

## L'Arsenal de Toulon, une ville dans la ville

Discours de réception de l'Ingénieur général Michel Colas  
Réponse du Médecin général inspecteur Bernard Brisou

Messieurs les présidents honoraires  
Monsieur le président.  
Mesdames et messieurs.  
Mes chers collègues.

Par son remarquable discours de réception « Le Verbe et l'Image » le professeur Meyrueis a clôturé la session des heures de l'Académie pour l'année 2005.

Après l'agréable intermède musical du docteur Marmottans, j'ai la tâche difficile de poursuivre celles de cette année puisque, le mercredi 4 décembre 2004, me rendant comme chaque premier mercredi du mois à la séance privée de l'académie, l'amiral Guillou, répondant à mes civilités, me félicitait pour mon admission au sein des membres « résidants » de notre compagnie.

Ma surprise était confirmée par le discours introductif du président, annonçant les résultats des votes de notre collège.

A cette surprise succédait simultanément une triple inquiétude, d'abord celle de me présenter à votre auditoire, si choisi, si cultivé mais surtout coutumier d'une excellence me paraissant inabordable.

Plus à l'aise dans les domaines des idées et de l'action que dans celui du verbe, peu entraîné par ailleurs à ce genre d'exercice, je réclame donc de votre part une extrême indulgence.

A l'inquiétude de l'instant présent s'ajoute celle d'être introduit dans le cercle restreint des membres résidants ; détenteur d'aucun nouveau droit, j'ai par contre le devoir d'enrichir le patrimoine culturel de notre compagnie par des recherches personnelles puis de vous les faire connaître.

Je remercie donc le médecin général inspecteur Brisou, mon parrain et président, pour l'honneur qu'il me fait en m'accueillant parmi ses membres et en répondant dans quelques instants à mes propos.

Ce parrainage est sans doute pour vous une façon d'honorer la mémoire de votre grand père, monsieur Pierre Lefort, directeur des travaux hydrauliques de Toulon du premier mai 1896 jusqu'à son décès survenu à la sortie de son bureau le 14 avril 1900. Un de mes illustres prédécesseurs qui a œuvré au cours d'une période particulièrement fertile en études et en construction d'ouvrages maritimes dans la zone Missiéssy , comme nous le verrons tout à l'heure.

Hommage, peut-être aussi à votre ex voisin et ami, Charles Henri Suder, mon premier directeur à Toulon, décédé il y a sept ans presque jour pour jour. Il occupait le fauteuil numéro quarante huit et vous en avez prononcé l'éloge funèbre.

Ma dernière inquiétude est celle de me voir attribuer le fauteuil numéro quatorze, précédemment occupé par le commissaire général De Saint Stéban dont la présence ce soir m'honore particulièrement. Il y a plus de vingt cinq ans, monsieur le commissaire général, vous avez, au cours de votre discours de réception, décrit la vie à bord d'un bateau de la marine royale à la fin de la première moitié du dix neuvième siècle. Cette marine royale devenue marine nationale, vous en connaissiez tous les principes de fonctionnement, puisqu' au cours de cette même année, après plus de quarante années de service, vous quittiez les prestigieuses fonctions de directeur central du commissariat de la marine. A la très grande satisfaction de notre Académie vous avez alors choisi de vous retirer dans le pays de votre épouse, tout en gardant vos racines profondes dans ce petit village de Cennes Monestiès, au pied des montagnes noires, que les hasards de ma carrière m'ont fait découvrir il y a maintenant plus de trente cinq ans.

A l'époque, sans vous connaître d'ailleurs, on m'avait beaucoup parlé de vous. Bien que votre carrière fût très parisienne, la rade de Toulon vous était familière, pour y avoir servi pendant de nombreuses années, comme chef de service des approvisionnements de la flotte mais surtout comme professeur et directeur de l'école du commissariat de la marine. A partir de 1981, libéré de vos responsabilités professionnelles, vous vous êtes investi totalement pour notre Académie. D'abord en enrichissant notre patrimoine historique et culturel par de multiples conférences et communications sur une grande variété de sujets. Puis devenu vice président, au côté de l'Amiral Guillou, vous vous êtes chargé de la rédaction et de la publication de notre bulletin annuel.

Devenu membre émérite au cours de l'année 2004, le privilège d'occuper votre siège m'a été offert.

Je vais donc essayer, dans le domaine de mes compétences, certes différentes, monsieur le commissaire général, de respecter cette pensée de Colette « Suit le chemin, c'est-à-dire le vôtre, et ne t'y couche que pour mourir ».



Nous avons en commun le goût de l'histoire et la nostalgie de notre passé professionnel, mais avec le recul du temps, j'ai pris conscience de mon ignorance sur l'histoire de cet arsenal dont j'avais franchi les grilles quotidiennement pendant de nombreuses années, absorbé très certainement par le bruit de fond des problèmes journaliers souvent très terre à terre. La préparation de mes propos de ce soir « l'Arsenal de Toulon, une ville dans la ville » a d'abord été pour moi l'occasion de combler partiellement cette lacune.

Avant d'aborder le fond du sujet, il me paraît efficient de rappeler et de fixer quelques définitions pour bien le délimiter.

Le mot arsenal d'abord, nous vient directement de l'italien arsénale, d'origine arabe : dar (as) san'a « la maison ou l'on construit ».

Définir la ville mériterait sans doute de longs développements mais je ne m'étendrai pas.

Jusqu'au dix-huitième siècle, la ville se définissait par la muraille qui l'isolait du plat pays, et, à l'intérieur de laquelle, juges, prêtres et marchands exerçaient leurs activités, définition qui opposait la ville à la campagne, tant par son environnement géographique que par son mode de vie. Les murailles ont le plus souvent disparu et leurs emprises utilisées à des usages multiples. La ville est alors devenue une société localisée dans un espace organisé, définition que j'ai adoptée pour l'assise de mon exposé.

Cette société est généralement placée sous une autorité et regroupe les éléments humains qui par la richesse de ses diversités en assurent la vie économique et culturelle.

L'espace, lui, est souvent organisé sous la contrainte des données naturelles (le relief, le sol et le climat) mais il est meublé par des équipements fabriqués par l'homme nécessaires à son logement, utiles à son travail (les usines, les magasins et les bureaux) et à ses déplacements (la voirie et les réseaux), et, indispensables à sa vie publique communautaire (les écoles, les hôpitaux, les services sociaux, les spectacles et le culte).

Tous ces éléments se modifient dans le temps en fonction des besoins avec une tendance naturelle à s'étendre pour répondre à l'accroissement de la population et à l'évolution des mentalités.

Nous allons voir comment l'arsenal de Toulon au fil de son histoire est devenu cette société localisée dans un espace organisé.

Mes propos, fruits de la lecture d'ouvrages et de thèses universitaires connues, ne vous apprendront sans doute pas grand-chose, mais, fort opportunément mes scrupules ont été atténués par le souvenir de cette pensée un peu provocatrice d'André Gide « Toutes choses sont dites déjà, mais comme personne n'écoute, il faut toujours recommencer ».

Dans une première partie nous allons revenir sur l'histoire de cet espace avec ses principaux agrandissements et aménagements successifs puis sur celle de l'autorité qui a dirigé et contrôlé les actions d'une population militaire et civile travaillant pour le même objectif avec des origines et des statuts très différents.

Nous verrons enfin comment cet arsenal a su se rendre autonome par ses multiples équipements : hospitaliers, techniques, sociaux, sportifs et culturels au service de l'outil industriel « dar as san'a », dans son environnement militaire.

Dans une seconde partie, nous aborderons les évolutions, pour certaines très récentes de cette ville dans la ville.

Espace organisé : L'arsenal s'est organisé dans ou autour d'un facteur site exceptionnel, pénalisé toutefois par un positionnement géographique médiocre puisque Toulon était à l'écart des grands axes de circulation et des anciennes voies romaines.

Il a fallu attendre le milieu du dix-neuvième siècle pour voir arriver le chemin de fer et la fin du vingtième siècle pour obtenir une liaison routière rapide avec Marseille et Nice.

Les romains avaient déjà exploité le facteur site puisque « l'itinéraire maritime dit d'Antonin » fait mention du port de Telo Martius comme lieu de mouillage des galères et port de rattachement de la flotte romaine dès la fin du deuxième siècle après Jésus-Christ, la racine grecque de Télós signifie « station militaire ».

Malgré ses atouts maritimes « Civitas Tholonis » fût peu utilisé, à l'exception d'un commerce de la pourpre, car cette petite cité était peu fortifiée, les pirates et autres sarrasins y faisaient de fréquentes incursions pour y pratiquer pillages et autres exactions.

Les massifs montagneux dans toutes les directions pénalisaient les communications avec l'arrière pays, l'axe Marseille / Nice passait très au nord.

La proximité de Marseille et l'absence de débouché vers l'intérieur défavorisaient le commerce. Ce site, au contraire, comme nous allons le voir, a révélé toutes ses qualités pour les activités maritimes militaires.

En 1481, Toulon devient français avec le rattachement de la Provence à la France. Charles VIII (1470-1498) fait alors le choix de Toulon pour la construction de nefs « devant avoir du tirant d'eau », bien que les villes d'Arles et de Marseille demeuraient encore les ports de guerre sur la Méditerranée.

Louis XII (1462-1515) qui succède à Charles VIII en 1498 fait réaliser la première fortification importante de la rade « La Grosse Tour » plus connue sous l'appellation de Tour Royale. Elle est achevée en 1524 sous le règne de François premier (1494-1547).

Jusqu'en 1594, année au cours de laquelle le parlement d'Aix reconnaît Henri IV comme légitime roi de France, il y a peu d'évolutions significatives. Il faut attendre l'arrêt de la cour de Provence du 30 juin 1599 portant création d'un « Arsenal Maritime au service du roi Henri IV », pour que notre espace commence à s'organiser.

L'Arsenal était né sur le papier, il allait se développer dans l'espace avec les réalisations d'une darse « dite Henri IV » côté mer pour les navires de guerre et de commerce, de remparts côté terre pour remplacer les vieilles fortifications moyenâgeuses.

La nomination de Richelieu comme chef du Conseil du roi Louis XIII en 1624 allait marquer la naissance de la marine de guerre.

Richelieu donne l'ordre de faire construire les navires de guerre à Brest et à Toulon, ou en 1628 il fit acheter des terrains pour l'édification d'un « grand arsenal maritime » dont les travaux ne débiteront qu'en 1639.

En 1643, à la mort de son père, Louis XIV n'a que cinq ans. Il doit attendre la mort de Mazarin en 1661 pour marquer le début de son règne et nommer Colbert (1619-1683) secrétaire d'état à la marine en 1669.

Colbert, que je vais évoquer à maintes reprises, est peu satisfait des projets d'extension de l'arsenal de Toulon qu'il avait reçu. Il décide alors en février 1679 d'envoyer Vauban à Toulon.

Celui-ci ingénieur du roi et commissaire général des fortifications, reconnaissait que « la marine n'est pas de son métier », et avouait de bonne foi qu'il « n'y entendait que très peu de choses ».

Mais le 3 mars 1679 Vauban écrivait néanmoins que « la rade de Toulon est la plus belle et la plus excellente de la Méditerranée ».

Dans les quinze années qui suivirent, l'arsenal devenait un immense chantier de construction, avec côté mer la réalisation d'une seconde darse et côté terre l'agrandissement des remparts.

De cette époque il nous reste « La Corderie » achevée en 1697 et le magasin à poudre de Milhaud ouvrage peu connu puisque mal entretenu et situé au fond de l'actuel arsenal.

Les ingénieurs Gombert et Niquet nous ont laissé le fort de l'Aiguillette (1674-1680) et le fort Saint-Louis (1692-1697).

A la fin de ce dix-septième siècle, le port de guerre, création des rois de France, destiné à servir la politique extérieure de Louis XIV, est déjà devenu prépondérant par rapport à l'agglomération, le port de commerce encore imbriqué dans le port de guerre est inexistant.

Le dix-huitième siècle, bien que très riche pour l'histoire de Toulon, ne verra pas de nouvel agrandissement de l'arsenal mais on continue à se protéger aussi bien côté terre que côté mer par la construction des forts d'Artigues( 1710 ), de St. Catherine ( 1764) et de Lamalgue (1770).

De cette époque il nous reste aussi « la nouvelle aile » de la boulangerie commencée en 1750 mais véritablement achevée qu'en 1785.

L'intérieur de cet ouvrage remarquable, n'est malheureusement plus accessible au public pour des raisons de sécurité. Il abrite encore une série de huit fours doubles sous des voûtes en briques et en pierres de taille.

En 1779 l'arsenal est doté de sa première forme de radoub en sur une idée originale de l'ingénieur des constructions navales Groignard. Le sieur Verguin, chargé des constructions dans l'arsenal sous les ordres de l'intendant Hurson n'avait pas réussi à résoudre le problème, rendu difficile par l'absence de marée.

Ce bassin est toujours utilisé et la technique « Groignard » qui consistait à réaliser un caisson étanche à sec, à l'amener par flottaison sur le site choisi, à l'immerger et à réaliser sous pompage les maçonneries a fait école puisqu'au vingtième siècle les deux grands bassins Vauban ont été réalisés suivant cette technique à quelques variantes près.

Du sieur Verguin, envers lequel je viens de me montrer un peu sévère, il nous reste une partie du bâtiment de l'horloge, construit entre les années 1773 et 1776 pour y abriter les bureaux de la Marine. L'aile sud a été démolie au cours de la dernière guerre.

Une nouvelle étape est franchie en 1781 avec la liquidation de l'arsenal de Marseille, Toulon, devient alors le seul port de guerre sur la Méditerranée.

Sous le premier empire l'arsenal change peu.

Napoléon avait peut-être gardé une opinion très réservée sur la ville qui avait ouvert ses portes aux anglais mais surtout sa stratégie maritime était orientée sur la Manche, face à l'Angleterre d'où la construction à Cherbourg de la célèbre jetée du Homet.

Il a fallu attendre le retour de la monarchie pour que l'arsenal de Toulon connaisse de nouvelles extensions et atteigne son paroxysme au début du vingtième siècle.

Dès 1816 les projets d'extension se multiplient et se font concurrence, les uns préconisent une extension vers le sud donc vers la Tour Royale en aménageant des terrains que la marine possédait déjà partiellement pour entreposer les bois dans des fosses d'immersion, les autres d'une vision plus large proposent une extension vers l'ouest.

Par ailleurs le port de commerce, toujours avec ses mêmes handicaps, souhaitait s'agrandir pour au moins s'affranchir des contraintes militaires.

L'extension vers le sud l'emporte néanmoins, car en 1833 le nouvel arsenal du Mourillon, spécialisé dans les constructions neuves, est inauguré suivant le projet dressé par l'ingénieur des travaux hydrauliques De Montluisant.

Dans le même temps la chambre de commerce, créée en 1833, obtient par la Loi du 21 juin 1838 la construction d'un port de commerce, inauguré en 1841 avec le nouveau bassin de la Rode tout en conservant la partie nord-est de la vieille darse.

Toutes les zones côtières est et sud-est sont donc saturées et très rapidement l'arsenal du Mourillon s'avère insuffisant.

En 1841 on reprend l'idée, déjà jugée sous Louis XVI, comme la plus favorable d'une extension vers l'ouest avec l'acquisition des terrains marécageux de la zone de Castigneanu pendant que l'arsenal dit de Vauban s'équipe de deux nouveaux bassins parallèles au bassin Groignard.

Dans cette extension de Castigneanu, inaugurée en 1859, l'escadre pouvait en peu de temps faire le plein de ses vivres, de ses munitions et de son nouveau combustible le charbon car nous sommes au début de la machine à vapeur.

Pendant ce temps l'agglomération, bloquée par ses fortifications, rencontrait beaucoup de difficultés pour s'agrandir. Cet agrandissement fût toutefois décrété en 1852 par le président de la république qui deviendra Napoléon III.

Avec le second empire et les guerres coloniales les arsenaux du Mourillon, de Vauban et de Castigneanu deviennent trop petits et une déclaration d'utilité publique prise le 23 janvier 1859 autorise une nouvelle extension sur les terrains de Missiéssy, puis sur les terrains de Malbousquet, de Lagoubran, de Milhaud et de Brégaillon entre 1862 et 1868.

L'Etat a pris possession du domaine de Missiéssy le 12 mars 1860 et son magnifique château, dans lequel Louis XIV avait séjourné, fût transformé une première fois pour y loger les élèves de la pyrotechnie et une seconde fois pour y abriter les gendarmes maritimes.

A proximité une source abondante d'eau potable fertilisait les terres de l'ancien domaine qui ne fût plus jamais exploitée, mais que nous avons retrouvé par hasard vers les années 1980 lors de la construction d'un atelier nucléaire dans la zone de Missiéssy .

IL serait fastidieux de vous énumérer tous les ouvrages construits au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle, je mentionne toutefois la darse Missiéssy avec ses trois bassins associés, partiellement réalisé par l'ingénieur Lefort, grand père de notre président, et les trois grandes jetées construites entre 1878 et 1891.

Ces grandes jetées mériteraient à elles seules un long développement, car j'ai entendu beaucoup de propos inexacts à leur sujet et leur maintien en condition est vivement d'actualité.

Au début du vingtième siècle, l'arsenal n'est plus une ville dans la ville, c'est la ville avec une agglomération, je dirai accessoire, qui essaie de survivre et de se développer là où les ministères de la guerre et de la marine l'autorisent !

Le ministère de la guerre, déjà implanté au sein de la ville dans l'arsenal de terre et dans les fortifications depuis 1690, s'étend à partir de 1890 avec la construction des casernes de Lamé, de Gouvion Saint-Cyr, de Bazeilles et du Polygone pour y loger ses huit régiments, la municipalité avait même demandé l'installation de l'école d'artillerie, en définitive construite à Tarbes.

Le ministère de la marine plus modestement a installé sa préfecture maritime sur la place d'Armes, qui est devenu avec son kiosque à musique un lieu de rencontre en plein centre ville animé par une vie culturelle, comme en témoigne cette photo prise en 1900 par le père d'un joaillier toujours présent sur la place.

L'arsenal a pris possession de la ville intra- muros, il va la prendre extra- muros avec les forts et les batteries.

Inutile de vous énumérer tous les forts et les batteries construits sur les hauteurs de la ville et le long de la côte pendant la seconde moitié du dix- neuvième siècle et le début du vingtième, j'en ai dénombré une bonne cinquantaine. L'académie organisera, par ailleurs en 2007, une table ronde sur le sujet, je ne veux donc pas anticiper sur les interventions des futurs orateurs.

Certains de ces forts ont subi les rigueurs du temps par faute d'entretien, mais d'autres, comme le fort de Six-Fours, encore utilisés à des fins militaires sont des témoins exemplaires de l'architecture militaire.

La contrainte des servitudes, associées à ces forts, fixées par l'article 50 du code Napoléon n'a pas eu que des effets pervers pour le développement de l'urbanisme, puisqu'elle a souvent protégé nos cotes et nos collines d'une urbanisation anarchique que l'on peut malheureusement constater ailleurs.

Les heurts entre les civils et l'administration militaire furent donc très nombreux à cette époque car les fortifications autour de la ville de Toulon, qui s'étaient par ailleurs agrandies avec les successives extensions de l'arsenal étaient soumises aux mêmes règles.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale l'agglomération de Toulon ressemble à une vaste caserne. En 1925, après vingt ans d'âpres discussions, elle obtient la démolition d'une partie des fortifications tandis que l'arsenal continue à s'équiper en particulier avec les quatre grands bassins Vauban et les extensions de la pyrotechnie et du parc des Arènes.

En 1939 l'arsenal dispose de 10 kilomètres de quais et de treize formes de radoub, nous avons atteint le paroxysme d'une ville dans la ville, nous verrons dans la seconde partie qu'après la libération la tendance va s'inverser.

### Organisation.

En introduction je rappelais qu'une société organisée doit être placée sous une autorité, représentée bien évidemment aujourd'hui par le préfet maritime.

Cette organisation a été le fruit d'une longue gestation et l'autorité militaire unique fut longtemps controversée et souvent remise en cause.

En 1631, avec Richelieu, un premier règlement sérieux organise les arsenaux en régularisant les charges de l'Amiral et en instituant celles des commissaires.

Mais c'est en réalité Colbert, avec les célèbres Ordonnances de 1689, rédigées en fait par son fils Seignelay à partir des notes de son père décédé en 1683, qui, avec 23 livres, 112 titres et 200 articles organise le service des arsenaux et définit entre autres les rôles respectifs des intendants, des commissaires et des contrôleurs.

Cette organisation était bicéphale, l'amiral exerçait son autorité uniquement sur la flotte et sur les opérations militaires ; l'intendant chargé de la trésorerie, des finances, des approvisionnements, des vivres, des stocks, des travaux de construction des navires et des infrastructures, de la justice, de la police, du service médical et du soin des âmes était en fait la véritable autorité de l'arsenal.

Cette organisation bicéphale a fonctionné jusqu'en 1765, soit pendant près d'un siècle.

En 1765, monsieur De Choiseul avec une nouvelle réglementation dépossède l'Intendant d'un certain nombre de ses attributions au profit de l'Amiral, déchéance encore accusée par une nouvelle ordonnance de 1776.

Je n'insiste pas sur les nombreux changements intervenus sous la révolution dont le fil conducteur était de considérer que l'administration et le fonctionnement de l'arsenal étaient incompatibles avec les fonctions militaires, les officiers de vaisseaux, généralement fidèles à l'ancien régime, sont donc exclus de l'administration des arsenaux.

L'Arrêté du 7 floréal an VIII (28 avril 1800) crée la notion d'un chef unique de l'Arsenal : le préfet maritime, dont le statut n'était pas obligatoirement militaire, était assisté de trois contre-amiraux, de deux conseillers d'état et d'un ordonnateur.

Le décret du 7 thermidor an VIII fixe les attributions de ce préfet maritime.

Il devient le correspondant unique du ministre avec la responsabilité de la direction générale des travaux, de la sûreté du port, de la protection des côtes et du commandement des bâtiments armés avec, cinq « détails » sous ses ordres.

La direction des travaux maritimes est créée ( en remplacement du service des travaux et des bâtiments civils ) encadrée par des ingénieurs des ponts et chaussées en position de détachement à la marine, placés sous les ordres du préfet maritime.

Mais comme l'écrivait fort justement le philosophe Alain « Tout pouvoir sans contrôle rend fou » le service de l'inspection, qui n'a pas encore reçu son appellation de corps du Contrôle, est donc créé, avec un représentant résident dans chaque port indépendant du préfet maritime.

Il n'en portait pas encore le nom, le contrôle résident, spécificité de la marine, était né.

La dualité des pouvoirs entre le Commandant et l'Intendant, voulue par Colbert, a donc disparue, et, les prémices de l'organisation actuelle, avec quelques nuances étaient déjà en place.

L'Ordonnance royale du premier juillet 1814 sous la première restauration ne remet pas vraiment en cause cette organisation : le chef d'état-major devient le major général, le chef des constructions navales, des mouvements généraux et de l'artillerie deviennent des directeurs, le chef de l'administration et de la comptabilité devient un commissaire général.

Mais la seconde restauration, l'Ordonnance royale du 29 novembre 1815, nous fait revenir à l'ordonnance de 1776 donc au retour de l'Intendant et il a fallu attendre l'Ordonnance du 27 décembre 1826 pour revenir à l'autorité unique du préfet maritime mais dont le statut militaire n'était toujours pas obligatoire.

La suite du dix-neuvième siècle et le début du vingtième connurent de nombreuses adaptations souvent majeures avec l'affirmation du rôle du major général et l'émergence de l'autonomie des différents directeurs, d'autant qu'à la fin du dix-neuvième siècle les mutations fréquentes des préfets maritimes, obligatoirement choisis parmi les vices-amiraux depuis le 20 avril 1875, désorganisent le fonctionnement.

Des réflexions successives apportent la création du grade de directeur du service de santé le 25 mars 1854 mais l'administration des hôpitaux relève toujours de la direction du commissariat jusqu'au 31 mars 1890, date historique où la tutelle des commissaires sur les médecins vieille de deux siècles disparaît.

La loi du 2 mars 1902 organise de façon précise le corps du Contrôle avec un recrutement spécifique par concours, créé le Contrôle central, le Contrôle mobile et le Contrôle résident dans chaque port, à la suite de quoi le 5 septembre 1909 on crée le corps parallèle des inspecteurs généraux.

En conclusion de ce paragraphe je dirai que tout au long du vingtième siècle et des trois siècles précédents divers corps se sont constitués et le fonctionnement des nombreux services se sont transformés graduellement pour s'adapter aux nécessités et aux progrès de l'art naval, aux moyens de production et de communication, et, à la situation politique et économique du pays.

Colbert avait mis en place une trinité : l'intendant, le commandant et le contrôleur ; le contrôleur résident a subsisté par le renfort de la loi de 1902 jusqu'au mois de décembre 2005 comme nous le verrons dans la seconde partie, l'Intendant et le Commandant ont disparu, remplacés par le préfet maritime.

Eléments humains.

Une société organisée doit regrouper tous les éléments humains qui contribuent à son développement économique et culturel.

La population des militaires et des civils de l'arsenal, avec la diversité des statuts et des professions, constitue une société spécifique qui s'est façonnée au fil des siècles.

Lorsqu'en 1626, le cardinal Richelieu prend la décision de créer à Toulon un parc de construction de navires avec la fleur de lys, la petite ville ne possédait pas les moyens humains nécessaires à cette grande entreprise.

Les mauvaises langues disaient même que l'indolence de la population locale serait un obstacle majeur à la réussite du projet.

Les spécialités de charpentiers, de perceurs, de calfats et même d'ingénieurs, qualifiés et en nombre suffisant, faisaient défaut, et, il a fallu provoquer une immigration massive depuis la Corse et l'Italie.

A cette époque les travailleurs de l'Arsenal formaient une communauté autonome qui vivait en dehors de l'agglomération.

L'ordonnance de Colbert du 15 août 1689 sur l'ordre de marche des arsenaux fixait avec précision les horaires de travail rythmés au son du canon, interdisait d'y introduire certaines denrées et obligeait les personnels à prendre les repas sur place.

Une vie sociale, indépendante de l'agglomération, était donc née avec des règles particulières.

L'histoire de cette vie sociale dans les trois siècles qui ont suivi nous est magistralement racontée dans l'ouvrage de monsieur Charles Galfré « Histoire sociale de l'Arsenal de Toulon ».

J'en ai gardé trois idées essentielles : une vie syndicale indépendante sans pour autant négliger des liens avec les courants nationaux, une interaction importante avec la démographie de l'agglomération et enfin une influence directe sur la vie politique locale.

La vie syndicale s'est traduite pendant plus de deux siècles par un certain nombre de mouvements sociaux particulièrement fréquents depuis le début du vingtième siècle.

Je ne vais pas, tous, vous les citer afin de ne pas laisser planer la désagréable impression que l'activité de l'arsenal se limite à une longue suite de grèves et de manifestations paralysant l'outil industriel et perturbant la circulation de l'agglomération.

J'en citerai trois : la première, celle du 29 septembre 1772 provoquée par la brutalité des gardes suisses envers deux ouvriers. Elle a eu pour résultat la fin des châtiments corporels et de l'envoi aux galères en guise de punition.

Celle de 1935 qui a dégénéré en bataille rangée boulevard de Strasbourg, rue d'Alger avec deux morts dans le passage Montétty.

La grève de 1998, enfin, déclenchée par la décision du ministre de la Défense de faire réparer par un chantier civil un bateau de la marine nationale « Le Var », endommagé par un autre bateau de la marine « Le Jules Verne ».

« Le Var » a été réparé à Marseille et l'arsenal de Toulon a perdu son monopole historique pour la réparation des bateaux de la marine nationale.

A ces populations civiles d'ouvriers et de cadres en général très sédentaires, il faut ajouter la population militaire, variable au cours de l'histoire, beaucoup moins sédentaire et aux origines régionales diverses mais souvent bretonnes dans le passé.

Cette population a exercé une pression importante sur la démographie de l'agglomération.

On observe une parfaite corrélation entre les variations de l'activité de l'arsenal et celles du nombre des habitants de la cité.

L'agglomération devait héberger la main d'œuvre venue de l'extérieur

Ces populations en 1869 représentaient 42% du corps électoral.

Dans les conseils municipaux successifs de l'agglomération et des communes limitrophes, toutes tendances politiques confondues, les élus issus de l'arsenal ou de la marine étaient et sont encore nombreux.

Dès la seconde moitié du dix huitième siècle, l'agglomération se développe à partir de l'arsenal. Elle organisait sa vie quotidienne sur le rythme de l'activité de celui-ci, au son du canon d'abord puis de la sirène plus tard, « la ville s'éveillait avec la marine et s'endormait avec elle » dira un contemporain.

L'agglomération ne cherchait d'ailleurs pas à se diversifier vers d'autres activités économiques malgré quelques efforts pour essayer de développer le port de commerce, qui subissait les contraintes imposées par la proximité du port de guerre, il était desservi par des rues étroites et il souffrait de la concurrence du port de Marseille.

Le chemin de fer ne desservira le port de commerce qu'à partir de 1938 alors qu'il desservait l'arsenal depuis 1859.

L'arsenal avait le souci de former ses ouvriers et ses cadres dans ses propres écoles afin de suppléer les carences de l'éducation nationale qui avait perdu le sens de l'apprentissage et d'une réelle formation.

Les habitants de l'agglomération, par famille entière, souvent de père en fils trouvaient leur refuge dans l'arsenal.

A l'abri du chômage l'ouvrier y entraînait comme apprenti et recevait une formation continue de qualité qui pouvait le conduire vers de hautes fonctions.

Cette formation interne pouvait même conduire à de très hautes responsabilités, j'en connais personnellement deux exemples, l'un et l'autre issus des apprentis de Cherbourg, le premier a terminé sa carrière comme ingénieur général de l'armement responsable des programmes les plus importants, le second s'est hissé au niveau des administrateurs civils et fût même responsable, au côté de Michel Platini de l'organisation du Mondial 1998.

Mais la grande majorité occupe pendant toute leur carrière le même atelier ou le même bureau pour se retrouver à la retraite sur le même terrain de boules, activité pour laquelle d'ailleurs ils se montrent particulièrement habiles.

Les mauvaises langues disent que cette habileté est le fruit d'un long entraînement quotidien mais ce sont les mauvaises langues, il n'y a pas de terrains de boules homologués dans l'arsenal.

Santé des habitants et divers.

Une société organisée ne peut se concevoir sans se préoccuper de la santé morale et physique de ses occupants. Une fois de plus nous devons les prémices de cette organisation au livre vingt des Ordonnances de Colbert qui traite dans la même entité du service médical et du soin des âmes.

Le soin des âmes était prodigué par des jésuites instruits dans un séminaire implanté dans chaque port et maintenu à un haut niveau par des offices religieux obligatoires.

Le séminaire des jésuites a disparu, mais il existe toujours dans l'arsenal une chapelle vouée au culte catholique mais dans laquelle les pratiquants des autres religions peuvent se réunir.

L'esprit de l'ordonnance de Colbert est donc toujours respecté mais les offices religieux ne sont plus obligatoires.

Le service médical était organisé autour d'un hôpital, placé sous la direction de l'Intendant assisté, pour la gestion, d'un commissaire, mais l'Ordonnance prévoyait en outre un navire hôpital dans chaque port.

En 1669 un hôpital est construit à Saint-Mandrier pour soigner les marins en ayant pris soin de choisir un site excentré, car à leur retour de mer ils pouvaient présenter des risques de contagion.

En 1785 l'hôpital de Saint-Mandrier est désaffecté une première fois et un nouvel hôpital est aménagé dans l'ancien séminaire des jésuites.

En 1818 il est devenu insuffisant, il est alors décidé de construire à Saint-Mandrier un nouvel hôpital qui sera inauguré en 1830.

Réalisés uniquement par les forçats, les bâtiments qui comptaient environ sept cent lits, existent toujours surplombés par la célèbre chapelle dite des forçats.

Cet hôpital a été maintenu en activité jusqu'en 1931, après la livraison de la seconde tranche de l'actuel hôpital Sainte-Anne, construit dès 1910 avec les pierres de la magnifique carrière souterraine de Fontvieille, transformée en pyrotechnie. Elle n'est donc malheureusement pas accessible au public.

L'hôpital Sainte-Anne sera lui-même transféré au début de l'année 2008 dans ses nouveaux locaux monoblocs en cours de construction sur le site de l'ancienne caserne de Grignan.

L'arsenal est de plus doté d'un certain nombre d'infirmes.

Derrière ces locaux techniques maintenant équipés des dernières et des meilleures technologies (l'hôpital Sainte-Anne a possédé un IRM avant la ville de Toulon) nous avons le corps des médecins de la marine recrutés jusqu'en 1850 parmi les bacheliers et formés dans les hôpitaux militaires à Brest, Rochefort, Toulon et au Val de Grâce.

A partir de 1890 les écoles étaient regroupées à Bordeaux.

L'autorité de Colbert avec ses Ordonnances, comme nous venons de le voir, a mis en place les prémices de l'autonomie des arsenaux vis-à-vis des agglomérations d'accueil. Au fil des années elle s'est affermie par un ensemble de services.

Un service des marins pompiers, qui intervient principalement dans l'Arsenal mais pas uniquement puisqu'au milieu du siècle dernier, appelé en renfort à Marseille sur l'incendie d'un grand magasin, il y est resté pour remplacer le service municipal défaillant.

Un service de la poste navale, dont l'Amiral Arata, dans son discours de réception, nous a déroulé l'histoire et ses domaines d'intervention.

Un club sportif, l'USAM, qui offre une grande variété d'activités sportives et culturelles, depuis le théâtre jusqu'au rugby, en passant par le bridge et le tennis.

De ce club est issu Fabrice Santoro, à qui voilà plus de trente ans je faisais faire les premières balles, il ne doit plus s'en souvenir !

Un bureau des logements, véritable agence immobilière, qui en accueillant les nouveaux arrivants, civils et militaires, essaie dans la mesure de ses possibilités de résoudre le problème coûteux et difficile de l'hébergement à Toulon.

Des services techniques qui assurent la distribution de l'eau, du gaz, de l'air comprimé, de l'énergie électrique avec une centrale autonome de secours, le ramassage des ordures ménagères en tri sélectif et l'évacuation des eaux usées dorénavant vers le cap Sicié.

Un service de l'urbanisme qui assure la gestion des milliers d'hectares affectés au ministère de la Défense entre les deux frontières du bassin méditerranéen, contre les pressions municipales et les appétits des promoteurs.

Une ville se caractérise aussi par sa gastronomie, et, certaines tables, avant la mise en service de la cuisine centrale, s'offraient une très haute réputation, elles n'ont sans doute pas encore totalement disparu en particulier sur les bateaux.

Cette longue énumération à la Prévert, confirme la totale autarcie, passée et toujours actuelle, de cette ville dans la ville.

## **Conclusion.**

L'arsenal de Toulon, société localisé dans un espace organisé, avait acquis par son histoire une totale autonomie vis-à-vis de l'agglomération, en contribuant même largement à son développement économique et humain tout en influençant fortement sa vie politique. Nous l'avons démontré.

Cette autonomie a connu son degré le plus élevé à une période que je situe au milieu du vingtième siècle.

Qu'en est-il réellement aujourd'hui, alors que nous sommes dans la première décennie du vingt et unième siècle ?

La volonté d'un retour à l'esprit des ordonnances de Colbert apparue sous la Restauration a bien évidemment disparue. L'autorité du préfet maritime s'est totalement affirmée au cours du vingtième siècle et n'est plus contestable aujourd'hui. Son autorité s'est même élargie sur l'ensemble du bassin méditerranéen, préfet de la mer, il représente maintenant l'Etat dans ses actions en mer.

Par ailleurs la fonction de major général, assurée par un officier général, dont la forte personnalité de certain pouvait quelquefois éclipser l'autorité du préfet maritime, tout au moins dans l'Arsenal, a été supprimée. Ses attributions ont été réparties entre l'adjoint territorial et un officier supérieur chargé des problèmes quotidiens de la base navale (la sûreté, la sécurité, les mouvements sur le plan d'eau militaire etc.), appellation qui remplace désormais celle d'arsenal.

Sur ces deux points on peut donc déceler la volonté du législateur d'affirmer l'autorité du préfet maritime, mais ses attributions se sont, par ailleurs, altérées de façon significative.

Dans le domaine des opérations militaires, tout d'abord, avec la création de la force d'action navale dont le commandement, confié à un officier général implanté dans la base, relève directement du chef d'état major de la marine.

Mais surtout vis-à-vis des principales directions. Les contraintes économiques ont entraîné des évolutions, voire des révolutions, devenues probablement nécessaires.

Envisageons d'abord la direction des constructions et armes navales. Jusqu'à l'arrivée du général De Gaulle à la présidence de la république, la direction des constructions et armes navales, regroupée avec celle de l'artillerie navale, dépendait étroitement aussi bien à l'échelon central qu'aux échelons locaux de l'état major de la marine.

Pour la création de la force de dissuasion nucléaire, le général décide un rassemblement de tous les acteurs nécessaires, au sein d'une délégation ministérielle pour l'armement qui deviendra plus tard la délégation générale pour l'armement(DGA).

En 1967, les ingénieurs du génie maritime deviennent des ingénieurs de l'armement. Le compte de commerce est créé pour détourner le problème de l'annuité budgétaire et un trésorier payeur général unique pour l'ensemble de la DGA est installé à Paris. Le directeur du commissariat, ordonnateur secondaire unique, perdait déjà une partie de ses prérogatives.

L'organisation de la DGA a connu ensuite un certain nombre d'évolutions au sein desquelles, la DCN avait toujours sa place. Pour permettre à celle-ci de s'ouvrir sur les marchés de l'exportation, il est créé en 1991 la société « DCN International » de droit privé.

Par les grèves de 1995 et de 1998 les personnels des arsenaux très mobilisés par les syndicats ralentissent le processus de transformation élaboré dans les grandes lignes par le célèbre rapport Poimboeuf.

Dans le courant de l'année 2000, la DCN sort de la DGA. Le 31 mai 2003 elle devient une société anonyme de droit privé à partir d'un traité élaboré et signé le 26 mai, et, présenté au conseil des ministres le 28.

Vous avez pu noter la rapidité avec laquelle cette action a été menée.

A la porte Malbousquet, aujourd'hui, nous avons donc deux organisations de gardiennage, une première pour le contrôle des visiteurs des installations militaires et une seconde pour ceux de l'entreprise industrielle DCN.

Mais les problèmes posés par l'implantation d'une société privée au sein de l'arsenal ne se sont pas limités à cette question un peu marginale de contrôle aux accès, il a fallu surtout régler la question fondamentale soulevée par l'occupation du domaine public de l'Etat par une société privée et celle non moins fondamentale d'une nouvelle répartition des règles de compétences pour le fonctionnement de l'arsenal.

Le premier point a été réglé par des conventions d'occupation..

Pour le second simplifions en disant que la dépouille de l'ex DCAN a été répartie entre la direction du commissariat pour la gestion des magasins, et, la direction des travaux maritimes pour la gestion et l'entretien des réseaux électriques, des grues et des bassins.

Une autre conséquence est évidemment sociale, car si les ouvriers encore en activité gardent jusqu'à leur retraite leur statut d'ouvrier d'état, les nouveaux embauchés ont un statut de droit privé moins avantageux et moins protecteur.

Par ailleurs les effectifs qui s'élevaient à plus de dix mille dans les années cinquante se situent à moins de trois mille aujourd'hui.

Pendant que la DCN perdait son statut étatique, une nouvelle direction « le service de soutien de la flotte » se créait en l'an 2000. Elle présente quelques similitudes avec la direction des constructions et armes navales que nous avons connu dans le passé puisqu'elle a la charge de conduire les opérations de construction et d'entretien des matériels navals sous la tutelle de l'état major de la marine.

La similitude a même été poussée jusqu'à implanter les bureaux de cette nouvelle direction dans le bâtiment direction de l'ex DCAN.

Peu d'évolutions au sein de la direction du commissariat de la marine. Fort habilement, elle a su résister aux pressions d'un regroupement interarmes. D'aucuns prétendent, toutefois, qu'elle a perdu une partie de son identité en acceptant de transférer son école du commissariat à Lanveoc Poulmic.

Par ailleurs le directeur du commissariat n'est plus l'ordonnateur secondaire unique de l'arsenal depuis une réforme de la comptabilité publique en 1997. Chaque directeur assume désormais ses propres responsabilités.

Les évolutions successives du service de santé des armées ont abouti dans ces dernières années à une diminution significative de son parc hospitalier et à la mise en place d'un nombre réduit de directions régionales dont celle de Toulon établie dans les locaux de la Corderie.

La direction des travaux hydrauliques redevenue en 1924 direction des travaux maritimes va probablement dans les années à venir perdre son appellation, puisque par le décret du 12 septembre 2005, les attributions du Secrétaire Général pour l'Administration ont été étendues à tous les domaines des infrastructures du ministère de la défense.

En conséquences la direction centrale des travaux immobiliers et maritimes a été supprimée et une nouvelle direction centrale « le Service d'Infrastructure de la Défense », commune aux trois armées a été créée.

Le préfet maritime a perdu la tutelle, déjà un peu écornée il est vrai par les décrets « Armées 2000 », sur son service constructeur, et l'état-major de la marine son autonomie de gestion et d'utilisation des crédits d'infrastructure gérés désormais par le service d'infrastructure de la défense sous les directives du SGA dont le niveau hiérarchique se situe sur le même plan que le délégué général pour l'armement et le chef d'état major des armées.

L'état-major de la marine paraît être le grand perdant dans cette réforme.

A l'échelon local il n'y a pas de changement notable pour l'instant. Le nouveau directeur nommé en septembre dernier est encore un ingénieur général.

Enfin le décret du 7 thermidor an VIII vient de subir un dernier outrage avec la suppression du contrôle résident ; le dernier contrôleur, en décembre dernier, a quitté ses locaux historiques de la Corderie. La plaque en cuivre apposée sur le mur ne tardera sans doute pas à être dévissée.

Je reviens à mon sujet avec les évolutions de la population de l'arsenal.

Cette évolution a débuté peu après la dernière guerre avec le départ des régiments de l'armée de terre, la population militaire est donc composée, aujourd'hui, essentiellement de marins avec quelques gendarmes nationaux.

Elle s'est poursuivie avec l'arrivée des rapatriés d'Afrique du Nord, en particulier ceux des bases de Bizerte et de Mers el-Kebir.

Toutefois jusque vers les années 1970, les personnels étaient toujours embauchés à l'arsenal souvent de père en fils, soit par relations, soit par la voie de l'apprentissage et des écoles de formation, ils formaient le corps des ouvriers d'état assurant les besoins de toutes les professions manuelles et de bureau.

Vers les années 1970 le corps des ouvriers employés de bureau a été mis en extinction et les postes laissés vacants par départs naturels ont été ouverts aux fonctionnaires recrutés alors par la voie de concours nationaux, donc issus de toutes les régions de la France.

A partir des années 1980 avec la fermeture ou la restructuration de quelques établissements du ministère de la défense, les directions se sont trouvées dans l'obligation d'accueillir une population mécontente et quelquefois traumatisée de toutes catégories professionnelles.

Ces recrutements ont modifié l'état d'esprit des directions auparavant, il faut se le confier, assez familial.

La composition de cette population a certes changé mais leur rôle économique dans l'agglomération est toujours prépondérant.

Des commissaires avaient quantifié par des études précises la part des activités de l'arsenal dans l'économie locale, pour Lorient, en 1990, j'ai en mémoire le pourcentage d'environ 40%. A Toulon ce pourcentage devait être sensiblement identique.

Nous avons vu précédemment que le ministère de la défense et le département de la marine en particulier étaient propriétaires d'un grand nombre d'emprises aussi bien intra qu'extra muros.

En dehors des deux arsenaux ils en possèdent encore un certain nombre, mis en valeur comme le fort du cap Brun devenu vers les années 1980 la résidence du préfet maritime.

J'avais prévu de vous faire un long développement sur le devenir de ces emprises dont certaines ont été amodiées ou aliénées.

J'avais prévu aussi d'évoquer les occupations progressives de certains terrains, dont la marine est toujours propriétaire, encouragées par l'absence d'une politique cohérente et suivie du ministère de la défense en matière de foncier, et, facilitées de surcroît par des complicités locales.

Malheureusement le temps me manque pour vous démontrer que toutes les municipalités successives, depuis la libération, ont négligé ce patrimoine souvent remarquable pour des usages commerciaux critiquables.

Après cette remarque teintée de regrets, accentués par un regard sur l'ancien kiosque à musique de la place d'Armes, je poursuis, en soulignant, que par ailleurs la ville de Toulon a cherché néanmoins, depuis une quarantaine d'années, à limiter sa dépendance vis-à-vis de l'arsenal.

Dans le secteur économique, le port de commerce qui avait abandonné le transport de la bauxite, s'est orienté résolument vers le trafic des passagers à destination de la Corse et de la Sardaigne, trafic particulièrement prospère lorsque le port de Marseille est en grève, ce qui lui arrive fort opportunément assez souvent.

On remarque toujours cette proximité du port de Marseille, qui dans le cas d'espèce joue dans le bon sens.

Toujours dans le secteur économique avec une forte connotation touristique il faut citer la mise en service vers les années 1970 de l'aéroport de Toulon/Hyères.

Dans le secteur culturel et universitaire il faut mentionner la création des universités de La Garde et de Toulon avec ses écoles d'ingénieurs qui ont pris le relais, toutes choses égales par ailleurs, des écoles de la DCAN maintenant fermées.

Mais l'évènement le plus fondamental, a été le transfert à Toulon de la préfecture du Var , effaçant du même coup le principe suivant lequel une préfecture maritime ne pouvait pas être préfecture de Département, cette décision n'a pas fait jurisprudence dans les deux autres départements.

La préfecture a apporté avec elle toutes les directions départementales et le Conseil général du Var.

La conjonction de tous ces évènements a entraîné un développement des activités commerciales, souvent en périphérie, par exemple dans le fameux triangle d'or de La Valette.

Alors qu'en est-il réellement aujourd'hui de cette société localisée dans un espace organisé ?

L'ancienne porte de l'Arsenal, que vous pouvez admirer à nouveau, a subi les outrages d'une rotation et d'une double translation au prix d'une prouesse technique digne de celle réalisée sur un temple de la haute vallée du Nil.

Elle sert dorénavant d'accès à un musée. Faut-il y voir une prémonition pour l'avenir de la base navale ? Pas encore, car en franchissant les grilles on découvre toujours un univers très actif et bien policé.

Cet univers est un modèle exemplaire d'une cohabitation harmonieuse entre les militaires et les civils, et si toutes les directions et services possèdent désormais leur autonomie pour exercer leur autorité dans les limites de leur compétence, le poids de l'histoire et les traditions confortent toujours, en premier chef, le respect du préfet maritime.

L'avenir industriel de la base navale est toujours lié à celui de l'entreprise industrielle DCN, dont on souhaite la réussite et la prospérité, bien qu'elle ait perdu sa situation de monopôle pour la réparation des bateaux, elle possède toujours un savoir faire technologique indéniable en particulier pour l'entretien des sous- marins nucléaires d'attaque.

La prochaine génération des sous-marins sera-t-elle basée à Toulon ?

Dans l'hypothèse de la poursuite d'une propulsion nucléaire on peut craindre la sanction des pressions écologiques et la base navale ne deviendrait alors qu'un port militaire.

Dans une revue technique, je lisais récemment que la DGA et la DCN s'intéressaient à un moteur propulsé par une pile à combustible hydrogène/oxygène offrant la même autonomie et une meilleure signature acoustique, ce projet est en cours de développement dans la marine allemande. Cette alternative technique sans aucun danger pour notre environnement pourrait donc ouvrir un nouvel avenir. Quoiqu'il arrive, il faut souhaiter que la ville de Toulon qui a su se trouver une identité économique, prenne conscience de son patrimoine historique et le préserve, peut-être en cherchant quelques modèles dans ses communes limitrophes avec lesquelles désormais elle forme une communauté.

La mise en valeur de la « Grosse Tour », témoin de cinq siècles d'histoire, dont la ville de Toulon vient de s'offrir l'acquisition, pourrait être enfin l'occasion de nous le prouver.

Avant d'ouvrir le volet de mes remerciements, je vais citer Georges Sand, qui dans son roman Tamaris fait dire à l'un de ses personnages « Toulon est un passage... ce n'est pas la mode de s'y arrêter ». Je vous laisse méditer sur l'actualité de cette remarque.

Pour l'image, je remercie monsieur Perreau, responsable de notre remarquable commission des beaux arts, qui avec une totale maîtrise technique m'a aidé et assisté pour vous présenter des photos et des gravures quelquefois peu ou mal connus.

Je remercie le docteur Lapras pour son assistance dans ses actions de communication et notre nouveau secrétaire général pour ses conseils avisés.

Pour le contenu du verbe, je remercie le service historique de la marine que j'ai beaucoup sollicité pendant les chaleurs de l'été pour guider mes recherches dans les différentes thèses universitaires.

Mes ultimes remerciements iront à vous tous, mesdames, messieurs et chers collègues pour la bienveillante attention que vous m'avez accordée.