



Regards

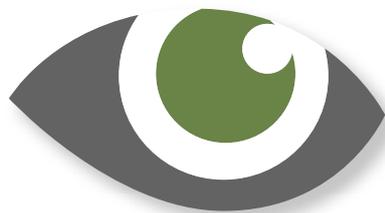
sur l'histoire de La Seyne-sur-Mer

QUAND LA MER



RENCONTRE LA TERRE

Compte rendu du 14^e colloque annuel
23 novembre 2013



Regards

sur l'histoire de La Seyne-sur-Mer

Quand le mer rencontre la terre

Compte rendu du 14^e colloque annuel
23 novembre 2013



Association pour **l'Histoire et le Patrimoine Seynois**
BP 10315 - 83512 La Seyne-sur-Mer - Tél. 04 94 74 98 60
Site : www.histpat-laseyne.net - Courriel : laseynehps83@gmail.com





Nous remercions

Jean-Michel Boned, directeur du village de vacances de CRE RATP pour son accueil amical,
les intervenants pour leur disponibilité,
les membres de l'association et les amis qui ont participé à l'élaboration du colloque annuel et de la revue.

Revue publiée avec les concours suivants :



Sommaire

- Yolande Le Gallo** 4
Éditorial
Quand la mer
rencontre la terre
- Monique Estienne** 5
De la mer à la table,
histoire de la famille
Estienne à l'anse
de Balaguier
- Dominique Marcellesi** 11
Les hydravions
à Saint-Mandrier,
1916-1959
- Jean-Claude Autran** 17
Évolution de la faune
et de la flore du littoral
seynoïse au cours
des derniers siècles
- Odile Jacquemin** 22
De la ruralité maritime
à l'agriculture littorale,
à La Seyne et sur
le territoire varois
- Association Maltae** 29
Jean Piana,
un homme et son métier

Éditorial

Quand la mer rencontre la terre



Le thème du 14^e colloque annuel concerne l'espace côtier de plus en plus occupé, fragilisé, là où la mer rencontre la terre, où les activités maritimes et terrestres se mêlent, chez nous comme ailleurs, aujourd'hui comme hier.

Le milieu naturel de la faune et de la flore de la zone émergée et immergée, du port de Brégaillon au Cap Sicié, abordé par **Jean Claude Autran**, est fortement mis à mal par l'urbanisation, la surexploitation humaine... et le réchauffement climatique. Des espèces disparaissent d'autres prolifèrent. La prise de conscience des protections nécessaires de cette espace et les premiers résultats obtenus laissent espérer une amélioration notable de ce milieu naturel.

Odile Jacquemin, à partir de l'exemple hyérois qui lui est familier, fait le point sur l'espace côtier qui est traditionnellement celui de la ruralité maritime mais pas seulement. Elle y présente aussi la complémentarité entre l'activité et l'industrie militaire (comme dans la rade de Toulon) et la villégiature (comme à Tamaris) ou les établissements de santé. Aujourd'hui le tout urbain touristique, dévoreur d'espace, doit donner sa place aux nouvelles agricultures littorales qui

prennent en compte l'environnement, les besoins alimentaires et les besoins en eau des populations. En outre, les nouvelles activités industrielles de pointe, la recherche à proximité de la mer - le pôle mer à La Seyne-sur-Mer par exemple - préjuge d'un avenir qui se veut prometteur.

L'anse Balaguier à La Seyne, espace côtier en devenir, protégée par une AVAP (Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine), a connu toutes les activités terrestres et maritimes passées. **Monique Estienne**, avec la participation de Geneviève Bauquin pour la recherche archivistique, à partir de l'histoire de la famille Estienne à Balaguier, rappelle cette association terre et mer par la pratique de l'agriculture, de la pêche, de la mytiliculture et d'une restauration réputée. Mais l'anse Balaguier a aussi

connu l'activité militaire de ses deux forts et l'activité de la construction navale dont cette famille a bénéficiées. De l'autre côté de la petite rade, des hangars et le fût de grutage sur la commune de Saint-Mandrier témoignent de l'activité aéronavale passée, celle des hydravions, (avant les hélicoptères) qui ont utilisé la mer comme aire d'amerrissage.

Dominique Marcellesi décrit l'évolution, depuis la Première Guerre mondiale, de la flottille des hydravions soumise aux aléas de leur fragilité et bientôt dépassée par les hélicoptères. Le cas singulier de **Jean Piana**, aujourd'hui disparu, patron du caboteur *Le Laborieux* des chantiers navals seynois, ne pouvait qu'intéresser Odile Jacquemin, à l'origine du film documentaire *Le Laborieux, un homme et son métier* (avec les associations MALTAE et HPS).

Jean Piana a continué à cultiver son îlot de verdure familial qu'était la "Campagne Piana" aux Mouissèques malgré les bâtiments industriels proches et la pression immobilière. Viticulteur et agriculteur Jean Piana a perpétué le modèle du marin-paysan seynois.

Bonne lecture !!!



De la mer à la table

histoire de la famille Estienne à Balaguier

On admet que l'origine du nom Balaguier, vient du provençal "*belle aigue*" qui signifie *belle eau*. Cet endroit abrité du mistral a favorisé l'implantation de cabanons de pêcheurs.

Faisant face à la rade, cette anse est délimitée par deux forts : la tour à canons de Balaguier (1636) et le fort de l'Éguillette (1674) qui avaient vocation de défendre la rade de Toulon. Pour compléter ce dispositif militaire, deux batteries sont implantées en 1861, la batterie Bonaparte et la batterie des Canets.



L'anse de Balaguier

Au XVIII^e siècle, une dizaine de propriétaires terriens originaires de Toulon pour la plupart possèdent de grandes parcelles avec exploitation de bois, labours, mûriers et surtout de vignes. La possession de vignes générant la taxe d'imposition la plus élevée. Ce quartier a aussi connu des activités liées à la pêche, endroit réputé pour la qualité de ses coquillages. Dès le XIX^e siècle on assiste au développement de la culture de la moule.

Pourquoi avoir choisi de parler de la famille Estienne et de Balaguier ?

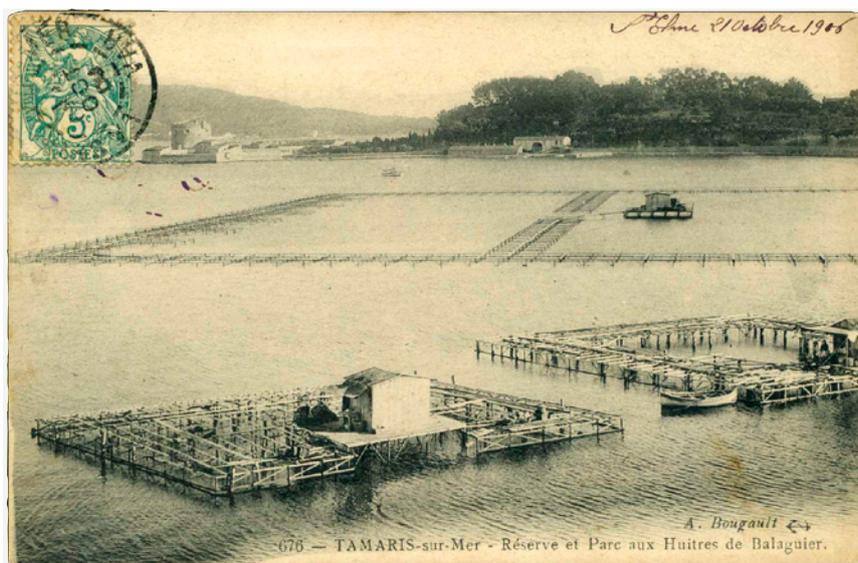
Parce que je suis une descendante de cette famille qui vit dans ce quartier depuis plus de 300 ans, j'y ai moi-même grandi et y suis restée jusqu'au début des années 70.

La famille occupait un clos qui s'appelle "Lou gaou" signifiant le coq et pour le représenter, une faïence multicolore se dresse sur le portail d'entrée.

Il se divisait en lots d'habitations répartis entre mes grands-parents, mes oncles et tantes. Mon grand-oncle Marius, propriétaire du restaurant du "Père Louis" habitait la parcelle voisine avec trois de ses enfants.



Lou gaou



Parcs à moules

Dans toute génération, il y a plusieurs lignées et je n'aborderai que les Estienne qui ont eu une relation directe avec la mer et la terre, thème de notre colloque cette année.

La mer avec ceux qui étaient marins, pêcheurs ou mytiliculteurs
La terre avec ceux qui ont travaillé dans la restauration et qui ont contribué à la renommée du "Père Louis".

Les activités liées à la mer

■ Pêche et mytiliculture dès le XIX^e siècle

La pêche se pratiquait sous diverses formes (à la fouine, aux filets, aux

entremailles et la nuit au lamparo). Les poissons et coquillages étaient aussi bien destinés à la consommation personnelle qu'à la vente.

En 1890, le démarrage de la mytiliculture est impulsé par René de Jouette, qui après un essai de culture à Bonifacio, implante deux exploitations, une à Brégaillon et une autre plus grande à Balaguier qui bénéficie d'une qualité d'eau exceptionnelle. Ces espaces portent le nom de parc à moules. Au départ, on y cultive huîtres et moules et par la suite c'est l'élevage des moules qui prédomine. René de Jouette est à l'origine du



"chapelet de moules" avec étiquette plombée. Ce procédé breveté assure aux consommateurs la garantie d'un produit de culture surveillée dans la rade de Toulon. Les moules sont vendues en chapelet estampillé.

La surveillance sanitaire était très sévère car à plusieurs reprises la vente des moules a été interdite en raison de l'insalubrité des eaux de la rade et ce jusqu'à la construction d'un émissaire commun d'évacuation des eaux polluées mis en service le 11 novembre 1951.

Dans les années 50, Balaguier comptait quatre parcs à moules qui appartenaient à Robert De Jouette, Jules Accardo et Roger Estienne, mon oncle.

Extrait du témoignage de mon oncle en 2012, quelques mois avant sa mort, dit Tchatcha (car il aimait parler) :

Il est inscrit maritime à 14 ans, et a toujours travaillé pour lui. Il commence par la petite pêche (coquillages) avait son pointu amarré au ponton, puis il continue par la pêche au filet (bouillabaisse, rougets, poissons de roche) qu'il vendait à sa cousine courtière à Toulon, et ceci jusqu'à l'âge de 20 ans. De retour du service, il pratique la pêche au lamparo à plusieurs.

En 1957, il construit son parc à moules avec l'aide de mon grand-père (mise en place des piquets, des traverses, de la baraque). L'apportement menant au parc a été construit par mon grand-père selon l'ordonnance toujours en vigueur de la loi de Colbert.

Des concessions de 15 ans, renouvelables, étaient octroyées par l'inscription maritime. Il vend son pointu pour



Portrait de mon oncle



Cabane à l'abandon

acheter une bette (bateau plat) qui sert au transport des moules.

En 1969, il achète un bar à La Seyne, rue Lagane, "Idéal Bar" pour la vente des coquillages qu'il tient pendant 11 ans. Il a gardé le parc jusqu'à l'âge de 70 ans, âge où il n'avait plus le droit de travailler. Le bar existe toujours et dans celui-ci on peut voir une grande photographie en noir et blanc avec le parc à moules.

Le parc a été repris pour l'élevage des poissons pendant 5 ans mais n'a pu subsister davantage car la nourriture des poissons revenait trop chère par rapport au bénéfice de la vente.

En 1957, les concessions de parcs à moules sont délivrées sous réserve du passage des coquillages dans un bassin d'épuration, dénommé "La Marinière" qui a fonctionné de 1959 à 1993 à Pin Rolland.

Dans les années 60, le rivage était riche en coquillages (moules, moules rouges, praires, dattes de mer, palourdes, clovisses). Je me souviens avoir pêché avec mes cousins, en bordure de rivage, des praires et moyennant un pécule notre tante les mettait à la vente au clos Lou Gaou. Adolescente, je me rappelle les longues queues de voitures lors des fêtes de fin d'année qui venaient chercher les commandes de coquillages.

Aujourd'hui, la cueillette des coquillages, faute de coquillages, n'est plus pratiquée. L'élevage de moules à Balaguier est terminé et il ne reste qu'une cabane sur pilotis qui est à l'abandon.

J'ai relevé une anecdote, qui fait référence à une recette intitulée :

Brochettes de moules Balaguier

Prenez de belles moules bien grasses. Faites-les ouvrir (sans les faire trop cuire). Panez-les et passez-les à la poêle dans le saindoux très chaud. Servez-les ensuite sur des tranches de pain rôties. Entourez de tomates à la provençale.

Guide Gantié 1986 : Répertoire de recettes provençales

■ Les Chantiers Maritimes du Midi

En 1917, Louis Baudoin implante les Chantiers Maritimes du Midi et aménage le site avec une digue protégeant de la houle lors des vents d'Est, quatre cales de halage au pied du fort de Balaguier et une jetée avec un quai d'achèvement à flot.

Ces chantiers étaient destinés à la construction et l'entretien de bateaux dont la fabrication de yachts célèbres (*Le Garlaban* de Paul Ricard en 1958). Lors du tournage du film, "Le petit baigneur" avec Louis de Funès en 1968, on aperçoit les cales de lancement et la baie de Balaguier.

Il ont été un centre d'apprentissage (ferronnerie, métiers de la mer)

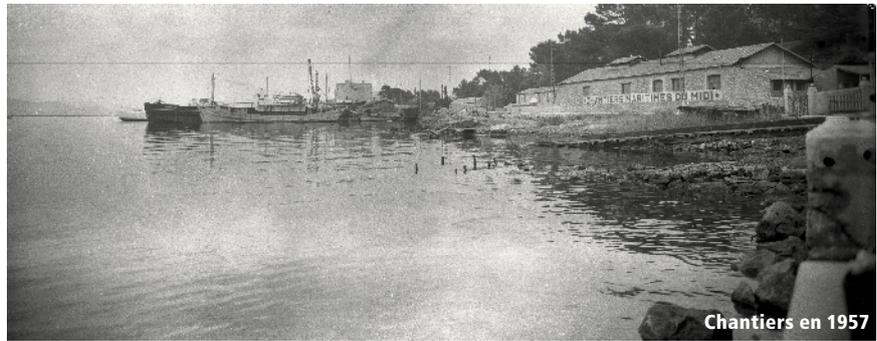
Les chantiers cessent leur activité en 1981. Aujourd'hui en ruine, ils sont toujours la propriété des C.N.I.M. et un parking a été aménagé par la mairie pour éviter le stationnement anarchique sur le trottoir, l'été.

La famille Estienne à Balaguier

Les recherches sur la famille Estienne ont été faites à partir des archives départementales du Var notamment du plan cadastral de 1829, des différents recensements qui avaient lieu tous les 6 ans entre 1836 et 1906 et des registres d'état civil de La Seyne. On se limitera à la descendance directe des Estienne qui ont contribué à la prospérité du Père Louis.

L'ancêtre, Thomas (né à Cuges en 1744), cultivateur, lui-même fils d'un cultivateur et sa femme née à Gémenos, s'installe à Balaguier vers les années 1770, il achète une parcelle en bordure de mer où la vigne pousse sur les coteaux orientés vers l'Est.

Le fils aîné, Jean, Louis est né en 1775. À cette époque, le 2^e prénom était souvent le prénom usuel. Les recensements nous donnent des indications sur les métiers que peuvent exercer les membres d'une même famille. Ils attestent qu'un des frères de Louis, André, né en 1782, est cabaretier au recensement de 1836. Louis, auparavant patron-pêcheur est mentionné



Chantiers en 1957



Chantiers en ruine

comme gargotier au recensement de 1841 puis cabaretier au recensement de 1846. Il est intéressant de voir l'utilisation des termes gargotier et cabaretier dans l'évolution de l'établissement. Louis est mort à l'âge de 88 ans.

On peut essayer de trouver une explication à l'installation et au nom du *Père Louis*. Il faut remarquer que ce petit restaurant est situé en plein milieu de l'anse de Balaguier et recevait la visite des soldats des deux forts et des douaniers voisins. Peut-être que Thomas au début y servait le vin de sa vigne ou celui de ses voisins et que les

fil y fournissaient le poisson. Louis est l'aîné des garçons, ce qui justifie le nom donné au restaurant qu'il a exploité lui-même pendant plus de 10 ans.

Il faut garder à l'esprit que c'est une entreprise familiale, les uns pêchent, les autres cultivent et tous aident à servir les clients.

À la génération suivante, un des fils de Louis, Ambroise, né en 1807, auparavant marin, prend la succession de son père en 1851 et exploite le lieu pendant 25 ans. Il développera l'établissement, puisqu'à partir de 1866 on

Nature des parcelles à Balaguier en 1829

(d'après le Cadastre napoléonien, 1829 - cote AC 126 12 - et les matrices cadastrales. Archives départementales du Var)



Vigne	Vigne / oliviers	Labour	Bois	Muriers	Aire de battage	Propriétés	Propriétés Thomas E



O. - Toulon
836. TAMARIS-SUR-MER BALAGUIER - Entrée du Restaurant du Père Louis.

ploient pendant près de 20 ans le restaurant jusqu'au début du XIX^e siècle. Ils emploient un domestique, une cuisinière, un maître d'hôtel et deux jardiniers.

Le quatrième fils, Louis est patron pêcheur et approvisionne le restaurant.

Ensuite le "Père Louis" est repris par Thomas Armando né à Cunéo et Jules Lacroix né à Toulon, tous deux restaurateurs entre le début 1900 et jusqu'à la fin de la 1^{ère} guerre mondiale. Ils emploient deux garçons de café, un garçon d'hôtel et une domestique.

D'après les recensements c'est Marius Estienne qui devient restaurateur en 1919, à l'âge de 27 ans.

Marius est né en 1882. Il est le fils de Louis, qui était pêcheur pendant que ses frères exploitaient le restaurant. C'était un homme de taille moyenne au ventre arrondi et reconnaissable à son

bouc. Il était connu des revendeuses des marchés de La Seyne et Toulon. Avant de posséder le *Père Louis*, Marius a fait des saisons en Auvergne et a travaillé comme chef cuisinier au Grand Hôtel de Toulon. Marius a contribué à la renommée du restaurant jusqu'à sa mort en 1954.

On arrive avec Marius à la 4^e génération des descendants de Thomas.

Marius avait trois frères qui exerçaient le métier de pêcheur : Victor l'aîné, François mon grand-père et Joseph. Leur silhouette au ventre bedonnant laissait penser qu'ils aimaient la bonne chère. Une autre particularité de cette famille c'est le nez légèrement recourbé et j'en porte les stigmates. En moyenne la durée de vie des membres de la famille était de 85 ans.

Joseph a eu un fils, Marcel, pêcheur qui en plus des poissons vendait les piades qui servaient d'appât et une fille Joséphine, poissonnière.

François, mon grand-père a eu 4 fils et 2 filles : André, mort très jeune de fièvre typhoïde ; Roger, qui a été l'un des derniers mytiliculteurs de la baie de Balaguier ; Charles, mon père qui pratiquait la pêche en dilettante et Victor, qui était cuisinier aux Chantiers.

Dans cette famille il y a une vocation dédiée à la mer et la cuisine ; la préparation des bouillabaisse au feu de bois était dévolue aux garçons. Les recettes étaient transmises de père en fils.



Caricature de Marius

n'utilise plus le terme cabaretier dans le recensement mais pour la 1^{ère} fois la profession de restaurateur.

Le littoral est à cette époque en plein essor avec l'arrivée du chemin de fer à Toulon en 1859, puis la création, en 1880 des liaisons maritimes reliant Balaguier à Toulon par Auguste Cabissol et Esprit Caffaréna.

Le tourisme est favorisé en 1886 par les liaisons établies par Michel Pacha. Avec La Seyne, les communications se faisaient par des voitures à chevaux, appelées "roulez", comme le dit Louis Baudoin dans son ouvrage, qui assuraient un service deux fois par jour depuis les Mouissèques, le Bois Sacré, l'Eguillette et Balaguier.

Succèdent à Ambroise, Honoré, François et Charles, ses fils, qui ex-



Restaurant du PÈRE LOUIS - Quartier Balaguier - LA SEYNE-sur-MER - Téléph. 9
Eclairage Electrique

Terrasse du Père Louis avec Marius

La renommée du "Père Louis"

Lorsque les hommes de la famille avaient moins de force pour effectuer les travaux de la pêche, ils restaient à terre.

La famille Estienne illustre parfaitement ces faits car après avoir été marins ou pêcheurs, ils se tournaient vers la restauration. Nous pensons que la guinguette a été créée par Thomas à la fin du XVIII^e siècle car les documents, journaux et Louis Baudoin, s'accordent pour dire que ce restaurant date de 1790.

Marius est le dernier propriétaire du "Père Louis" appartenant à la famille. C'est une entreprise familiale fondée sur le travail de la pêche et de la cuisine.

La célébrité de l'auberge s'est établie tout au long de la côte. On venait de Toulon et de Marseille déjeuner chez Marius. Marius a contribué à la renommée du restaurant jusqu'à sa mort en 1954.

Sa réputation se fit connaître jusqu'à

Paris où artistes, écrivains et politiques venaient déguster sa célèbre bouillabaisse ou ses langoustes à l'armoricaine. Il possédait un vivier où il entreposait les langoustes.

Avant-guerre, quand on voulait parler de Balaguier, il était fait référence au Père Louis.

Tous les mariages, communions et banquets de la ville étaient faits au Père Louis. (Henri Tisot y a fait sa communion).

Mon oncle Roger s'y est marié en 1951. Marius y a célébré en 1942, le mariage de son fils Lucien.

À cette époque le restaurant était occupé par les Allemands. Le commandant du camp, était Autrichien et s'appelait Frappart. Il avait prévu d'inviter ce jour-là le duc de La Rochefoucauld pour déjeuner et voulait réquisitionner la salle du restaurant. Marius refusa en prétextant le mariage de son fils et le commandant conclut qu'il occuperait la terrasse, laisserait la grande salle pour le mariage et qu'il offrirait le déjeuner ! Les mariés ont reçu deux

cadeaux de la part du commandant et sa femme. Lucien est mort six mois plus tard de maladie. À la fin de la guerre le commandant a été exécuté par les Allemands. (Témoignage de Marcelle, veuve de Lucien)



À la mort de Marius, dernier propriétaire du restaurant de la famille, le "Père Louis" a été vendu à un restaurateur parisien et la famille n'a malheureusement pas récupéré le livre d'or. Cependant Jo Bessone, journaliste a pu sauvegarder quelques extraits dont voici quelques citations :

- Édouard Daladier, président du parti radical socialiste en 1927 : *"Je suis du pays des berlingots, Le "Père Louis" est celui des pageots"*.
- Fernandel en 1931 : *"J'ai la papille dégustative et j'apprécie Louis"*.
- Félix Mayol en 1934 : *"Comme avant d'être artiste j'ai été cuisinier je peux dire en vérité que la cuisine ici est supérieure"*.

On retrouve aussi une évocation élogieuse du "Père Louis" dans un roman régional d'Henri Bonnier, "L'Enfant soldat". L'histoire se passe au milieu des années 30. Le héros est invité par un ami au restaurant qui lui dit *"Non, pas à La Seyne mais à Balaguier chez le "Père Louis" tu vas te régaler"* et il décrivait ce qu'il appelait *"le plateau royal" avec les clovisses, les moules de Balaguier (c'est le pays), les violets, les huîtres...*

...Nous venions d'arriver au "Père Louis", celui-ci placé au bord de la mer, disposait en terrasse, ceint de balustrades, frémissant de fleurs dans le



léger vent du soir étincelant de cristaux et d'argenterie sous les premières lampes était de ces lieux qui, dès qu'on y pénètre, vous donne l'impression que le bonheur qu'on y goûtera aura des allures d'éternité. Cela tenait je crois à un équilibre fragile entre le durable (la mer, les terrasses, les balustrades) et l'éphémère (les fleurs, l'éclat du cristal, la blancheur des nappes)...

...Le "Père Louis" venait de déposer avec componction un plat de moules marinières de Balaguier, et du vin de Cassis... et après nous aurons des rougets grillés sur des sarments... la vigne et la mer réunies" selon l'expression de mon hôte...

Balaguier aujourd'hui

Balaguier est intégré dans une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager qui devient fin 2014, A.V.A.P (Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine).

■ **Le fort de Balaguier**, devenu un musée maritime en 1970 est inscrit à l'inventaire des monuments historiques en 1975.

■ **Le fort de l'Éguillette** appartient à la Marine. Il maintient une vocation défensive par son poste de vigie et a une vocation culturelle.

■ **La batterie Bonaparte** sert de lieu de rencontres aux associations et la batterie des Cannets est désaffectée. Ces deux sites sont propriétés de la ville.

■ **Le restaurant du "Père Louis"** n'appartient plus à la famille Estienne mais la propriété en bordure de route existe toujours. Elle a été rebaptisée *Le Manureva* et sert de location de salle.



Fort de l'Éguillette



Fort Balaguier



Le Manureva

■ Des parcelles du **clos "Lou Gaou"** ont été vendues à des personnes qui n'ont aucun lien de parenté avec les Estienne. Cependant trois descendants y habitent encore Jean-Louis et Lionel fils et petit-fils de Roger ; Julien, mon fils, conservateur du musée de Balaguier, une habitation appartenant à un cousin est en location.

Cette famille illustre parfaitement le thème abordé cette année au colloque "Entre terre et mer". À l'heure actuelle plus aucun membre n'a perpétué le lien de la pêche et de la restauration.

Les deux appontements restants sont dans un état de délabrement et sont voués à disparaître s'ils ne sont pas protégés.

Cette anse est restée dans la tradition du XIX^e siècle et n'a pas subi les outrages de l'urbanisation collective. Nous espérons qu'avec le nouveau projet de réhabilitation de la corniche, Balaguier retrouvera son charme d'antan.



Les appontements

Bibliographie

- Louis Baudoin, *Histoire générale de La Seyne-sur-Mer et de son port depuis les origines jusqu'à la fin du XIX^e siècle*, Hémisud, 1965
- Henry Bonnier, *L'enfant soldat*, Albin Michel, 1987

Les hydravions à Saint-Mandrier

L'activité aéronautique à Saint-Mandrier est caractérisée par la mise en oeuvre des seuls hydravions au "Centre d'Aviation Maritime" dit de Toulon-Creux Saint-Georges entre 1916 et 1921, à "l'Hydrobase" dite "de Saint-Mandrier" de 1931 à 1940 puis de 1945 à 1959.

Aux hydravions s'ajouteront les hélicoptères de 1951 à 1959, c'est la Base Aéronavale.

Cette activité aéronautique n'est pas toujours appréciée de la population à cause des nuisances engendrées. Il importe cependant de garder en mémoire qu'elle est à l'origine du développement du village et de sa population. Elle a été également source indéniable de bénéfices économiques, histoire d'un métier, d'une passion, d'un progrès technologique et humain au cours du XX^e siècle.

Naissance des hydravions

La mise au point des hydravions conduit la Marine à les utiliser pour des missions de surveillance, de renseignement et de sauvetage en mer puis d'attaque, pendant que l'Armée de Terre ne voit, dans l'avion, qu'un moyen de reconnaissance au-dessus des troupes au sol au début de la Grande Guerre. Elle n'est pas favorable à l'existence d'une Armée de l'Air autonome, celle-ci ne sera créée qu'en 1934, alors que la R.A.F. (Royal Air Force) l'a été en 1918. C'est un ingénieur marseillais, Henri Fabre, issu d'une famille d'armateurs, qui est le premier à réaliser un hydravion. Après l'échec d'un premier prototype, l'hydroplane, le deuxième d'Henri Fabre est essayé avec succès sur l'étang de Berre le 28 mars 1910. L'inventeur viendra à la BAN raconter son vol 67 ans plus tard, à l'âge de 94 ans.

Ce sont ensuite de nombreux modèles nouveaux de flotteurs qui équipent plusieurs appareils pendant la Première Guerre mondiale.

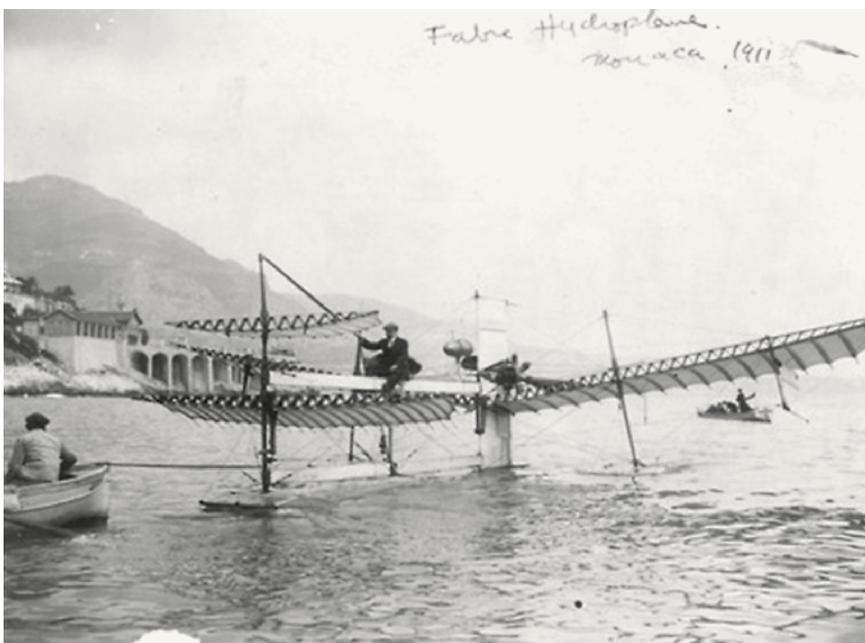
Le principe de l'hydravion est fondé sur les réactions de l'eau sur les flotteurs ou sur la coque. À grande vitesse, lors du décollage, l'hydravion déjauge et son poids n'est plus compensé progressivement par une poussée de liquide mais par la sustentation aérodynamique.

Le Centre d'Aviation Maritime (CAM)

L'Aviation maritime est créée par un décret de 1912.

Il faut attendre la matinée du vendredi 19 mai 1916 pour voir évoluer dans la baie du Creux Saint-Georges, un hydravion qui effectue une descente magistrale sur la petite rade du village. Il la contourne pour s'arrêter dans la darse de l'hôpital maritime. De là, il appareille vers 16h30 pour rallier Saint-Raphaël-Fréjus son port d'attache. Il a transporté des officiels venus représenter l'Aviation maritime aux obsèques des victimes d'un dirigeable, qui, parti de Paris le 11 mai en direction de Bizerte s'est abîmé en mer le lendemain, au Nord de la Sardaigne.

En 1916, le Centre d'aviation s'installe sur la place des Droits de l'Homme, actuellement place des Résistants, et qui, à l'époque, est en partie envahie par la mer. Le 12 juillet, plusieurs agents de la direction des travaux hydrauliques sont vus, sur la place centrale, en train d'établir des devis pour l'installation des hangars devant abriter les hydravions, fabriqués en toile et en bois verni depuis 1912.



Fabre sur son hydroplane, 1910



Les hangars



La BAN de Saint-Mandrier dans les années 80

Un débarcadère pour la mise à l'eau des appareils est construit au fond du port, ainsi qu'un chenal le long du quai Jean-Jaurès. Ce chenal facilite le déplacement des hydravions.

Après l'effondrement du quai et diverses inondations, trois hangars finissent par abriter des hydravions de reconnaissance biplace CAMS (fabriqués par les Chantiers aéromaritimes de la Seine à Saint-Ouen) et FBA (fabriqués par la Franco British Aviation à Argenteuil), des Donnet, des Dehaut et un seul triplan imposant Tellier. En novembre 1916, l'effectif initial de 12 appareils passe à 16, puis à 24 en juillet 1917. Un quatrième hangar, près du point de départ de la navette maritime Saint-Mandrier/Toulon, sert d'entrepôt. Le Centre est construit par l'entrepreneur toulonnais Noël Pissarella. Les trois hangars permettent de loger une vingtaine d'appareils. Il comporte également des dépendances : un atelier bois/fer, un magasin de matériel, un garage pour camions et voitures, un bâtiment près de la mer pour les munitions, un dépôt d'essence, un slipway¹ pour la mise à l'eau des appareils placés au milieu du quai sud, un logement pour sept officiers, trois bureaux, un bâtiment pour les sous-officiers, un autre pour les équipages sans oublier un lavoir et des latrines. Les communications entre le Centre et les hydravions sont assurées par pigeons voyageurs transportés à bord des appareils, dans des paniers d'osier.

.....
1 / Plan incliné destiné à mettre à l'eau ou halé à sec les bateaux et les hydravions.

Le pigeonnier de la base sert à la fois de PC radio et de tour de contrôle.

Pour éclairer le Centre et actionner les moteurs des différents ateliers, une compagnie d'électricité seynoise livre 3 600 W.h en lumière et 14 720 W.h en énergie.

Un poste téléphonique relié au central des PTT de La Seyne permet de communiquer en particulier avec Saint-Raphaël. Une autre ligne fournie également par l'administration des Postes et Télégraphes, aboutit au sémaphore de la Croix des Signaux. Ce dernier est en communication permanente avec les services de Reconnaissance et de Renseignements, ainsi qu'avec la Préfecture Maritime. À cette époque, le village est dépourvu d'installations téléphoniques.

En juillet 1917, les trois hangars sont remplacés par un seul hangar fixe à trois travées. Les travaux se terminent en mars 1918.

Mais la construction des hangars entraîne la détérioration d'arbres plantés par la municipalité de La Seyne autour de la place des Droits de l'Homme du quartier Creux Saint-Georges. De plus, cette place va être clôturée et interdite aux piétons au grand dam de la population : *"Maintenant que voilà métamorphosée cette belle place qui se dénommait des Droits de l'Homme - et qu'il ne nous reste plus d'elle que le souvenir des réjouissances annuelles qui s'y déroulaient avant cette triste guerre - ... - eh bien ! Cette grande place qui, quoique ensoleillée, plaisait à chacun, n'est plus et a vécu"* (Lettre écrite du front par un

jeune mandréen, Édouard Ardisson le 3 décembre 1916)².

Le 3 mars 1917, l'interdiction aux embarcations de pêche et plaisance d'accoster et de s'amarrer à moins de 10 mètres des deux extrémités de l'enceinte du centre d'aviation est affichée dans le village. La population est mécontente.

Entre mi-1916 et novembre 1918, les hydravions du centre pourchassent les sous-marins allemands (ils préservent les bâtiments des mines et sont sa seule sauvegarde) mais ils sont fragiles. Les parties entoillées se détériorent suite aux intempéries. À l'occasion de décollages ou d'amerrissages par gros temps, les rivets de la coque peuvent céder sous la violence des vagues, provoquant une entrée d'eau. À l'aide de ciment à prise rapide, on calfate l'ouverture. Quand une fissure est constatée, on l'arrête par un trou aux extrémités. Les pannes sont fréquentes. Des accidents tragiques viennent endeuiller la presqu'île.

Le vendredi 25 mars 1917, vers 10h30, un hydravion du centre de Saint-Mandrier s'est abîmé en grande rade après avoir entrepris, à plus de 100 mètres d'altitude, les premières manœuvres d'amerrissage. D'après les témoins, l'aéronef est descendu en spirale avant de piquer du nez vers les flots. Des secours ont été rapidement organisés et conduits sur les lieux du drame. Deux matelots gabiers, par deux fois, n'ont pas hésité à plonger pour ramener à la surface les aviateurs prisonniers de leur appareil qui sont ainsi sauvés.

Le dimanche 3 juin, alors que plusieurs hydravions évoluent à 360 m d'altitude et à six milles nautiques au Sud du cap Sicié, l'un d'eux prend subitement feu et s'abîme en mer. Un des appareils en exercice amerrit pour porter secours aux naufragés. Il y a un blessé grave. En octobre, un hydravion parti de Saint-Mandrier, capote à proximité des îles Maire près de Marseille et entraîne dans les flots le quartier-maître pilote et le quartier-maître mécanicien observateur. Un chalutier qui patrouille non loin de là se porte au secours des

.....
2 / Revue de presse, 1914 /1918, Ed. Les presses du Midi, p. 279.

nafragés qui peuvent être recueillis et transportés à Marseille où ils expirent. L'un d'eux a la force de dire qu'ils sont tombés d'une hauteur de 200 mètres environ et n'ont pu réussir à se dégager de l'appareil. La nouvelle de ce triste accident cause une vive émotion au centre d'aviation de Toulon-Creux Saint-Georges où les drapeaux sont mis en berne.

Un événement singulier se produit en juillet 1918. Un enseigne de vaisseau part en reconnaissance avec un second maître mécanicien observateur. Contraints d'amerrir en raison d'une panne moteur sur leur hydravion FBA au Sud du Cap Couronne ils dérivent pendant 10 jours sur une mer houleuse sans eau, ni nourriture. Le 13 juillet, ils s'échouent en Corse sur la plage de Figanelli dans le golfe de Porto et sont secourus par la population locale. À l'heure où l'équipage arrivait épuisé sur la plage, les autorités maritimes assistaient à une cérémonie en leur mémoire dans la cathédrale de Toulon. La nouvelle parvint pendant ce moment de recueillement.

Plus tard, le 1^{er} novembre 1919, les nombreux promeneurs qui se trouvent sur le boulevard du littoral au Mourillon, aperçoivent un hydravion qui vient de quitter le Creux Saint-Georges prenant son envol ; ils contemplent l'ascension de l'appareil lorsque soudain ils le voient glisser sur l'aile et tomber dans la mer. Les premiers sauveteurs arrivés sur les lieux peuvent dégager le second maître pilote Neveu, blessé, mais le quartier-maître observateur Patingue a succombé. Son corps est transporté à l'hôpital maritime de Saint-Man-

drier où le blessé est également admis tandis que l'appareil est remorqué au Creux Saint-Georges.

Quelque temps après, un hydravion basé à Saint-Mandrier, s'est écrasé en mer, du côté de la grande rade. Le quartier-maître pilote et le mécanicien ont tous deux péri. Suite à ce drame, les commerçants de la presqu'île se sont immédiatement mobilisés pour collecter des fonds. La somme récoltée (124,50 F) sera employée à l'achat de souvenirs funéraires qui orneront plus tard le cercueil des jeunes militaires. Le frère du pilote, cultivateur à Carteret (Manche) assiste aux obsèques. Il se déclare touché et ému par l'attention manifestée par les Mandréens.

La fermeture du Centre

La paix revenue après la première guerre mondiale, les centres n'ont plus leur raison d'être. On les désarme presque tous. On vend ou on brûle les hydravions.

La population mandréenne demande la suppression du Centre.

Le 27 janvier 1921, son déplacement est décidé. Il est fermé définitivement le 12 juin 1921. Le personnel et le matériel rallient Berre et Saint-Raphaël. Les locaux sont démolis en juillet 1921. Les hangars sont démontés et les toits récupérés pour couvrir un hangar au Mourillon, futur entrepôt pour les bois de l'Arsenal. En 1922, bureau des officiers, corps de garde, locaux disciplinaires, lavoir et WC, slipway, sont cédés à titre gratuit à la commune de La Seyne. Le reste des bâtiments est vendu aux Domaines ainsi que la clôture du Centre.

Le 24 janvier 1923, l'adjudication

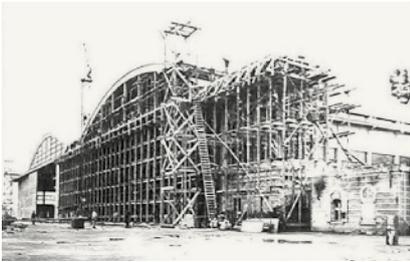
pour la démolition des hangars est effectuée ; celle-ci dure plusieurs mois faute de crédits.

On nettoie le caniveau souterrain qui passe sous le centre d'aviation, ce qui élimine les moustiques. Le local situé à l'entrée du Centre est utilisé comme salle de réunion pour le village.

En juillet 1924, les résidus de démolition sont utilisés pour réparer la route qui, de La Coudoulière, passe derrière l'église pour aboutir vers l'avenue des Sablettes. Le terrain ainsi que les deux grues de 2 et 6 tonnes restent propriété de la Marine pour les besoins de la Défense.

Au Creux Saint-Georges demeurent quelques FBA comme épaves inutiles. Des hydravions Donnet, Dehaut et l'imposant triplan Tellier pourrissent lentement. Que sont-ils devenus ? Le député de Montjou dans son rapport à la Chambre, en 1924, précise : *"Les escadrilles occupaient primitivement un excellent emplacement dans la rade de Toulon, ... , car il était à proximité de la ville et parce que, derrière une colline élevée, le Centre était particulièrement bien protégé contre les bombardements... Le plan d'eau dont disposaient les hydravions était admirable ; il permettait le départ presque par tous les temps et l'aménagement aisé de grues ou de hangars flottants. Mais il paraît que les pêcheurs locaux réclamaient la disposition de leur port accaparé par les aviateurs, c'est du moins la seule raison valable invoquée. On hésita, pour loger les formations expulsées entre la baie du Lazaret qui aurait nécessité de fortes dépenses d'installation et paraît très ventée, et*





Les nouveaux hangars en construction

Berre, un peu loin, a-t-il semblé, pour des escadrilles de défense côtière. On adopta finalement un troisième emplacement, sur la rade d'Hyères, et on les envoya au Palivestre. Elles y seront, on ne peut plus mal car leurs envols seront souvent pénibles et les risques de bombardement toujours extrêmes".

Ainsi se termine la première phase de l'activité aéronautique à Saint-Mandrier.

Moins de cinq ans après la fermeture du Centre du Creux Saint-Georges, on pense à créer un nouveau centre dans la presqu'île. Il va se construire au bas de la Croix des Signaux, entre mer et colline, limité par la batterie de la Carraque vers l'Est et l'Hôpital Maritime Saint-Louis.

La Base Aéronautique Maritime ou Hydrobase

La situation internationale fait revoir la

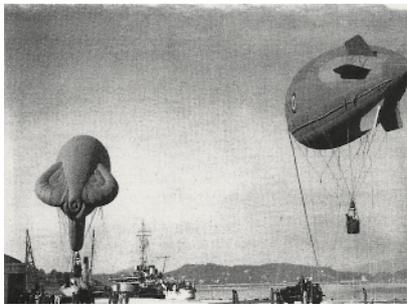


Le Teste passant la jetée

politique de défense à partir de 1925. Cette année-là, un projet conduit, à Saint-Mandrier, à des expropriations de terrains, qui se concrétisent en 1926. En 1928, la construction d'une nouvelle base est prévue à Saint-Mandrier, elle ne sera armée qu'en août 1933. Mais dès juillet, étaient arrivés au CAM,



Escadrille 7 S2 équipée de GL 812



Ballons captifs en manœuvre, 1939

un FBA amélioré et un CAMS 37, qui seront seuls, pendant moins d'un an et serviront de moyens de liaison au Centre.

1934 : les premières escadrilles arrivent. Le confort est rustique : pas d'eau, sauf aux robinets de quelques éviers de l'aubette et de la gendarmerie, problème qui ne sera résolu qu'en 1970 avec la construction du CIN ; pas d'électricité non plus jusqu'en 1937.

Deux escadrilles de Transport d'Aviation "Commandant Teste" et une section d'entraînement s'installent. Cette année-là, les hydravions de l'escadrille 7S2, des Gourdon Levasseur catapultables, inaugurent le plan d'eau, suivis en 1935 par ceux de l'escadrille 7B23. Le hangar double (23S et 33F) est construit. .

Les pigeons voyageurs ont disparu ; remplacés par une antenne lestée d'un morceau de plomb. Pour l'entretien de ces aéronefs il y avait besoin de beaucoup de personnel.

En 1937, les deux escadrilles partent en mission de surveillance des côtes d'Afrique du Nord.

Au retour, en 1938, les Gourdon sont remplacés par des Loire 130 plus rapides et pouvant tenir l'air plus longtemps.

La TS2 devient la HS1 (1^{ère} escadrille d'hydravions de surveillance).

La base accueillera en 1938 également des ballons captifs. Derrière le hangar à "captifs" on voit à peine les toits curieux des magasins à tubes d'hydrogène. Le Guillaud, piloté par le futur amiral Jozan, y fait une mission du 8 au 11 mars.

Le 1^{er} octobre 1938, le Groupe d'escadrilles prend le nom de F1H (première flottille d'hydravions embarqués). Les appareils sont embarqués sur des croiseurs. Lorsque les bateaux sont à Toulon, les hydravions sont débarqués

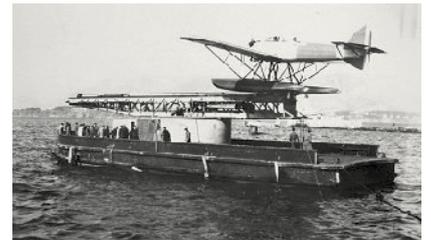
et basés à Saint-Mandrier.

La construction de la base est achevée en 1939.

On prévoit que les petits hydravions de 3 tonnes laissent la place à des appareils plus gros. Ils sont construits selon les principes "Marine" : l'intérieur de la cellule est divisé, de l'avant vers l'arrière, en tranches séparées par des cloisons étanches s'élevant nettement au-dessus de la ligne de flottaison ; ainsi l'appareil est pratiquement insubmersible.

Leur grande envergure et leur vitesse relativement faible rendent ces appareils particulièrement sensibles aux perturbations atmosphériques. Des vibrations trop importantes sont à l'origine d'accidents mortels.

À la période des permissions ils rentrent dans les hangars aux mains de l'équipe d'entretien journalier. La maintenance périodique est effectuée à l'arsenal du Mourillon. Le "slipway" est complété



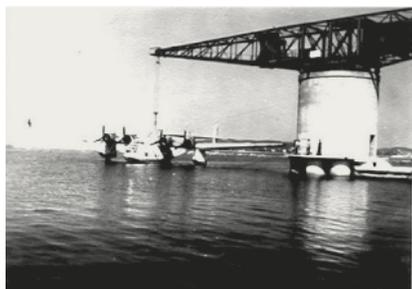
Le porte-avion Le Toulonnais

par une grue de 40 tonnes. Ils font le plein de carburant à l'hydrobase. C'est un spectacle magnifique de les voir décoller dans la rade face à Toulon.

Le 1^{er} juillet, le lieutenant de vaisseau Ziegler prend le commandement de l'escadrille HC1 équipée de Loire 210 sensés protéger les bâtiments équipés de catapultes. Le 17 octobre un appareil piloté par Ziegler tombe en panne, le mécanicien et le pilote sautent en parachute.

En 1940, au moment du pacte germano-soviétique, les unités basées à Saint-Mandrier traversent la Méditerranée pour aller en Afrique du Nord de Tanger à Tunis. Elles viennent de quitter définitivement Saint-Mandrier, elles ne le savent pas.

Il faut aussi signaler la section d'entraînement des nouveaux pilotes, la SE, basée à Saint-Mandrier. Elle dispose du plus petit porte-avions du monde "Le Toulonnais". Une catapulte à poudre



Breguet Altair en cours de grutage

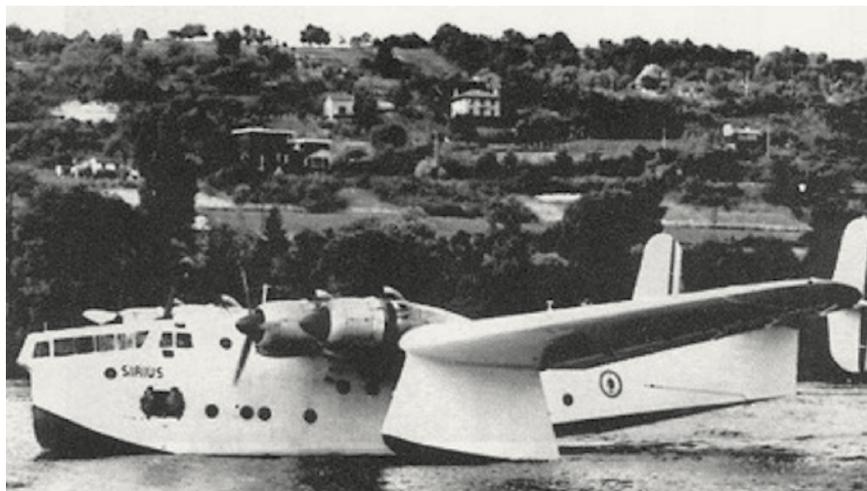
flottante est mise à la disposition de la SE. Cette catapulte sert à toutes sortes d'essais et un hydravion est spécialisé pour cela : "Le Zèbre".

C'est en 1940 que la base est désarmée suite à la convention d'armistice signée avec Hitler. Un des hangars se remplit de voitures particulières qui ne peuvent plus rouler faute d'essence. Après la libération du port de Toulon, les Allemands, avant de se rendre, font tout sauter à Saint-Mandrier.

En septembre 1944, la reconstruction de la base du Creux Saint-Georges est entreprise.

Elle se dote d'abord d'un *Latécoère-Achenar*, quadrimoteurs utilisés pour la recherche sous-marine, la liaison et le sauvetage en mer, d'un *Bréguet Bizerte* récupéré, abandonné sur la côte Nord. Viennent ensuite les *Dornier DO-24T Sunderland*, hydravions massifs, à grand rayon d'action, armés d'un canon de 20 millimètres et de grenades sous-marines pour traquer les sous-marins. Enfin les *Marlin*, hydravions américains très sophistiqués fabriqués initialement pour les grands lacs canadiens, dont le revêtement souffre au contact de l'eau salée, repartent rapidement dans leur pays d'origine.

En 1945, les quatre *Laté* de la 2S rejoignent Saint-Mandrier. L'un d'eux, le dernier, est appelé "l'appareil de l'Amiral".



Bellatrix Saint-Mandrier, 1951

L'année s'achève sur une tragédie aérienne. Le 20 décembre se produit le naufrage d'un DO-24 dans la baie des Sablettes en raison d'une panne moteur et d'un mistral violent. L'appareil s'écrase à la mer près des Deux Frères, avec l'équipage et 15 mécaniciens. Deux élèves en réchappent, l'un d'eux n'a plus retrouvé sa raison. L'épave a été retrouvée récemment, l'événement est décrit par Serge Malcor dans son dernier livre.

1946 : la base a transformé l'ancien logement des artilleurs de côte, le foyer de la Caraque est inauguré alors qu'il n'y a pas de matériel, pas d'alimentation suffisante et trop peu de matériel. La salle de cinéma est construite. Cette création a un impact important sur l'équipage car les sous-marins n'ont pas accès au foyer.

Dans les derniers jours de l'année, Aéro-Sud adresse officiellement ses félicitations "sans réserves" aux escadrilles de Saint-Mandrier qui ont assuré la plus grande part du transport aérien de l'Aéronautique Navale.

À la fin des années 40, le personnel qualifié, mécaniciens et charpentiers

de marine, manque. L'enthousiasme du renouveau de l'après-guerre et de la reconstruction fait place à une certaine amertume. Les Dornier sortant du quartier du Mourillon sont-ils sabotés ? Fletners de profondeur montés à l'envers, hélices qui s'emballent ou se détachent en vol, avaries électriques.

L'année 1948 est marquée par une fêlure entre le personnel civil et les militaires. Cependant, la plupart des réparations sont menées à bien malgré les grèves de novembre. Au cours du second trimestre, l'État-major décide du retrait des Dornier 24.

Un événement aérien aura quand même marqué cette médiocre année 48. La BAN a déstocké des SNJ et le terre-plein aura, pour la première fois, servi de piste d'envol. Ce fut un exploit pour l'époque.

L'année 1949 débute dans le deuil : un Vége est détruit à Arzeew à la suite d'une erreur de météo, faisant plusieurs morts. L'un d'eux est enterré à Saint-Mandrier. Elle se termine sur un autre accident : un Sunderland 7F2 de Dakar capote au large de Saint-Mandrier en vol d'essai (3 morts, 6 blessés graves, 1 blessé léger, 4 indemnes). L'épave est découpée sur place.

En 1951, l'exode du personnel volant vers l'armée de l'air s'amplifie et accentue les difficultés de fonctionnement de la base. L'arrivée des premiers hélicoptères y remédie.

Le 28 août 1951, à la suite d'ennuis de moteur, un Dornier de la base de Saint-Mandrier fait un amerrissage forcé au large de Saint-Raphaël. En raison de la



Dornier Do24

rencontre brutale entre la carlingue et les flots un officier marinier est blessé. L'appareil ne subit pas de gros dégâts. En 1952 il ne reste qu'une seule formation d'hydravions avec des Breguet BR N01 Vega, N02 Sirius, BR791 Bellatrix, N04 Altaïr. Ces quatre appareils, aux noms d'étoiles, sont les seuls exemplaires au monde. Les hélicoptères sont en service.

La base aéronavale n'est plus, en 1960, qu'une hydrobase pour les "Marlin", seuls hydravions encore en service dans l'aéronautique navale après le retrait des Sunderland.

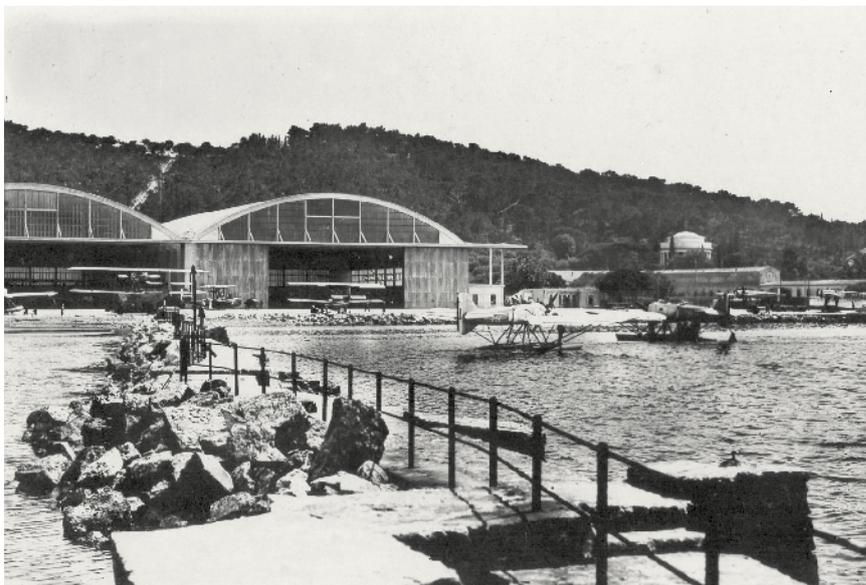
En novembre, le Bréguet Altaïr, en raison d'un vent très violent, est mis à l'abri mais son cordage (ou pantoire) abandonne la bouée. Sans personne à bord, il dérive vers le fond du village. Des pêcheurs ralentissent sa dérive et l'appareil s'échoue dans la vase de l'angle Sud-Ouest du Creux Saint-Georges.

Les appareils retirés du service sont démontés à l'arsenal du Mourillon.

En 1962, plus de 40 hélicoptères (Bell) occupent la base qui n'est plus hydrobase en 1965.

Elle devient base d'hélicoptère, la BAN, jusqu'en 2003, date à laquelle elle est dissoute, appareils et personnels étant transférés à Hyères perpétuant la vie des machines à voilure tournante.

Les hydravions ont disparu entre mer et ciel mais ont tout de même écrit une belle page de l'histoire de l'aviation maritime.



Hydravions à l'amerrissage



Hydravion dans la baie du Lazaret

Fût de grutage à Saint-Mandrier



Bibliographie

- Gisèle Argensse, *Saint-Mandrier, terre d'accueil, Histoire d'une presqu'île*. Presses de l'Imprimerie Rapide, octobre 1989.
- Ken Nicolas, *Saint-Mandrier*, Revue de presse 1914/1918. Les Presses du Midi, avril 2012.
- Claude Pisano, *L'aéronavale et Saint-Mandrier*. Alan Sutton Eds, juillet 2005.
- Commandant Quiennec, *Relation des deux centres d'Aviation Maritime de Saint-Mandrier*, cahier de marche n°1, 1916-1978.

Évolution de la flore et de la faune du littoral seynoïse au cours des derniers siècles

Au cours des derniers siècles, la croissance démographique des villes côtières, leur développement industriel, la surfréquentation saisonnière des côtes, de la surface des mers et des zones sous-marines, diverses sources de pollution qui ont touché tant la grande mer que la rade de Toulon - La Seyne et, plus récemment, le réchauffement climatique, ont entraîné des changements profonds dans la configuration des rivages et dans le nombre et la nature des espèces végétales et animales de notre littoral. Aujourd'hui, grâce à différentes actions de protection, la tendance est en train de s'inverser.

Le sujet à traiter étant vaste et ses aspects étant multiples (faune et flore, zone émergée et zone immergée, côté rade et côté grande mer, dunes et criques rocheuses), nous avons adopté le plan simplifié suivant :

Zone étudiée	Nature de l'étude	Causes d'une évolution négative	Causes d'une évolution positive
RADE DE TOULON-LA SEYNE	Flore des rivages	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation • Développement industriel • Aménagements du littoral 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrat de Baie, Fédération MART - Comité de Survie de la Baie du Lazaret • Sociétés Nautiques : Petite Mer, Mouissèques,... • Création de zones protégées : Parc Braudel
	Flore sous-marine	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements du littoral • Pollutions, • Nautisme, • Pêche 	
GRANDE MER	Flore des rivages : dunes et criques rocheuses	<ul style="list-style-type: none"> • Fréquentation touristique, • Cueillette, • Piétinement 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en service de la station d'épuration Amphitria (1997) • Natura 2000 : Extension des zones protégées - Institut Paul Ricard : Comprendre, faire comprendre, protéger • Pédagogie, meilleur respect de la nature, contrôles renforcés
	Flore et faune sous-marine : 0 à -50 mètres	<ul style="list-style-type: none"> • Pollutions, • Nautisme, • Pêche sous-marine, • Réchauffement des eaux, • Maladies à virus 	

Avant d'entrer dans le sujet, il convient de rappeler que la configuration du littoral seynoïse a sensiblement évolué au cours des derniers siècles et à un rythme encore plus rapide au cours des dernières décennies, avec les aménagements du littoral.

Ainsi, les anciennes cartes mentionnent "L'Isle de Sépet" et ce n'est que vers le milieu du XVII^e siècle que le cordon littoral des Sablettes commencera à se stabiliser permettant à Saint-Mandrier de devenir une presqu'île. L'anse de Brégailion constitue un autre

exemple de l'évolution du littoral puisque la communication entre La Seyne et Toulon se faisait autrefois par l'actuelle avenue d'Estienne d'Orves et même lorsque le chemin du littoral fut ouvert à la circulation, il longea les marécages et les eaux de la rade jusqu'à la fin des années 50.

Les aménagements du port de Brégailion ont nécessairement entraîné une modification considérable de la flore et de la faune littorales. Il en est de même avec les aménagements portuaires de plaisance et d'aquaculture de la baie du Lazaret.

La flore du littoral de la rade de Toulon-La Seyne

L'espèce la plus symbolique de la flore du littoral de la rade est sans doute celle que nos ancêtres nommaient la Sagno, végétal considéré comme étant à l'origine du nom de notre commune *La Sagno-de-Mar* (graphie mistralienne) ou *La Sanha de Mar* (graphie classique). Des auteurs sérieux comme Frédéric Mistral ont attribué ce nom de Sagno à diverses plantes palustres, et en particulier la Massette (*Typha latifolia*), ou Roseau quenouille. Cependant, d'après notre expérience, la Massette se trouve toujours dans des marécages d'eau douce (lacs, étangs ou ruisseaux) et n'a jamais été trouvée à proximité d'un littoral salé car elle ne peut tolérer plus de 1 % de chlorure de sodium. Cette Sagno doit donc désigner une autre plante de type Roseau qui dut être autrefois très répandue pour que la ville de La Seyne en adopte le nom.

À notre avis, il ne peut s'agir que du *Roseau Phragmite* (*Phragmites communis*), qui fut autrefois très abondant le long des littoraux de Brégaillon ou de Tamaris, et qui fut récolté en masse pour divers usages (couverture des toits, palissades, vannerie, rideaux, etc.).

L'espèce a beaucoup régressé en raison de l'urbanisation et des aménagements du littoral, mais on la retrouve encore de-ci, de-là à l'angle Sud-Ouest de la baie du Lazaret et dans la zone de Brégaillon.



Sagno = Roseau phragmite (*Phragmites communis*)



L'anse de Brégaillon au XIX^e siècle et actuellement

Parmi les autres espèces classiques des marais littoraux ou des sansouires (sols salés sablo-vaseux), plantes à caractère plus ou moins halophile, on peut encore observer aujourd'hui : la Canne de Provence, les Tamaris, les Joncs, les Carex,...

Mais des espèces comme le Plantain Corne-de-Cerf, le Lavatère d'Hyères, et plusieurs représentants de la famille des Chénopodiacées : Chénopode, Soude, Obione, Arroche, Blite, ... ne se rencontrent plus que sur des aires extrêmement réduites de la baie de Tamaris.

En outre, plusieurs espèces intéressantes pour leurs usages alimentaires et industriels (Salicorne) ou ornemental : bouquet de fleurs séchées (Saladelle), qui avaient été autrefois signalées, ne se trouvent apparemment plus sur notre rivage.

En conclusion sur la flore du littoral de la rade de Toulon-La Seyne, on observe que : les anciens marais littoraux ont

considérablement régressé à la suite des aménagements du littoral et du développement industriel ; plusieurs espèces halophiles se maintiennent, mais sur seulement quelques dizaines de mètres de littoral ; les replantations de plusieurs des espèces ci-dessus mentionnées ont été assez bien réussies dans le Parc Braudel.



La soude (*Salsola kali*), plante halophile autrefois utilisée pour fabriquer de la soude, utile pour faire du savon ou pour la fabrication du verre

Flore et faune sous-marines de la rade

Notre rade, et particulièrement sa partie Sud (Tamaris, baie du Lazaret), fut longtemps caractérisée par une grande richesse biologique, associée à une faible profondeur et des eaux calmes. Déjà, les Romains venaient y récolter le Murex pour en extraire la pourpre, ainsi que le grand bivalve *Pinna nobilis* pour la nacre. Au XIX^e siècle les premiers parcs à huîtres et à moules y furent installés : Malespine à Brégaillon (1887) et René de Jouette à Tamaris (1889). En 1899, l'Institut de Biologie Marine Michel Pacha y fut inauguré et demeurera un haut lieu de la recherche scientifique et de l'enseignement en physiologie marine pendant plus d'un siècle.



Les posidonies protègent notre littoral. Leurs feuilles sèches échouées sur les plages sont des éléments naturels indispensables à la bonne santé du milieu marin

Il faut souligner le rôle essentiel joué dans cette baie par les herbiers de posidonies (qui ne sont pas des algues mais des plantes à fleurs marines). Ces herbiers stabilisent les fonds sablo-vaseux grâce au laciné de leurs rhizomes et racines, constituant ainsi les zones légèrement surélevées par rapport au fond de la mer appelées localement les matts (du provençal *mato*, touffe) qui constituent l'habitat privilégié d'une riche faune de poissons et de coquillages, ces matts étant séparés par des clairières de sable appelées vaïres.

De tout temps, pêcheurs professionnels et plaisanciers ont tiré profit de ce contexte biologique idéal. Ils pouvaient pêcher ainsi en abondance un grand nombre d'espèces de poissons telles que Gobie, Rouget, Daurade, Pageot, Grondin, Bogue, Saupe, Mulet, Loup, Sar, Marbré, Charax, Mostelle, Rouquier, Sèvereau, Suscle,...

Nos ancêtres, qui pratiquaient simplement l'aubijade, avec leurs outils artisanaux (grapette, fachouire, salabre, ganchou, mire-fond,...), ont aussi connu une profusion de mollusques bivalves (Moule, Huître, Praire, Praire rouge, Clovisse, Grande nacre), gastéropodes (Murex ou Biou, Patelle ou Arapède), céphalopodes (Seiche, Poulpe, Calmar), de crustacés (Crabe, Araignée de mer, Piade), échinodermes (Oursin, Holothurie) et des espèces

diverses comme la Figue de mer, ou Violet (*Microcosmus*).

Toutes ces espèces se sont maintenues sans difficulté tant que la pêche est restée artisanale et même lorsque des moyens a priori plus dévastateurs étaient mis en œuvre (poussavant, pêche à l'issaugue, pêche au gangui) et même lorsque le braconnage, du fait des ravageurs, n'était pas rare.

Mais, à partir des années 1960-1970, le développement du nautisme, la fréquentation touristique, la surpêche incontrôlée résultant de la chasse sous-marine, l'apparition de nouveaux types de pollutions sonores ou chimiques, et surtout les aménagements, parfois maladroitement conduits, du littoral, ont bouleversé les systèmes biologiques. Les zones de faible profondeur, autrefois les plus riches en fruits de mer, ont été comblées, encore qu'on ait pu stopper à temps le projet pharaonique des Marinas des années 70. Si les principales espèces de poissons que nous avons citées sont encore présentes dans la rade, bien qu'en régression (sauf la sardine ou l'hippocampe que l'on ne retrouve plus), la plupart des espèces de fruits de mer ont quasiment disparu ou ne sont plus maintenant localisées qu'en de très rares zones.

Heureusement, la mytiliculture a pu se maintenir, avec bien des difficultés, en fonction des réglementations, des normes et des taux de pollution acceptables. Ainsi, en 2001, on voulait classer la rade, ce qui aurait signifié

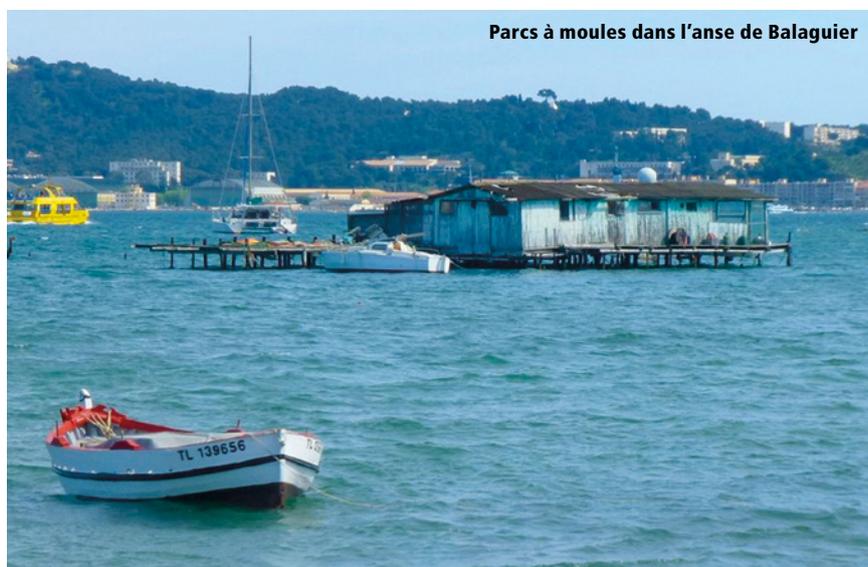
la fin des parcs à moules. Bien que le premier Contrat de Baie n'ait que partiellement atteint ses objectifs, notamment en raison du désengagement de l'État, son grand mérite aura été d'avoir sauvé la mytiliculture. Un nouveau Contrat a été lancé pour la période 2010-2015. Mais sa tâche de "restaurer la qualité des milieux aquatiques et marins, valoriser le patrimoine et l'économie de la rade, assurer une gestion durable et intégrée" reste une affaire de longue haleine.

En outre, depuis le début des années 2000, une coopérative aquacole regroupant une dizaine d'exploitations s'est installée dans la Baie du Lazaret, avec une production de Loup (Bar) et de Dorade royale - les deux espèces pionnières de la pisciculture en France - atteignant les 150 tonnes par an. Il faut saluer le gros effort des producteurs en termes de qualité, de certification et de traçabilité.

La "Grande Mer" (anse des Sablettes et criques rocheuses depuis Mar-Vivo jusqu'au cap Sicié)

■ La flore terrestre

Traditionnellement, on trouvait dans les dunes et cordons littoraux tels que celui des Sablettes des espèces caractéristiques comme le Lis maritime, l'Euphorbe maritime, Le Liseron Soldanelle, le Cakilier maritime, etc. La plupart de ces espèces ont aujourd'hui disparu en raison d'une cueillette abusive ou du piétinement, conséquence d'une sur-



Parcs à moules dans l'anse de Balaguier



Le superbe lis maritime a aujourd'hui disparu de nos sables

fréquentation touristique, ou encore du ratissage des plages en début de saison. Depuis quelques années, on essaie de mieux fixer le sable et de protéger les espèces végétales qui peuvent encore l'être grâce à l'installation de ganivelles. Mais peu d'espèces ont été conservées chez nous (à l'exception de l'Oyat ou Roseau des sables qui participe à la fixation des dunes), alors que les autres espèces caractéristiques mentionnées ci-dessus ne se retrouvent plus guère que dans les zones très protégées (Les Embiez, Salins d'Hyères, L'Almanarre).

La même évolution, le plus souvent négative, et pour les mêmes raisons, est observée dans les criques rocheuses. De belles espèces ont pratiquement disparu de notre littoral, comme le Panicaut maritime, cueilli en raison de sa similitude avec le Chardon des Alpes, ou encore la Grande Saladelle, utilisée pour les bouquets de fleurs sèches. La remarquable Euphorbe arborescente ne se rencontre plus sur notre littoral seynoïse, de même que des plantes à la floraison plus discrète ou de plus petite taille comme la Passérine hérissée, la Frankénie hérissée, le Plantain en coussinets et l'Évax nain, qui existent cependant encore dans des zones protégées ou difficiles d'accès des Embiez, du Petit Gaou, et vraisemblablement dans les zones militaires de la presqu'île de Saint-Mandrier. A noter également que des replantations assez bien réussies de certaines de ces espèces ont été réalisées dans notre Parc Braudel.

Actuellement, la flore de nos rochers littoraux se limite souvent aux espèces suivantes, moins spectaculaires :



La griffe de sorcière devient parfois très envahissante

Crithme maritime, Sénéçon cinéraire, Laiteron glaucescent, Carotte maritime, Anthyllis Barbe-de-Jupiter, Statice naine, etc. Mais, à l'inverse, des plantes d'origine exotique qui ont été introduites à une époque récente, ont une forte tendance à proliférer et à dominer les espèces locales, comme la Griffe de sorcière qu'on est maintenant obligé d'éradiquer de certains endroits.

■ La flore sous-marine

Du côté de la grande mer, à côté des nombreuses espèces d'algues brunes (Cystoseires), rouges ou vertes, l'herbier de posidonies joue également un rôle essentiel à des profondeurs allant de la surface à 40 m. Cet herbier avait subi, sur des dizaines de kilomètres carrés, des dégâts considérables à partir des années 70 en raison de la pollution et de la turbidité des eaux résultant l'accroissement du volume des rejets de l'émissaire commun du cap Sicié et surtout de l'évolution de leur nature. Heureusement, grâce à l'inscription de 500 ha au réseau Natura 2000,

plusieurs centaines d'ha d'herbiers de posidonies, de bonne qualité ont recommencé à se développer. Toutefois, à partir du milieu des années 80, dans certains secteurs (qui touchent cependant peu les eaux seynoïses), une algue verte tropicale particulièrement invasive (*Caulerpa taxifolia*) est apparue et s'est répandue, transportée par les ancrs de bateaux.

Aujourd'hui, si cette algue est en forte régression pour des raisons d'ailleurs mal identifiées, c'est maintenant une autre espèce, la *Caulerpa racemosa*, qui arrive, et qui pourrait bien s'avérer plus redoutable en raison de son mode de reproduction sexué en non par boutures comme la *taxifolia*.

La faune sous-marine

■ Les poissons

Cette faune se compose d'une part d'espèces traditionnelles de poissons que pêcheurs professionnels ou amateurs connaissent bien, les plus communément rencontrées étant : Girelle, Sarran, Rouquier, Castagnole, Bogue, Sar, Pageot, Daurade, Bonite, ... Mais les adeptes de la plongée sous-marine connaissent aussi : Rascasse, Chapon, Saint-Pierre, Congre, Murène, Denti, Liche, Sériole, ... Et l'on rencontre aussi les associations : poissons chasseurs et chassés (Thons / Blades / Anchois).

La surpêche, ainsi que la pollution créée par les rejets en mer de l'émissaire commun, ont entraîné, au cours des dernières décennies, la régression



Le mérout est de nouveau présent

de la plupart de ces espèces (qui ne sont restées abondantes qu'à de plus grandes profondeurs ou en des sites bien précis), et même une quasi disparition de certaines d'entre elles.

Ces dernières années, la mise en service de la station d'épuration Amphitria (1997), l'extension des zones protégées (Réseau Natura 2000), la pédagogie et l'incitation à un meilleur respect de la nature (Institut Paul Ricard) et le renforcement des contrôles, ont apporté un renouveau dans tous les secteurs et favorisé un accroissement de la plupart des espèces. Certaines, considérées comme menacées il y a peu d'années, comme le Mérou ou le Corb (Loup de roche), progressent de nouveau et constituent désormais des populations stables notamment autour des Deux-Frères.

Il n'est cependant pas facile de répondre à la question de savoir si nos ressources halieutiques sont réellement menacées car, si l'on parle depuis bien des années de "faire un inventaire sérieux", il n'y a pas toujours d'accord sur quelles bases il faut le faire, tant les intérêts en jeu sont contradictoires et tant certains pays trouvent des astuces pour échapper aux règlements européens.

On assiste en outre, en raison du réchauffement des eaux, à l'arrivée, depuis le Sud de la Méditerranée, ou même par le canal de Suez, d'espèces tout à fait nouvelles qui prolifèrent maintenant sur nos côtes : Girelle Paon, Barracuda, Baliste, Daurade coryphène, etc.



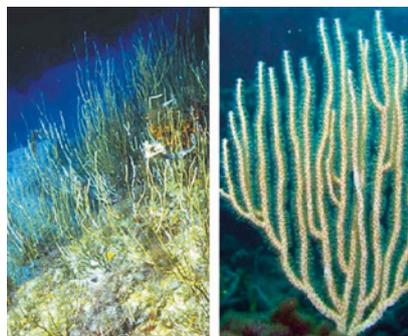
La girelle paon est arrivée sur nos côtes

Les autres espèces animales

Pour les mêmes raisons que pour les poissons, plusieurs espèces animales, autrefois abondantes (du moins à certaines profondeurs), ont régressé. C'est le cas du Poulpe, de la Langouste, du Homard, de la Cigale de mer. Certaines espèces sont même gravement menacées : Spondyle, Patelle géante. L'Oursin, qui avait peu souffert de la pollution, est lui menacé par la surpêche, essentiellement du fait des plaisanciers et des braconniers (lors d'anciennes oursinades, on sacrifiait jusqu'à 5 000 douzaines d'oursins en un week-end !).

Heureusement, comme pour les poissons, l'extension des zones protégées, un meilleur respect de la nature, des contrôles renforcés, commencent à porter leurs fruits, entraînant très progressivement un retour de certaines espèces qui avaient régressé au cours des décennies précédentes. C'est notamment le cas des Gorgones (touchées par une maladie à virus), du Corail rouge, des Dentelles de Neptune ou de certaines Éponges.

Gorgones mortes et gorgones de nouveau pleine de vitalité



Le réchauffement des eaux favorise aussi, certaines années, le retour d'espèces qui ne sont pas nouvelles dans la région, mais qui maintenant réapparaissent parfois massivement (Vélelles), avec bien des désagréments pour les baigneurs (Méduses urticantes, Physalies).

Conclusions

Il n'y a pas de conclusion unique qui soit généralisable à tous les secteurs et à toutes les espèces. On a vu que, selon le secteur considéré de notre littoral, l'évolution - positive ou négative - pouvait avoir des causes différentes.

Depuis les années 70, beaucoup d'espèces animales et végétales ont régressé, parfois disparu, pour des raisons différentes (pollution, aménagements du littoral, fréquentation touristique, surpêche, maladies,...).

Heureusement, grâce aux différentes actions menées ces dernières années, la tendance observée actuellement est une amélioration sensible de la biodiversité. Certes, de graves incertitudes pèsent encore sur le futur, en particulier avec le réchauffement de la planète qui entraînerait une élévation du niveau des mers.

La règle essentielle est de continuer à préserver et à protéger les milieux et la biodiversité. Mais on ne peut pas ériger des zones sanctuaires partout. Un compromis avec les activités humaines (tourisme, construction ou réparation navale, passage des navettes maritimes, pêche, pisciculture et conchyliculture,...) est indispensable.

Bibliographie

- Annales de la Société des Sciences Naturelles de Toulon et du Var
- Flores et faunes de la France
- Rapports du Contrat de Baie, de Natura 2000, du Laboratoire des Embiez
- Presse et revues locales (Posidonie, Bulletin du JKC,...)
- *Sicily, au delà du miroir* (Serge Malcor, 2013)

De la ruralité maritime à l'agriculture littorale, à La Seyne et sur le territoire varois

Je parle ici, depuis MALTAE, sigle de Mémoire à lire, territoire à l'écoute, où j'ai modestement tenté pendant 20 ans, en tant qu'architecte et urbaniste, de développer le métier d'historien du territoire (ou historien du paysage), pensant que l'histoire devait être reconnue comme un matériau du projet et qu'il importait de ne pas couper la pratique de l'histoire de la pensée de l'avenir, au contraire. Sur ce principe, mon intervention se propose de développer en deux parties, les notions de ruralité maritime et d'agriculture littorale et de voir comment l'on est passé de l'une à l'autre.

L'essentiel de mes travaux de recherche et donc de mon iconographie seront hyérois, mais vous l'aurez compris, histoire et problématique peuvent s'aborder de la même manière, par extrapolation : le questionnement est commun : **1/** voir en quoi cette ruralité maritime participe pleinement à l'identité de nos territoires et **2/** poser (et ouvrir le débat sur) les enjeux de l'avenir de l'agriculture littorale (quelle place doit prendre l'agriculture dans l'avenir de nos littoraux ?).

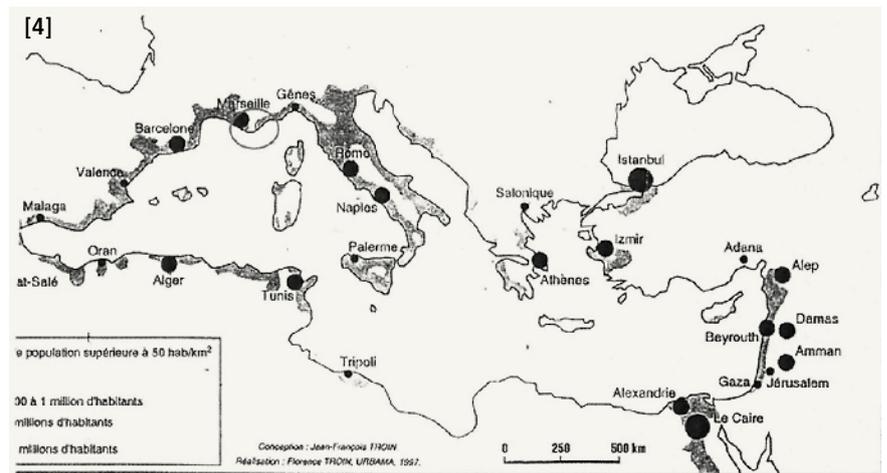
sentation emblématique de cette identité de ruralité maritime...

Et, pour mesurer l'ampleur (planétaire) de la question posée, ce petit dessin imaginé par Jena-Louis Pacitto qui donne la longueur du linéaire de nos littoraux, 400 000 km, soit la distance de la terre à la lune !

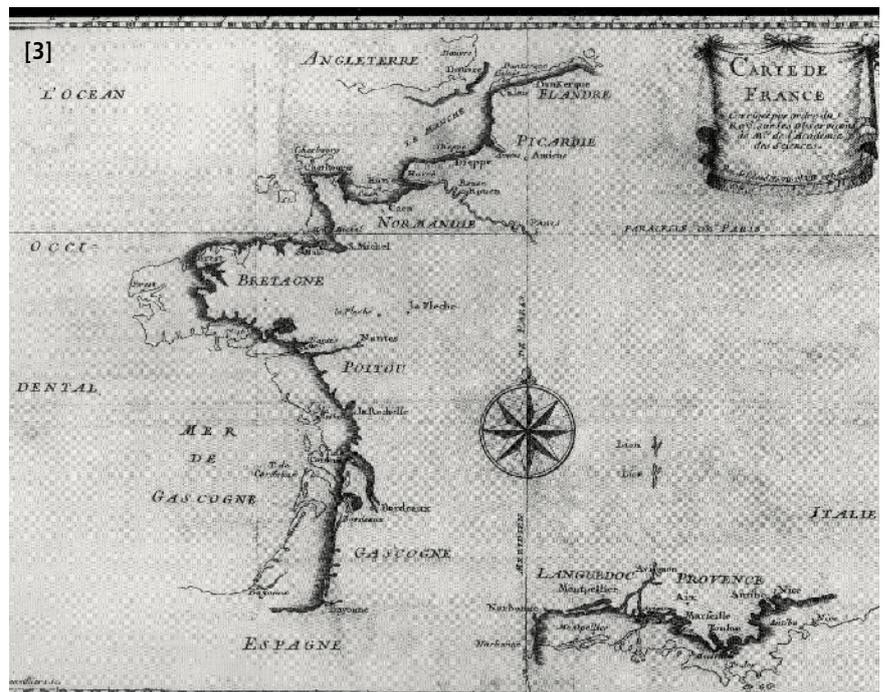
Les deux cartes suivantes situent dans l'histoire et dans la géographie méditerranéenne notre territoire : La carte de l'académie des Sciences 1698 montre Hyères quand elle n'existe que dans ses

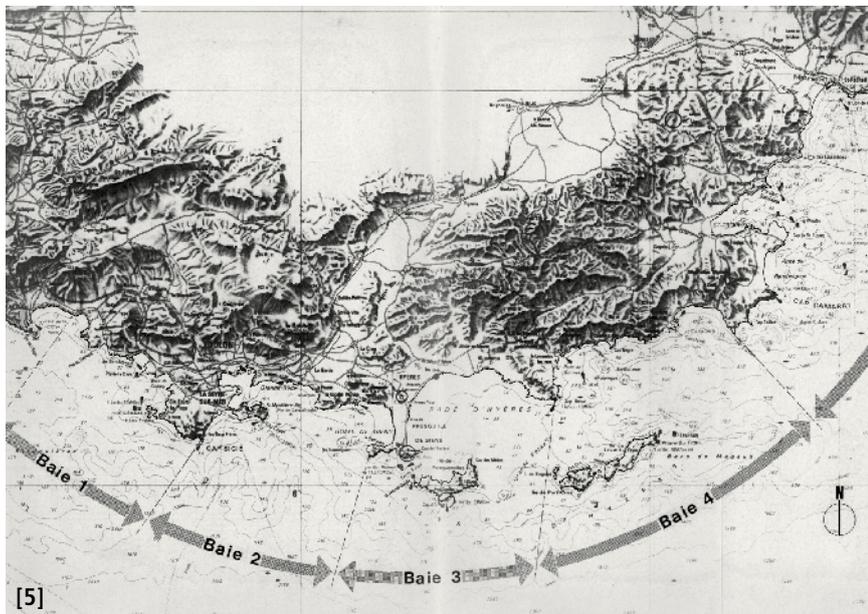
Pour introduire le sujet, deux images :

[1] Les mouettes sur le dos des moutons, qui sont pour moi la repré-



Littoralisation en Méditerranée. Urbanisation des rivages et développement des grandes villes portuaires





En moins d'un siècle, on est passé d'un usage du sol hérité du monde médiéval, où la richesse était terrienne et rurale à une société contemporaine dont une des principales questions est de savoir comment va-t-on nourrir les habitants de ces villes sans fin ? Sur ce littoral planétaire qui se prépare dans un avenir proche ? On attend en effet en 2050 un habitant sur deux en zone littorale.

Ruralités maritimes

■ Un héritage de villes construites dans des jardins..., au bord de la mer

À l'opposé de cette vision actuelle apocalyptique d'un bonheur individuel bien superficiel et forcément éphémère, cette carte du XVII^e siècle du territoire d'Hyères illustre, telle une allégorie, le savant équilibre des quatre richesses du territoire qu'étaient la terre nourricière, la mer, la forêt et la ville. [HPS 7] Les textes des écrivains, principalement les récits de voyageurs, regorgent de références à cette identité propre aux villes de Provence, d'être des villes bâties dans des jardins. Alexandre Dumas décrit ainsi Marseille, George Sand Tamaris ; l'allemand Stulzer à Hyères, en 1789, s'émerveille de se promener en ville en passant de jardin en jardin, sans clôture...

Cette carte a la particularité d'être et c'est rare à cette date, un dessin de projet, plus précisément un projet de canal, et la particularité de ce projet de canal, quand on le regarde de plus

îles [3] ; la carte a alors une finalité stratégique et militaire, où seules importent les frontières. C'était avant que ne se lance en 1748 le grand projet de la carte de Cassini, qui occupera trois générations de géomètres à relever et mesurer l'intérieur du pays, alors qu'il n'était connu que par son contour. Ainsi, se construit un territoire littoral où, de simple trait, le rivage prend peu à peu une épaisseur, une étendue continentale et marine. Cette autre carte [4] qui dessine l'arc latin témoigne du degré de littoralisation des rives Nord méditerranéennes. Dans cette urbanisation continue de Gibraltar à la Sicile, se repère une coupure verte d'importance, et qui est précisément notre territoire, dont la ruralité maritime est lisible à cette échelle. Elle participe à définir la rareté de ce patrimoine identitaire.

Enfin, cette dernière carte, issue de l'outillage technique des gestionnaires de l'eau, définit le zonage de « baies » reliant eau douce des bassins versants et estuaires à l'eau salée de la mer [5]. Au-delà des seuls enjeux de pollution, elle rappelle utilement que toute goutte d'eau terrestre finit à la mer. Ce type de représentation nous aide à construire une culture de l'entre terre et mer, à se projeter dans des visions d'un littoral

où ne pas dissocier la terre de la mer, (géologiquement, topographiquement, sociologiquement, humainement, etc.)

[6] Cette autre image, photographie signée de Yan Arthus-Bertrand donne à voir, vu du ciel, le paysage du littoral de Sainte-Maxime et témoigne de manière caricaturale du point extrême où l'on est arrivé : cet étalement urbain, cette consommation du foncier et de l'eau qui présente une image révoltante de l'urbanisation littorale et l'absurdité de la disparition de la richesse foncière agricole d'antan. Elle évoque, sans besoin d'autre photographie, ce linéaire de la Nationale 7 où se succèdent, sur des kilomètres, les parkings à moto, parkings à voitures, aires de stockage de bateaux, de caravanes ou mobiles homes... d'où n'émerge plus que rarement la figure d'un champ, qui ressemble au dernier des Mohicans.





près, est qu'il est destiné à un double usage : à la fois maritime - rapprocher les bateaux de la ville - et à la fois agricole - faire tourner les moulins. Ainsi, s'illustre l'indissociabilité du monde rural et du monde marin ; le projet de modernisation du territoire passe par l'alliance du progrès agricole et du progrès maritime.

Marais et salines [7]

Autres paysages forts dans la typologie de ceux qui relèvent de cette ruralité maritime, les caniers et bien sûr, les salins et avant eux, les marais qui deviennent salins.

Il convient de s'arrêter un instant sur cet épisode de l'histoire hyéroise de la première moitié du XIX^e siècle, où l'assèchement des marais insalubres,

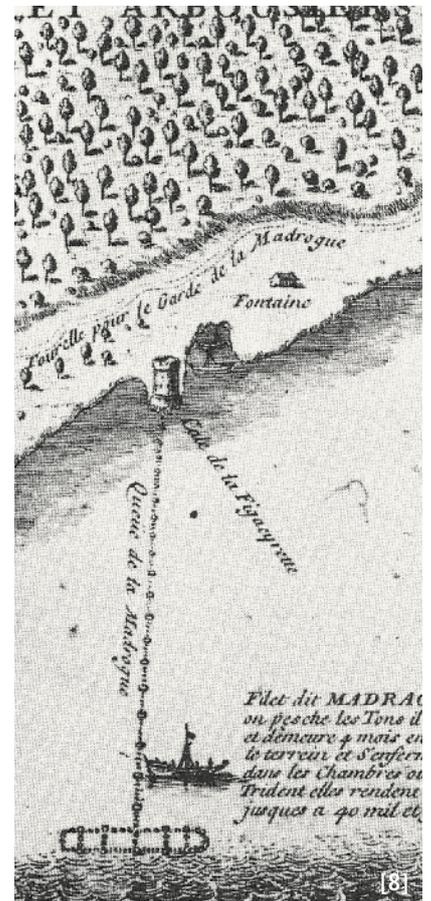
propre à toute histoire de ville prend ici un tour bien particulier, lié à cette situation de bord de mer : c'est par le détournement du fleuve (comme à Toulon, pour y créer l'arsenal) que l'on mène une double valorisation agricole, l'une grâce à l'eau de mer et l'autre grâce à l'eau douce. La pensée rationnelle moderne appliquée à ces vastes espaces à valoriser a donné, en séparant l'eau de terre et l'eau de mer, d'un côté des salines modernes et pêcheries et de l'autre des prairies arrosées artificielles, propres à la culture d'appaillons, fourrage à forte valeur ajoutée.

On retrouve ce qui a été dit par Monique Etienne ce matin, qui montre le marin devenu restaurateur... : *"au fil des générations, on en vient à oublier la complémentarité mer/terre originale pour ne plus voir que la spécialisation. Ainsi, du rivage, riche de ses anciens prés salés où venaient paître les troupeaux alpins dans la transhumance inverse (donc richesse terrienne aussi), on n'a progressivement retenu que le cordon littoral ; on a construit une représentation d'un trait de côte, dont la dimension environnementale et les questions d'érosion font problème. Ainsi, le fameux sentier, héritier du sentier des douaniers apparaît toujours comme une conquête alors qu'on pourrait le regarder comme un reliquat, l'ultime reste d'un territoire, "bien commun", dont l'essentiel a été privatisé"*.

Pensée rationnelle réductrice, réduisant à un trait ce qui, avant, avait l'étendue d'un territoire, une épaisseur continentale et marine.

Madragues et canebas [8]

Une autre histoire illustre cette alliance terre/mer dans une ruralité maritime bien connue grâce à la notoriété acquise par les lieux dits des madragues, dont peu savent qu'il y en avait bien ailleurs qu'à Saint-Tropez, et que le nom est celui d'une organisation sociale et technique de pêche traditionnelle propre à la Méditerranée. On en retrouve encore en Sardaigne et en Tunisie et il y en eut jusqu'à neuf entre Antibes et Marseille, dont la dernière ferma en 1909. Cette pêche était une



pêche collective à laquelle s'adonnaient les paysans qui quittaient leurs champs au signal du guetteur, lorsqu'un banc de thons apparaissait sur le rivage.

À la presqu'île de Giens, au petit port patrimonial de La Madrague, on évoque le souvenir des grands parents qui parlaient cultiver leurs champs en bateau.

Comme le marais, le salin, le canier [9] et les roselières, comme les madragues et les cabanes de pêcheurs, à terre ou d'ostréiculteurs en mer, le Canebas illustre la richesse de la typologie de cette qualité identitaire que nous avons choisi de nommer ruralité maritime [10]. Lui donner figure permet de la nommer et la nommer lui permet d'exister. Il importe de la nommer pour la sauvegarder ;

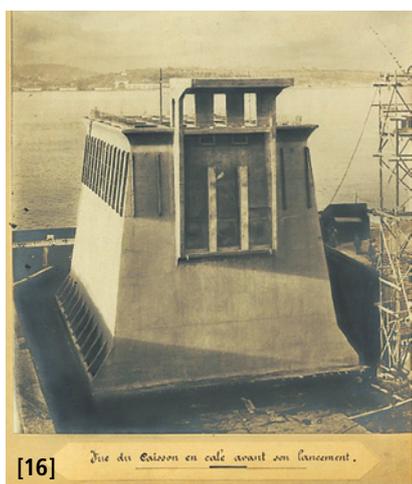




Le Canebas, comme La Madrague de la presqu'île de Giens est un lieu-dit, quartier de la commune de Carqueiranne, mais c'était d'abord le nom des champs où l'on cultivait le chanvre nécessaire aux cordages de la flotte. Destiné à la Corderie royale, cette culture qui donna au lieu son nom illustre un autre exemple de cette alliance mer/terre.

Villégiature et industrie militaire

Pour enrichir encore notre typologie de ces alliances terre-mer, rappelons que le climat a généré une activité qui n'a pas été que celle du loisir et du développement touristique du bord de mer, mais qu'il a d'abord été (et c'est vrai pour Tamaris comme pour Hyères) à l'origine de cette villégiature de santé, qui s'est développée dès le XVIII^e siècle, et où l'on voit dans la seconde moitié du XIX^e autant George Sand venir hiverner et (herboriser), que se créer le premier hôpital maritime à Giens (Renée Sabran, créée par les Hospices de Lyon).[14]

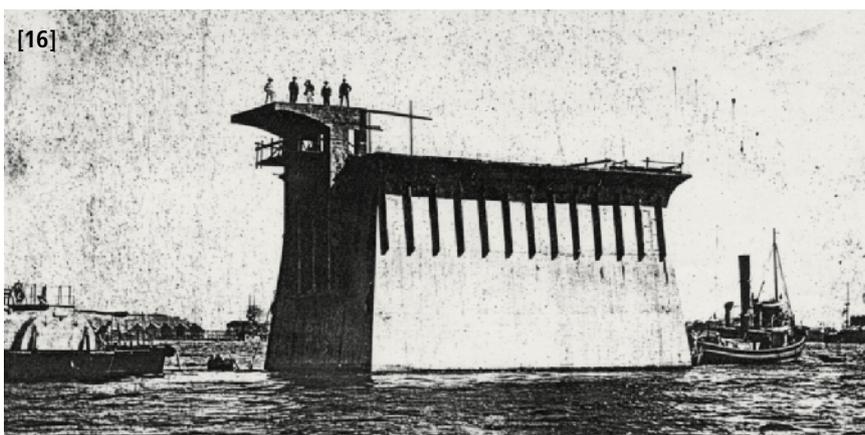


[16] Vue des Eclisses en cale avant son lancement.



Ainsi ce fameux équilibre terre-mer représentant les quatre richesses terriennes et maritimes de Hyères et de sa rade s'est recomposé au cours des siècles pour donner l'économie contemporaine de cette commune dont les quatre piliers sont l'agriculture, le tourisme, mais aussi le secteur de la santé et celui des militaires. La schématique représentation d'un littoral azuréen voué à une balnéarité de bord de mer, type "promenade des anglais", (la plage pour Hyères ou la corniche pour Tamaris), a masqué en partie cette réalité.

Jusqu'au point où l'on ignorait encore il y a dix ans une des plus fabuleuses épopées de l'histoire industrielle militaire de la rade d'Hyères qui s'est jouée à La Londe-les-Maures, avec l'arrivée des Schneider, l'implantation de leur île artificielle lance torpilles en 1904, puis la construction de leur usine de torpilles en 1908 et l'édification d'une cité ouvrière digne de celles du Creusot, où l'on avait l'eau courante



[16]

dans les maisons, l'Harmonie de l'usine dans le kiosque à musique et le café associatif (toujours en fonctionnement).[16]

À la même époque, les marais, anciens marécages cultivés en appaillons au Ceinturon, et les terres du Palyvestre accueillent la première base de l'aéronavale et c'est là que se passent les essais de la mise au point du premier porte avion *Le Béarn*. [15]

Ainsi, s'illustre une complémentarité entre Toulon et Hyères tant dans l'indissociabilité des deux rades pour leur fonction militaire (Hyères est le site d'essai et de manœuvre pour les bateaux et d'approvisionnement en eau à L'Aiguade) que dans la complémentarité terrienne nourricière. Cette réalité qui était déjà perçue au début du XIX^e siècle (et le peintre de la marine Louis Garneray ne s'y est pas trompé quand il a inclus la rade d'Hyères dans son recueil des ports de France en 1835) perdue aujourd'hui, mais il faut en retrouver le sens.[17]



Agricultures littorales

Il convient tout autant de nommer l'agriculture littorale que la ruralité maritime ; elle mériterait une reconnaissance de même nature que l'agriculture de montagne. Actuellement, elle n'existe même pas comme catégorie ni pour l'INSEE, ni pour les géographes ni pour les économistes, encore moins en aménagement du

territoire. Et pourtant, il y a un besoin urgent de s'en occuper prioritairement. L'évocation de la plaine littorale par le baron Haussmann dans ses mémoires, alors qu'il était préfet du Var en 1848, dit la richesse agricole repérée cette fois-ci par un point de vue d'homme d'état, de grand aménageur... Il la décrit comme *"cette plaine littorale, de 20 000 hectares, enviée depuis Marseille !"*

Il faut garder en tête cette étendue pour appréhender la juste mesure des indicateurs d'aujourd'hui : Cannes ne possède plus que 5 hectares de terres agricoles ; La Seyne, autant, je crois. Marseille et sa future métropole MPM, Aubagne et son agglomération sont déjà sur des logiques de sanctuarisation (le mot est utilisé dans les documents d'urbanisme), tellement le point de non-retour est atteint. Le constat statistique inquiétant d'un équivalent d'un département de surfaces agricoles qui disparaît tous les 7 ans pour la France est accéléré et aggravé en zones littorales. Mais on doit garder aussi en tête, dans l'autre coin, la carte de l'arc latin, qui souligne notre situation privilégiée ; elle définit au sens cartographique géographique un potentiel, elle nous propose une direction.

Innover

En inversant le regard pour sortir d'une vision catastrophique, cette carte qui fait disparaître la frontière entre la mer et la terre, en rayant le trait de côte, annule l'impact de la vision en surface et dessine là aussi un nouvel espoir dans le potentiel d'innovation, d'exploration des nouvelles agricultures marines : aquaculture et algues...

On découvre une agriculture urbaine nouvelle que notre structure paysagère peut favoriser, car de l'héritage de ces villes bâties dans des jardins, restent des "dents creuses", ces multiples champs abandonnés, friches rurales en villes. Il convient de les regarder, comptabiliser et projeter comme des terres à reconquérir pour une agriculture de proximité et non plus comme de potentielles zones à bâtir, parce que intra-urbaines, destinées à être sacrifiées au sacro-saint principe de la densification urbaine de la loi SRU. La

structure des paysages urbains de la Provence maritime impose des aménagements de la loi.

Un exemple de la vitalité des nouvelles agricultures urbaines est dans la recrudescence du nombre de bergers (à Hyères, par ex.) ; on a même inventé la nomenclature de berger urbain pour définir ces métiers et services rendus à la gestion des espaces verts urbains par l'agriculture. Les marais du Palyvestre, devenus aéroports, sont à nouveau, ainsi que les immenses étendues de vignes et de friches, des zones de pacage.

De manière très institutionnelle, l'agriculture a fait alliance avec l'environnement et l'on n'hésite plus à parler des trames vertes et bleues et des services rendus par l'agriculture ; les stations d'épuration par lagunage comme à Porquerolles, en sont un exemple, évitant de déverser directement en mer des eaux polluées ; un autre en est dans la lutte contre les îlots de chaleur dans les villes, qui devient prioritaire dans un contexte de changement climatique où l'on dit attendre pour la fin du siècle une montée en température de 6 °C (soit le climat de la Tunisie).

Échanges et alliances

À propos des échanges entre rives Sud et rives Nord de la Méditerranée, je voudrais, en clin d'œil à l'histoire locale des câbliers qui ont tissé des liens sous-marins à travers le monde, rappeler que les territoires, depuis déjà plus d'un demi-siècle mais aussi dans les développements numériques des dernières décennies, ne sont plus définis par leurs contours ; ils se définissent par les échanges et les flux qui les innervent, richesses humaines et de savoir-faire qu'ils accueillent autant que les richesses endogènes. Alors rappelons cette formidable chance d'un héritage qui fait partie de l'histoire locale, héritage des câbliers mais aussi héritage de toute l'aventure maritime de ses grands navigateurs et explorateurs qui relient les continents par ses routes et autoroutes de la mer. Peut-être que, à l'image de l'histoire de l'acclimatation dont les plantes exotiques firent la renommée des jardins de la côte d'Azur, nous

saurons relever le défi du changement climatique et de comment refroidir nos villes en important des savoir-faire des rives Sud.

Je voudrais finir avec deux idées, toutes deux liées à l'eau, pour rappeler que l'eau est le principal et sans doute le plus structurant des liens terre-mer : toute goutte d'eau finit à la mer, et sans eau, pas d'agriculture...

Il est donc urgent d'appliquer recherche et innovation à l'avenir de nos zones inondables, en se rappelant que ce qui est depuis 1987 qualifié de catastrophe naturelle était encore au début du XX^e siècle vu comme l'inondation bienfaisante, celle qui enrichissait les terres des riches limons du fleuve...

Les zonages et même ceux des ZPPAUP n'y feront rien : la piscine signée d'un architecte, aussi remarquable soit-il, n'empêchera pas que l'eau cumulée dans toutes les piscines des maisons individuelles est autant en moins pour arroser les cultures ; question de vases communicants, ce qui est dans l'un n'est pas dans l'autre et le robinet n'est pas sans fin comme on a pu le penser aux heures des trente glorieuses ; à Ramatuelle, il avait été raconté qu'un des abonnements d'un riche propriétaire privé de la commune marquait, à lui seul au compteur, la consommation d'eau d'une ville de 11 000 habitants... et ce, pour arroser sa pelouse.

L'eau - et l'eau entre terre et mer - est certainement le meilleur révélateur de ces indissociabilités. Elle nous invite et peut-être même nous oblige à sortir de la pensée monofonctionnelle pour penser alliances.

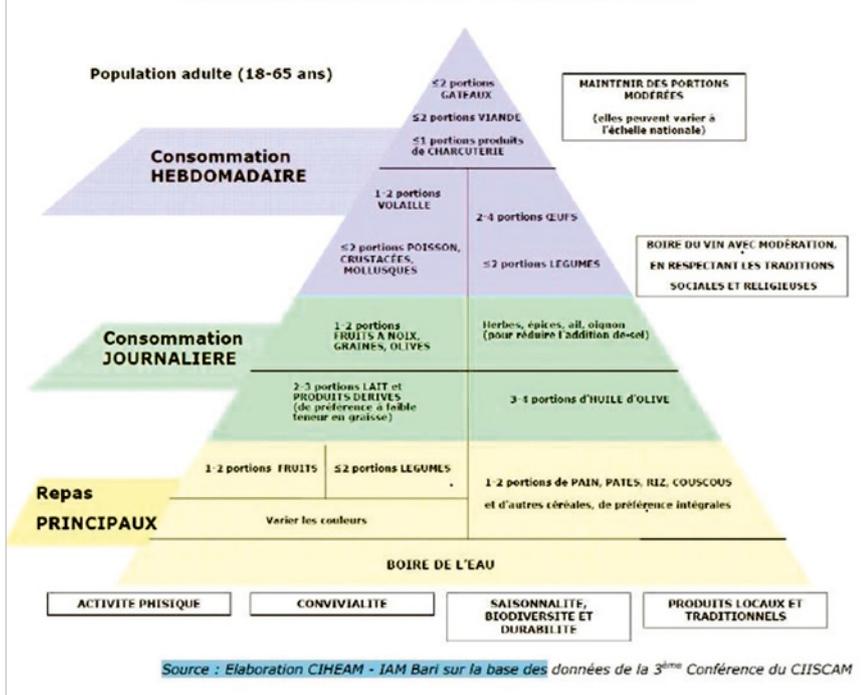
L'alliance Agriculture-Environnement fait écho à l'image du paysan pêcheur chère à Fernand Braudel qui nous rappelle, en passant, qu'une des richesses de nos littoraux est aussi dans les hommes qu'ils fabriquent et qu'ils accueillent : le paysan pêcheur Cooper qui le premier créa en 1970 "Les jardiniers de la mer" pour s'y intéresser à la culture de la posidonie (qui est une plante et non une algue) en est un témoin.

Conclure en forme de quelques propositions

LE PÔLE MER JETTE L'ANCRE À LA SEYNE-SUR-MER

[18]

Figure 1. Pyramide de la Diète Méditerranéenne moderne



per et d'innover, l'existence d'un Pôle Mer devrait aider à ce que l'invention prenne les devants. [20] L'aventure scientifique d'Antarès en est un bel exemple, dont le capteur de neutrinos est ensouillé à 2 400 m de profondeur au large de Porquerolles et dont le câble part de Tamaris. [21]

L'alliance des richesses maritimes forestières agricoles et urbaines de ce bord de Méditerranée a su produire une culture et un mode de vie qui ont fait que la Diète méditerranéenne a été proposée pour une inscription au patrimoine mondial de l'Humanité. Qu'est-ce d'autre, en effet, qu'un art de vivre qui lie alimentation, bien vivre et santé ? [18]

Ici, le site de Fabrègas est une chance et illustre cette alliance Environnement-mer-agriculture, puisque c'est le Conservatoire du littoral qui est désormais propriétaire de ce site emblématique et qui prend la responsabilité d'y relancer l'agriculture¹. C'est un projet phare, regardé de partout. [19]

La culture de la spiruline, qui s'est développée, si elle perdure, au-delà d'un phénomène de mode et d'une seule valeur de niche économique, peut être une piste ; la naturopathie aussi, les fleurs comestibles, les filières sur l'agriculture de proximité telles les concepts "de la terre à l'assiette", toutes ces tendances montrent que les secteurs de l'alimentation et de l'agriculture sont plus que jamais, depuis la vache folle, liés à celui de la santé.

1 / Céline Chicharro, "Le domaine de Fabrègas, un domaine bâti et paysager à redécouvrir", *Regards sur l'histoire de La Seyne-sur-Mer*, n°12, 2012

Pour conclure sur une note optimiste, je voudrais partager ma conviction que tout est là, beaucoup d'atouts et d'héritages et qu'il convient d'inventorier : inventorier tous les projets en cours, parcelle par parcelle, homme par homme, pour reconquérir tous les terrains potentiels où réinventer les jardins vivriers, à l'image de ceux des ouvriers des chantiers, qui avaient, la plupart, "leur campagne"... La ville de demain se doit de faire le lien entre le marin et la restauration, penser à se

nourrir et regarder sa terre nourricière autant en mer qu'à terre.

En chine, déjà, les promoteurs choisissent de construire leurs villes littorales sur des îles artificielles, parce que le foncier leur revient moins cher. Dans un contexte de raréfaction du foncier, on ne peut plus se voiler la face, et ne pas voir ce qui peut aussi arriver en Méditerranée, devant nos côtes. Il faut penser terre-mer comme un même territoire, où on se doit d'antici-



[19]



[19]

En écho à notre usine de torpilles de La Londe-les-Maures, arasée dans les années 90 pour cause de "verruge dans le paysage", mais qui dans sa partie cachée sous-marine est devenue une formidable frayère à poissons, il importe de recomposer les équilibres, déplacer les cloisonnements, réinventer de nouvelles alliances, savoir que le "et" et le "et", comme le disait le philosophe Virilio, est parfois plus riche que le "o".

Et en dernière image de conclusion, cette carte de la DATAR, cartographiant les tendances de la France de 2030 nous raye totalement de la carte dans notre ruralité maritime identitaire. Elle ouvre sur le seul message possible : pour inverser la tendance lourde, la seule sur laquelle peut raisonner l'état centralisé, il est nécessaire d'agir et de résister localement : l'exemple de la commune de Mouans-Sartoux, qui ne demande qu'à être imitée fait souffler des vents d'optimiste, autant que ici, le projet de Fabrègas : ce sont des

projets qui permettent de fabriquer de la référence et d'avancer par diffusion.

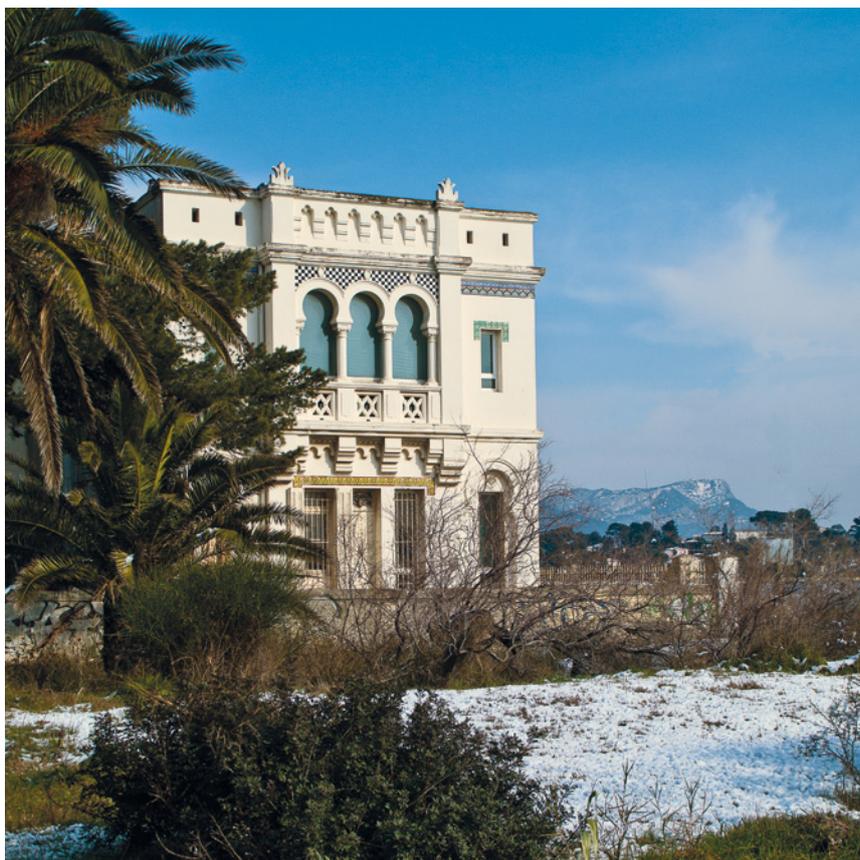
À Mouans-Sartoux, la municipalité est passée à l'acte, elle a racheté une bastide de 4 hectares et a créé un emploi d'agriculteur municipal (pris sur le nombre des employés aux espaces verts) pour créer une régie dédiée à nourrir en bio les enfants des cantines scolaires, puis dans un second temps, toute la restauration collective de la commune avec une récolte annuelle de trente tonnes de légumes. Loin de moi l'idée de collectiviser l'emploi d'agriculteur, mais il importe d'avoir des exemples de voies nouvelles, qui montrent que c'est possible, là où on pensait que c'était trop tard, qu'il n'y avait plus rien à faire, alors qu'on peut inverser les tendances. Au dernier POS, il y avait 30 hectares de terre agricole ; au PLU, ils en ont inscrit 80 et pour aller plus loin, ils ont visé un objectif de 130 ha à reconquérir (en s'appuyant sur le cadastres napoléonien, notamment), en calculant, par

extrapolation, les besoins nécessaires pour nourrir localement en légumes bio tous les habitants de la commune. Et pourtant Mouans-Sartoux est dans le contexte défavorable des Alpes-Maritimes où l'on pensait le point de non-retour atteint.

Il existe déjà des tas de solutions : on peut introduire dans les documents d'urbanisme la nomenclature de "terres nourricières" pour spécifier plus finement l'agriculture ; on peut reconquérir des jardins vivriers dans les "espaces verts" et dans les espaces dits naturels et boisés.

On peut aussi, et là c'est un chantier auquel s'est attelé notre association depuis ces dernières années, adosser la question du jardin vivrier à celle du logement et refaire du lien entre la question de se nourrir et celle d'habiter en posant que se nourrir fait partie de habiter. (Mais là, nous entrons dans un autre sujet, pour une autre conférence...).

[21] Institut Michel Pacha et Antarès



Le Laborieux

D'après le film "Le Laborieux, un homme et son métier", entretien avec Jean Piana.

Association MALTAE (avec la participation de l'association HPS), réalisation Christian Girier, été 2004.



Jean Piana

"Entre terre et mer" tel était le trajet du *Laborieux*, caboteur des chantiers navals, piloté par Jean Piana pendant 33 ans. Le bateau sillonnait la rade du Sud au Nord et d'Ouest en Est, des chantiers navals à l'arsenal maritime, et tractait les gros bateaux jusqu'en haute-mer et les matériaux nécessaires à leur construction. Il était le lien entre la terre où se construisaient les bateaux et la mer où il les accompagnait pour leurs premiers essais.

En 2004, l'association MALTAE a filmé une rencontre avec Jean Piana (1924-2009), ancien capitaine du *Laborieux*. C'est dans la propriété familiale, la *Campagne Piana*, que ce marin de 80 ans est interviewé par Yolande Le Gallo et Odile Jacquemin. Il raconte ses souvenirs, coiffé de sa casquette de capitaine du *Laborieux* qu'il n'a jamais quittée.

Son père, italien d'origine, s'est installé à La Seyne et a travaillé à la Pyrotechnie. Après son certificat d'études, Jean est employé comme mousse chez un patron-pêcheur puis entre aux chantiers navals, à l'atelier des gréements mais ne s'y plaît pas. À 22 ans il devient le patron du *Laborieux* jusqu'à sa retraite en 1977.

Il explique en détail les différentes missions de son bateau. Avec 5 personnes à bord et un moteur de



Jean Piana et la Campagne Piana



À deux pas de la Campagne Piana, la rade



La Campagne Piana, un îlot de verdure



Un îlot de verdure et la cabine de bateau



Jean Piana et Yolande Le Gallo

Le *Laborieux* sur sa câle à Balaguiet



Jean Piana et la cabine de bateau dans son jardin



175 cv, *Le Laborieux* est associé aux différentes opérations des constructions navales : remorquage d'éléments de bateaux, intervention lors du lancement pour enlever le berceau qui se trouvait sous le navire, participation aux essais en mer des nouveaux navires pour régler les appareils de navigation. Jean Piana l'a dirigé pendant 33 ans et a gardé beaucoup d'archives. Il montre des photos de tous les bâtiments construits aux chantiers navals de La Seyne dont des bateaux frigorifiques pour la Russie. Il montre aussi dans son jardin l'ancienne cabine du *Laborieux* qui sert de cabane à outils et ajoute malicieusement qu'au milieu de ses légumes et de ses vignes il est toujours en bateau puisque d'un côté les piquets sont verts et de l'autre rouges... comme dans le chenal !

Avec nostalgie, il termine : *"C'était une vie de famille les chantiers, on se connaissait tous"*.

Le Laborieux est installé près du Musée de Balaguier, il ne peut plus naviguer car la coque est en trop mauvais état et il n'est pas réparable. Jean Piana souhaitait cependant qu'il soit un peu rénové pour servir de témoin de l'époque des chantiers navals et faire partie du patrimoine naval de La Seyne.



Le Laborieux sous une plateforme pétrolière en construction



"Le Laborieux" et l'Atlas

Un plongeur sous-marin se prépare



Le Laborieux transporte les artistes au moment de la fête de la ville





Jean Piana et son équipage



Irène Piana, épouse de Jean, et leurs 3 filles, Rosette, Jacqueline et Yvonne sur *Le Laborieux*



La retraite, Jean Piana et ses amis



Regards

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

n°14

Association

Histoire et Patrimoine Seynois

BP 10315

83512 La Seyne-sur-Mer

Tél. 04 94 74 98 60

www.histpat-laseyne.net

Directrice de la publication

Yolande Le Gallo

Comité de relecture :

**Jean-Claude Autran, Geneviève Bauquin, Monique Estienne, Yolande Le Gallo,
Françoise Manaranche, Dina et Dominique Marcellesi, Odile Jacquemin**

Crédits photographiques :

**Geneviève Bauquin, Christian Calabrese, Pierre Diez, Monique Estienne,
Association HPS, Odile Jacquemin, Association MALTAE, Claude Majastre,
Dina Marcellesi, Mauricette Maximin, Pierre Mayet, Roland Paesani, Jean Piana,
Roger Schwartz, Service historique de la Défense**

Conception graphique et réalisation

Imprimerie Hémisud

04 94 14 70 14

ISSN 1637-889X



