés à partir de végétaux et de peuplements locaux, afin de respecter la garantie génétique des prélèvements.

Les autres végétaux, c'est-à-dire les végétaux méditerranéens et exotiques ont fait l'objet d'une sélection très précise et d'un conditionnement adapté à la réalisation du parc.

Les pins ont tous été sélectionnés, un par un, dans un site

Clin d'oeil à la flore et à la faune locales



naturel proche du projet présentant des sujets de taille et d'âge variés et à port naturel.

Les autres arbres de taille adulte, tels que palmiers, chênes verts, etc. ont été sélectionnés en pépinières française, espagnole et italienne.

Les bâtiments

A proximité des différents styles existant près du site du parc, l'architecture des nouveaux bâtiments s'est voulue discrète, sobre, à la silhouette la plus basse possible, et faisant principalement appel aux références de l'architecture des cabanes sur pilotis des parcs à moules pour les parties directement intégrées au parc, aux références de l'architecture de Pouillon pour les parties liées au Village des Sablottes et enfin pour le secteur de Saint-Elme, à un esprit d'architecture marine.

Le mobilier

Créée spécifiquement pour s'harmoniser avec les ambiances naturelles et balnéaires, une ligne de mobilier aux formes simples, inspirée par les éléments de culture locale (*marine à voile, pêche, etc.*) a été dessinée et réalisée dans des matériaux de construction navale faits pour résister aux embruns et aux UV : bois d'iroko, inox marine, acier laqué blanc à l'entretien facile.

La signalétique paysagère

Un parcours a été jalonné par des panneaux pour le public. Les informations prennent en compte les échelles du paysage, la micro-échelle d'un végétal ou d'un groupe de plantes.

Les sculptures

Des sculptures réalistes à l'échelle macro d'éléments particuliers et marquants du paysage, de la flore et de la faune ont été réalisées comme des clins d'œil à la mémoire, à la faune et à la flore locales.

La reconstitution d'un sol

La solution de créer un milieu vivant en remplacement d'une zone inerte de remblais a nécessité des méthodes particulières de diagnostic par diffraction X (*minéralogique*) et spectrométrie infrarouge et pH (*eau et matière organique*) et

la mise au point scientifique d'un programme de correction de sol en place sans apport de terre végétale extérieure.

L'évolution à terme du projet

Le site d'implantation du parc était à l'origine sans aucune végétation. Nous avons intégré dans notre démarche son évolution dans le temps.

A l'horizon 2008, le parc sera constitué d'une masse arbustive étagée, la strate herbacée sera consolidée notamment sur les milieux sableux, les principales espèces seront installées et le cortège floristique associé sera présent.

A l'horizon 2048, le parc sera à dominante forestière avec un sous-bois développé, la zone humide présentera l'ensemble des successions végétales existant dans ce type de milieu. Le rivage sera fixé par une végétation herbacée et arbustive, un boisement d'arrière-plage constituera une promenade ombragée.

Le pilotage

A l'inverse des réalisations construites, un paysage comme un jardin commence quand il vient d'être fini. C'est le temps qui accuse ou récuse ce que l'on a réalisé. Pour maintenir l'identité naturelle du parc et permettre la formation de l'équipe communale d'entretien, un contrat de pilotage a été mis en place par le concepteur du Parc.

Les objectifs de cette mission ont été la formation des 6 jardiniers affectés à ce pilotage proprement dit des travaux d'entretien. ■

Le mur Michel Pacha



Discussion

Le parc est toujours très beau, très vivant. Comment évolue-t-il selon vous ?

Alain Faragou : J'ai l'occasion de le visiter à peu près une fois par an, avec des groupes d'étudiants, des associations, des gens qui sont intéressés par cette réalisation. C'est vrai que je ne vois que les défauts. Les gens qui sont avec moi disent que c'est un pari fou parce que ce parc a dépassé totalement ses espérances de départ. Je l'ai toujours vu occupé, c'est une partie du succès, très utilisé en hiver, en semaine, en été. Il y a une propension à vouloir en rajouter encore plus pour les gens. J'ai vu que la dune par endroit était complètement éventrée. Il y a des problèmes d'entretien parce que c'est difficile à faire comprendre à l'équipe municipale qui a l'habitude de tondre des pelouses ou de tailler des lauriers-roses. Ils ont tendance à arracher les bonnes plantes plus que les mauvaises, celles par exemple pour tenir la dune. Le maire avait compris à l'époque qu'il fallait que je reste dans l'environnement afin de faire de la pédagogie.

Les résidents de Sainte-Elme ont regretté d'être coupés des Sablettes. Il y avait une promenade entre Sainte-Elme et les Sablettes qui était fort fréquentée et appréciée. Notre désir est de retrouver cette promenade. Qu'en pensez-vous ?

Vous parlez de la promenade ancienne. Ce que l'on avait constaté, c'est que ce mur avait tendance à faire disparaître complètement le sable de la plage. Chaque fois qu'il y avait un coup de mer le sable était emporté vers le large. A l'époque on avait proposé à l'équipe municipale de rétablir ici un cheminement en bois qui n'a pas été retenu.

Vous aviez prévu des percées pour que la pénétrante de l'eau puisse se faire à travers trois canaux. Les services techniques de la ville les obturent en hiver, par des buses renversées, pour empêcher la pénétrante de l'eau. Nous venons d'avoir deux gros coups durs avec des largades et l'érosion de la plage s'est terriblement accélérée, la pente est devenue très importante. On a dû fermer, sans doute pour empêcher la pénétrante de l'eau de mer, pour préserver les végétations, mais il y a aussi un effet pervers qui s'est produit en empêchant justement l'eau de pouvoir courir et d'aller jusqu'au bout de son processus, de son avancée sur la dune.

La réponse, qu'on n'a pas inventée, puisqu'on a copié ce qui se fait à l'état naturel. Le maître mot, c'était de refaire une ligne de dunes bordière de manière à ce que l'on puisse avoir une protection du bas et que l'on favorise l'ensablement. Apparemment c'est le contraire qui se passe d'après ce que vous venez de dire.

Actuellement les dunes sont dans un état assez pitoyable, elles ont l'aspect d'un champ de bataille [...] Les dunes n'ont rien de végétatif. Elles sont en désordre, il ne suffit pas de dire on va faire des dunes. Il faut mettre des plantes pour fixer le sable d'autant que l'érosion éolienne frappe en plein sur la plage des Sablettes. Bien sûr, c'est une dune, ça s'entretient comme un jardin.

Cet été, on avait installé une estrade pour un orchestre sur la dune et on a éventré la dune, une véritable saignée. Je trouvais que ce n'était pas le lieu. Pourquoi ne pas mettre l'orchestre sur l'esplanade devant le parc ? Qu'en pensez-vous ?

Ce qui me paraît le plus grave, c'est d'avoir éventré cette dune. Mais il y a également des pelouses qu'on avait fait avec une graminée qui résiste aux embruns salés, qui ne

Depuis que le parc existe le Bali semble moins visible



demande aucun arrosage à partir d'une graminée d'Afrique du Sud. On a remplacé ça par du ray-grass c'est-à-dire une pelouse traditionnelle. C'est vrai qu'on a du mal à supporter qu'une pelouse soit marron pendant deux mois de l'année et qu'on préfère que la pelouse soit verte toute l'année au risque de faire un « *surarrosage* » important, de mettre des engrais et d'artificialiser les choix. Ce sont des choses importantes qui reviennent aussi au problème de la dune [...] Avec la brèche le sable va partir, le vent va l'emporter et on va revenir à une situation aussi grave que précédemment.

C'est le sentiment d'une Seynoise très heureuse qu'on se soit intéressé à ce coin qui n'était pas beau, et on a fait quelque chose de très beau, de très intéressant, on voit s'ébattre les jeunes sur les pelouses. J'ai vu des groupes de RAP. J'adore y emmener mes petits-enfants, on peut faire de la botanique. On est très heureux que la ville se soit embellie et que les Seynois aient une autre promenade que Janas qui est magnifique, mais une autre promenade pour eux.

A propos de la mise en place du parc, est-ce que quand vous déposez des projets comme ça, les décideurs prennent en compte les coûts d'entretien ? Est-ce que c'est quelque chose que vous définissez au départ ?

Au départ du concours on nous demande de faire une évaluation du personnel, des coûts d'entretien, on donne des évaluations, ensuite c'est aux politiques de mettre en place ce qu'il faut quand il faut où il faut. Je sais que plusieurs fois j'ai alerté la municipalité pour leur dire qu'il y a des problèmes de compactage de sol, des problèmes d'engrais, des problèmes d'entretien. Il me semble que l'équipe en place passe beaucoup de temps pour enlever les canettes de bière, les papiers, essayer que le parc soit visuellement potable, mais ils ne mettent pas autant d'attention sur la partie vivante du parc [...] Pour un parc de cette nature, il faut trois personnes à temps plein toute l'année.

Je vais me permettre de poser une question sur la verrière que l'on appelle la verrière du Bali. Est-ce qu'à l'origine de votre demande du concours, on vous avait demandé s'il fallait le supprimer ou le conserver ?

Il fait partie du paysage seynois, c'est une période, c'est un témoin. Dans le programme du concours, on nous a demandé de le transcender, c'est une demande importante.

Il me semble que depuis que le parc existe autour du Bali, le Bali est moins visible, il est entouré, enveloppé, il disparaît mieux.

On a un effet de tumulus qui vient un peu le cacher, on a ramené pas mal de matériaux, en plus de l'ensemble de la planète végétale. On a beaucoup de pins qui ont fortement poussé effectivement.

Pouvez-vous nous expliquer la conception du mur de Michel Pacha ?

Elle correspond à une structure direction nord-sud qui passe devant l'ancienne station d'épuration. Il est axé normalement sur la villa Michel Pacha à l'horizon et c'est le seul endroit dans tout le parc où on a une végétation qui n'a rien à voir avec la végétation indigène. A partir de là, on s'est permis de faire de l'exotisme et cet exotisme on l'a limité avec ce mur rouge avec un ensemble de bornes intérieures. C'est là où l'on retrouve une partie de l'Australie, une partie de l'Afrique du sud, une partie du Maghreb et notamment les végétaux qu'avait importés à l'époque Michel Pacha, notamment le *Daysilarion*.

Et cette pièce d'eau ? N'est-ce pas une référence au quartier qui était un quartier marécageux ?

Complètement, vous avez une accumulation d'eau saumâtre avec une végétation typique. Pour ce petit clin d'œil, on avait besoin d'avoir des bandeaux pour amener en plus dans l'exotisme des nymphéas. Par contre l'autre plan d'eau qui est situé plus vers le nord a un caractère plus naturel : ce sont vraiment des végétaux émergés et immergés.

Toute modification du parc, je suppose, est soumise à votre acquiescement.

Pas de tout. Je faisais des recommandations par courrier mais je n'ai pas été suivi. On devait traiter le quartier de Sainte-Elme, on ne l'a jamais fait, la place des Sablettes aussi, la promenade de Tamaris aussi, nous avons été interrompus un an après l'inauguration.

Vous en avez la propriété artistique ?

Non, malheureusement pas, et je le regrette. ■

Juin 2007 - Alain Faragou nous a demandé de rajouter les précisions suivantes :

- 1 - Le Concepteur du parc n'assure plus le pilotage depuis 2002.
- 2 - Le sens du parc n'a pas été forcément bien compris des politiques.

Exemples visibles :

- disparition progressive de la dune et des plantes colonisatrices,
- banalisation du décor (*végétal, aires de jeux, etc.*),
- effacement des limites de protection des masses végétales induisant le piétinement et, à terme, la disparition de la végétation.

S'il est vrai que le Concepteur du parc peut être amené à ne voir que les défauts, il n'en reste pas moins que la dimension vivante de cette réalisation semble être abandonnée.

Regard sur le patrimoine urbain de La Seyne-sur-Mer

Un patrimoine divers et inégalement reconnu

Cette présentation se veut une promenade dans la ville, dans ce qu'elle a de remarquable, dans la richesse de son patrimoine architectural.

La Seyne, comme toute autre ville, a sans cesse été modelée, transformée par les besoins des hommes qui l'habitent, par les choix économiques ou politiques, par les accidents de terrain.



Le décor du départ, c'est une rade abritée, de hauts fonds, des sources d'eau douce, un bord de mer marécageux, un vaste territoire plat. La Sagno devient le port de pêche d'un village construit sur les hauteurs et fortifié, comme beaucoup de villages du Moyen Âge dans les environs proches, Le Castellet, La Cadière, Le Revest, Ollioules, et Six-Fours dont il s'agit ici.

Vue de la collégiale de Six-Fours, La Seyne s'étend, dans la plaine, en droite ligne vers la mer : au Moyen Âge, on pouvait même voir si les bateaux étaient rentrés ! Née tardivement, La Seyne ne fut pas fortifiée et étendit ses limites en les gagnant sur les bords de mer ou en franchissant les collines dont elle est entourée.

Premières constructions en dur autour du port

Quand le port de pêche a pris de l'ampleur, jusqu'à abriter des lieux de réparations, puis de constructions navales, les abris précaires des pêcheurs commencèrent à être remplacés par des installations en dur. Les premiers habitats se construisent un peu à l'écart du marécage qui commence à être comblé dès le début du XVII^e

**Marché - 1681 -
Cours Louis Blanc**



Rue Baptistin Paul
- 1659 -

siècle, autour de ce qui va devenir le port, en hauteur, sur un sol rocheux. Au-dessus d'eux, sur des terrains plans s'installent aussi les propriétés agricoles des Beaussier et des Tortel de Six-Fours.

La mer arrivait alors presque jusqu'à l'église et la ligne ancienne du rivage est encore très visible sur les plans actuels de La Seyne : elle court le long des rues Gay-Lussac, Carvin, République.

Les actuelles rues Cavaillon, Denfert-Rochereau (*elle reliait La Seyne à Toulon et longeait la « plage » des Esplageolles*) et le cours Louis-Blanc (*qui reliait lui, La Seyne à Six-Fours*) seront les premiers habités ; les maisons sont basses : un ou deux étages sur rez-de-chaussée, le dernier plus bas. Les portes sont arrondies, à la romane, et le millésime est encore souvent visible sur la clé de pierre des linteaux en arc. Certaines maisons de la rue Baptistin-Paul ou de la place Bourradet portent encore des fenêtres à meneaux, dans le « *vieux style* », celui du Moyen Âge !

Consolider les bords de la rade

Pendant deux siècles, la préoccupation des nouveaux Seynois qui ont obtenu la création de leur lieu de travail, puis de résidence, en une commune, La Seyne, est de consolider les bords de la rade pour y poursuivre et étendre leurs activités : ils ont obtenu une commune, ils veulent en faire un port de commerce, peut-être depuis que Vauban est passé pour étudier la possibilité d'installer, sur ce rivage, l'agrandissement prévu de l'arsenal de Toulon. En 1783, les plans du futur port destiné à accueillir les bateaux de commerce américains sont dressés. Les rivages sont retracés en angle droit. Les possibilités d'accostage et les propositions d'implantation des chantiers sont étendues vers les Esplageolles et le quartier de la Lune.

L'aspect du centre en est changé. Sur les terres comblées, un lotissement a été établi : c'est le quartier du port actuel jusqu'au cours Louis-Blanc. Le tracé des rues est orthogonal, elles n'ont plus à suivre de pente ni à tenir compte des propriétés et des



Rue Baptistin Paul

jardins, elles sont plus larges et convergent vers la nouvelle ligne du port ; les constructions ont été faites sur piliers de bois, pour tenir compte du sous-sol marécageux. On a rajouté un étage, les portes délaissent l'arrondi sans fioriture de l'arc roman et certaines même, rectangulaires, s'ornent de pilastres (*rue Baptistin Paul*). Les artisans se sont regroupés dans « *le quartier neuf* » où les rues portent encore les noms évocateurs de Plâtrière et Savonnière.

La ville s'enrichit et son architecture devient plus bourgeoise

Au milieu du XIX^e siècle, les chantiers de la ville sont en plein essor, les travailleurs affluent de la Haute Provence, de la Corse, puis d'Italie : dans le quartier de la Lune, où les cours d'eaux ne sont pas encore asséchés, des immeubles « *de rapport* » rue Nicolas Chapuis, Michelon sont construits. La ville

s'enrichit et adopte une attitude architecturale plus bourgeoise : sur le marché, d'anciennes maisons sont détruites pour faire place à des immeubles plus hauts (*trois étages*) sur les façades desquels les balcons apparaissent. Les fenêtres du rez-de-chaussée s'habillent de belles grilles ouvragées, les volets de bois sont devenus des persiennes, les linteaux des portes se décorent des initiales du maître de maison. Quelques saillies de toit délaissent la gènoise pour un style à la normande et un mur enduit en style rocaille est encore visible dans la rue Marius Giran. Des habitations individuelles viennent poursuivre le cours Louis-Blanc élargi en boulevard du 4 septembre. Les architectes respectent la ligne, les constructions sont mises en retrait des trottoirs par des petits jardins, plan qui sera conservé par les architectes du milieu du XX^e siècle quand sera prolongée l'urbanisation de ce boulevard vers la route de Six-Fours : les immeubles plus hauts que les maisons ne semblent pas les écraser en raison de ce retrait.

Mais on continue à vivre dans ces appartements comme auparavant : les plus riches habitent les étages nobles (*premier et deuxième étage*), les plus pauvres occupent les étages les plus hauts et les sous-toits. Il n'y a qu'une cinquantaine d'années que la répartition de la population dans les quartiers des villes se fait en fonction du salaire !

Rue Cavaillon





Rue Marius Giran



Rue Marius Giran



Tête - Marché

La commune de la Seyne est étendue : si le centre vit au rythme des chantiers, des artisans, des commerçants en gros depuis le XVII^e siècle, les quartiers nord vivent, eux depuis toujours, au rythme de l'agriculture dans des plaines riches de terre et d'eau. Les quartiers sud, qui comptent encore Saint-Mandrier, ont développé une petite économie de maraîchage et de pêche, côté rade, à l'abri du mistral. Il n'y a pas de route le long de la corniche : venir du centre oblige à monter par l'Évescat et à redescendre.

Tamaris, haut lieu de villégiature

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le climat méditerranéen en hiver est recommandé pour raisons médicales. Les Anglais qui le peuvent, viennent à Nice, à Hyères... chez nous c'est d'abord George Sand qui fait un passage sans suite en 1861... puis c'est Michel Pacha qui va « découvrir » Tamaris et en faire un haut lieu de villégiature. C'est lui qui va faire construire la route de la corniche améliorant le confort des voyageurs qui peuvent, depuis peu, venir en train, puis en voiture à cheval le long de la corniche ; mais une fois installé, on ne refait pas ce voyage qui ne conduit qu'à traverser une ville pleine de bruits et d'encombrements.

Tout a été construit pour l'agrément à Tamaris : casinos, poste, hôtels et locations de villas, promenades... Les sorties se font par bateau à voile, puis à vapeur, contribuant encore à séparer centre et quartiers sud : on se rend à Toulon, pas au centre de La Seyne. Les liens sont plus forts avec le quartier du Mourillon à



Jonction XVIII^e et XIX^e siècle - Marché

Toulon, qu'avec le cours Louis-Blanc ou avec les théâtres seynois qui existent pourtant. Et dans ce paysage déjà parfait d'eau et de terre, viennent prendre place les constructions en bois des parcs à moules sur l'instigation de la famille de Jouette : une centaine à la fin du XIX^e siècle.

Les quartiers sud, vers Fabrégas, vont bénéficier eux aussi de l'engouement sanitaire du XIX^e siècle, mais pour une population plus locale. Le dernier choléra ayant en 1863 exercé ses ravages dans le centre, quelques maisons se sont construites sur les hauteurs boisées de Laffran, puis dans les chemins de Mauvéou ou de la Donicarde, maisons-bastides, simples bastidons souvent, dans lesquels on se rend en fin de semaine ou on envoie les enfants en « vacances », respirer le bon air.



Villa à Tamaris

Et pour le développement des Sablettes il faudra attendre un autre engouement, celui du sable et du soleil sur la peau, après la fin de la Première Guerre, et surtout après la fin de la Deuxième Guerre, la généralisation des vacances d'été et la reconstruction d'une cité balnéaire. Pendant ce temps dans le centre, les chantiers ont fait, bon an mal an, la « richesse » de la ville à défaut de celle de tous ses ouvriers, toujours plus nombreux : l'école des apprentis est là qui rassure sur la possibilité de trouver du travail. Contrairement à d'autres villes industrielles, il n'y eut pas, à La Seyne, de préoccupation d'habitat social avant les années 50 (*mille neuf cent, s'entend !*) : désintérêt des patrons, des municipalités ? Ou tradition du pêcheur-paysan, devenu ouvrier-paysan et de l'entraide sociale et familiale ? Aux Mouissèques, proche des Chantiers, ou dans les quartiers Nord, se sont construites des maisons (*devenues Campagne pour certaines !*) petites, mais pourvues de jardins qui permettaient, à raison de 2 journées de travail en une, et/ou de l'aide familiale, de pourvoir aux besoins d'une famille.

Reconstruction résolument moderne dans l'après-guerre

Après la Deuxième Guerre et les destructions dans le centre et les quartiers nord surtout, la reconstruction se fait sur les fondements d'une architecture moderne avant-gardiste, même et sous influence des choix de Toussaint Merle : l'architecture n'est plus un décor rajouté à la ville,



Bâtiments du quai Saturnin Fabre reconstruits après guerre



Théâtre sur la place de la Lune

(E|D) 1273. LA SEYNE — Le Théâtre

elle doit être la révélation de la beauté technique dans sa simplicité géométrique. Avec le même « oeil » que les architectes du XIX^e siècle, ceux du XX^e siècle ont su respecter les lignes de tracé et les proportions des rues et des quartiers. La reconstruction des bâtiments du port ne fait pas obstacle à la vision qu'on peut avoir du bâti précédent, un Prix de Rome est choisi pour la reconstruction d'une mairie moderne, anthracite et blanc, et Fernand Pouillon est appelé pour la reconstruction des Sablettes où il crée une station balnéaire, plutôt basse et se fondant dans les couleurs du sable.

Les premières habitations sociales sont construites autour des chantiers (*La Rouve, reprenant l'implantation carrée des bastides, toits et décor de balcon en tuiles rondes*), puis dans le centre (*Monmousseau*), puis dans le quartier Berthe où la Banane, tout en long cette fois et légèrement incurvée, fait rêver les habitants du centre, vieux de 250 ans !

La Seyne ne vit pas seule au milieu de la rade en face Toulon, port de guerre en Méditerranée. Toulon doit être défendu et le territoire de La Seyne participe à cette défense avec des forts construits entre 1636 et 1875, tous très représentatifs de l'évolution de l'architecture militaire et tous ouverts au public : tour à canon, batterie basse, redoute modèle, fort partiellement enterré, puis bétonné, forts du bord de mer, puis de l'intérieur.

Porte d'entrée des anciens chantiers

Le patrimoine industriel de la ville n'est pratiquement plus représenté

On peut toujours raconter l'histoire de La Seyne et de ses habitants en montrant des bâtiments, des maisons, des jardins, mais il devient de plus en plus difficile de montrer l'histoire économique de ce qui fit la richesse de la Seyne pendant de nombreux siècles : le patrimoine industriel de la ville n'est plus représenté que par deux bâtiments, la porte des chantiers et l'atelier mécanique qui ont peu de sens dans le désert où ils sont maintenant installés : rien autour d'eux ne vient rappeler le besoin qui les a fait construire. Pourtant on peut penser que garder une trace compréhensible du travail humain est aussi utile que de garder trace des premières habitations ou de la ferveur religieuse. Le patrimoine industriel est ailleurs un outil éducatif, culturel,





**Vestiges du patrimoine industriel :
l'atelier mécanique et le pont transbordeur**



identitaire, il permet aux nouveaux habitants, aux touristes de se situer. Il devient un agent structurant de l'espace s'il est réemployé au lieu de combler le vide, même par un jardin : il peut restituer de la vie, un usage, une circulation, des échanges. Il est ailleurs un objet muséal distribuant émotion et émerveillement.

Une architecture banalisée s'installe de nos jours

La croissance des villes se poursuit, celle de La Seyne aussi : chaque génération a déposé des strates nouvelles, a poussé les limites de la ville, a apporté ses contradictions, s'est heur-

tée aux précédentes. Mais l'agrégation se fait de plus en plus difficilement : force est de constater qu'il y manque un certain esprit de finesse ! La mondialisation de l'architecture reproduit les formes les plus rentables avec un discours d'inscription dans l'histoire, qui n'est que du discours de communication : hublots, coursives, rambardes de balcons tenant leurs formes des bateaux... pour rappeler des chantiers navals qu'on s'est empressé de rayer de la carte, mais ce qui se construit à La Seyne se construit partout en France : les hublots, les coursives, les toits en tuile... et les immeubles à ras des trottoirs ne peuvent pas donner une impression de légèreté, mais plutôt d'écrasement.

L'architecture doit engager une vision de la ville qui dépasse le bâtiment exécuté. ■

Place de la Lune - 1900 -



- Marius Autran** *Petite histoire de la construction navale. Images de la vie seynoise d'antan*, tome 5.- Manugraph, 1995.
- Andrée Bensoussan** *L'aventure de l'immigration maghrébine, récit d'une seynoise immigrée, Nazia.* « Nouveaux regards sur l'histoire de La Seyne-sur-mer » n° 1 - HPS, 2001.
- Nathalie Bertrand** *Tamaris, entre Orient et Occident.* - Actes Sud, 2003.
- Gérard Claude** « Migrations en Méditerranée », *Carrefours.* - Ellipes, 2002.
- Alain Faragou** *Le Parc Fernand Braudel. La Seyne-sur-Mer.* - Edisud, 2001.
- Julien Gomez-Etienne,
Pascal Monforté** *Sablettes-les-bains : histoire d'une station balnéaire.* - La Nerthe, 2004.
- Fernand Nicolas** *L'immigration italienne à La Seyne-sur-mer, deuxième moitié du XX^e siècle.* Maîtrise, Aix-en- Provence, 1990.
- Jean-Louis Parisis** *Des Navires et des hommes. Deux siècles de navigation en Méditerranée et au-delà.* – Edisud, s.d.
- Françoise Ravoux** *La vie mutualiste aux chantiers navals de La Seyne-sur-mer (Var), 1845-1984.* Maîtrise, Marseille II, 1986.
- Bernadette Sandrini** *L'urbanisation de la commune de La Seyne,* maîtrise, Nice, 1973.
- Sillages** *Les Pionniers*, tome 1 *Les Conquérants*, tome 2. La Seyne, 1994.
- Emile Temime (direction)
Marie-France Attard-Maramainchi,
Jean-Jacques Jordi,
Abdelmalek Sayad** *Migrance : histoire des migrations à Marseille.*- Laffitte, 2007.
- Catherine Terzief** *Une ville, un architecte. Promenades d'architecte.*- SCEREN-CNDP, 2005.
- Sophie Trelcat,
Cité de l'architecture et du patrimoine (Paris)** *Christian de Portzampac Rêver la ville.*
Le Moniteur, 2007.

Mutuelle de la Méditerranée 1845-1995. 150^{ème} anniversaire.

Regards n°7
sur l'**histoire**
de **La Seyne-sur-Mer**

Association
Histoire et Patrimoine Seynois

BP 10315
83 512 La Seyne-sur-Mer
☎ 04 94 74 98 60
www.histpat-laseyne.net

Directrice de publication
Yolande Le Gallo

Comité de rédaction
Andrée Bensoussan - Alain Faragou
Elia Gérin - Jean Gérin - Yolande Le Gallo
Françoise Manaranche - Jean-Pierre Margier
Raouda Moumen - Françoise Ravoux

Comité de relecture
Mireille Bailet - Roland Balzagette
Christian Carret - Yolande Le Gallo
Françoise Manaranche

Maquettiste
Christian Carret

Imprimerie
Diagonale
La Valette
☎ 04 94 20 11 50

ISSN 1637-889X