



HAL
open science

L'agrandissement d'une ville militaire au XIXe siècle : Toulon. Troisième partie : La traverse impériale et l'ouverture de la vieille ville

Marilù Cantelli, Jacques Guillerme

► To cite this version:

Marilù Cantelli, Jacques Guillerme. L'agrandissement d'une ville militaire au XIXe siècle : Toulon. Troisième partie : La traverse impériale et l'ouverture de la vieille ville. [Rapport de recherche] 573/89, Ministère de l'équipement et du logement / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche; Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy. 1988. hal-01905328

HAL Id: hal-01905328

<https://hal.science/hal-01905328>

Submitted on 25 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

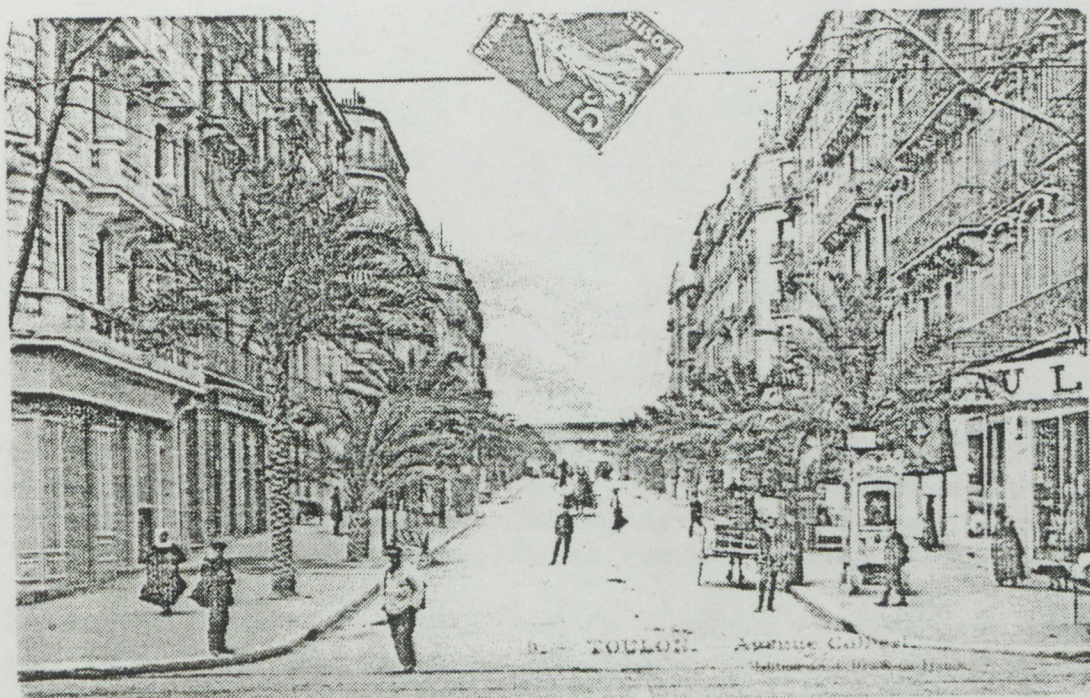
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

573

Marilù CANTELLI - Jacques GUILLERME

L'AGRANDISSEMENT D'UNE VILLE MILITAIRE
AU XIX^e SIECLE : TOULON

Troisième partie: "La Traverse Impériale
et l'ouverture de la vieille ville".



M E L - 1988

Marilù CANTELLI, Jacques GUILLERME.

L'AGRANDISSEMENT D'UNE VILLE MILITAIRE AU XIX^{ème} SIECLE: TOULON.

Troisième partie: "La Traverse Impériale
et l'ouverture de la vieille ville."

CONVENTION n° 88/ 31142 00 223 75 01, visa CF n° 75531, du Ministère de l'Équipement, du Logement, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Sous-Direction des Enseignements et des Professions, Bureau de la Recherche Architecturale.

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Équipement et du Logement, avec le Ministère de la Recherche. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

TABLE DES MATIERES.

- Pag. 4. - Liste des abréviations.
- PREMIERE PARTIE: La Traverse Impériale.
6. - La maison toulonnaise: résidence et tradition.
23. - Toulon au XIXème siècle: plans d'extension et logement.
28. - Le développement du plan de 1858.
31. - Le traité entre l'Etat et la Ville: les conditions de l'édification.
37. - Les enchères publiques des terrains communaux.
39. - L'ilot 13 et les derniers terrains du quartier de la Gare.
42. - Les dernières années de l'Empire.
45. - Volumes habités et aménagement urbain.
46. - Hippolyte-Paulin-Antoine JACQUES, architecte de la ville.
48. - JACQUES et les règlements de voirie: analyse et projet.
54. - L'immeuble de rapport du boulevard Louis Napoléon.

- DEUXIEME PARTIE : Les projets d'ouverture de
la vieille ville.

78. - La rue de l'Avenir.

88. - La rue de l'Avenir et le traité Blondel.

94. - NOTES.

96. - ANNEXE: Le Traité Blondel (1876).

LISTE DES ABREVIATIONS:

Archives:

AG. Archives du Génie.
AM. Archives Centrales de la Marine. (Vincennes)
AN. Archives Nationales
AP. Archives de la Marine à Toulon (Port).
Ad. Archives départementales.
Am. Archives communales de Toulon.
AVT. Amis du Vieux Toulon.

Personnes:

m. maire
P. Préfet
Pm. Préfet maritime
Pp. Préfet de police
MI. Ministre de l'Intérieur
MG. Ministre de la Guerre
Dth. Directeur des travaux hydrauliques (ou travaux maritimes).
Dg. Directeur du génie (ou des fortifications)
av. architecte de la ville
iv. ingénieur de la ville.
iPC ingénieur des ponts-et-chaussées
cm. conseiller municipal
cp commissaire de police
rhc receveur des hospices civils

Type de document:

L. Lettre
R. rapport
PVMC Procès verbal de commission mixte
Dcm Délibération du conseil municipal
Dch Délibération de la commission des hospices civils
Imp. brochure ou article de presse
MsR. fonds Rossi

PREMIERE PARTIE : LA TRAVERSEE IMPERIALE.

La maison toulonnaise: résidence et tradition.

Longtemps la maison toulonnaise est restée fidèle au type médiéval. A la fin du XVIème siècle, Henri IV agrandit et fortifie l'agglomération. Les Toulonnais avaient sollicité cet agrandissement depuis plus d'un siècle: "Tous ces travaux furent faits aux dépens de la Ville, à qui le Roi, par considération, céda des places pour y bâtir des maisons" (1)

Ces maisons que nous font découvrir les relevés très précis du service du Génie, présentent sur le port un front harmonieux, où le type plus modeste, formé par la boutique et

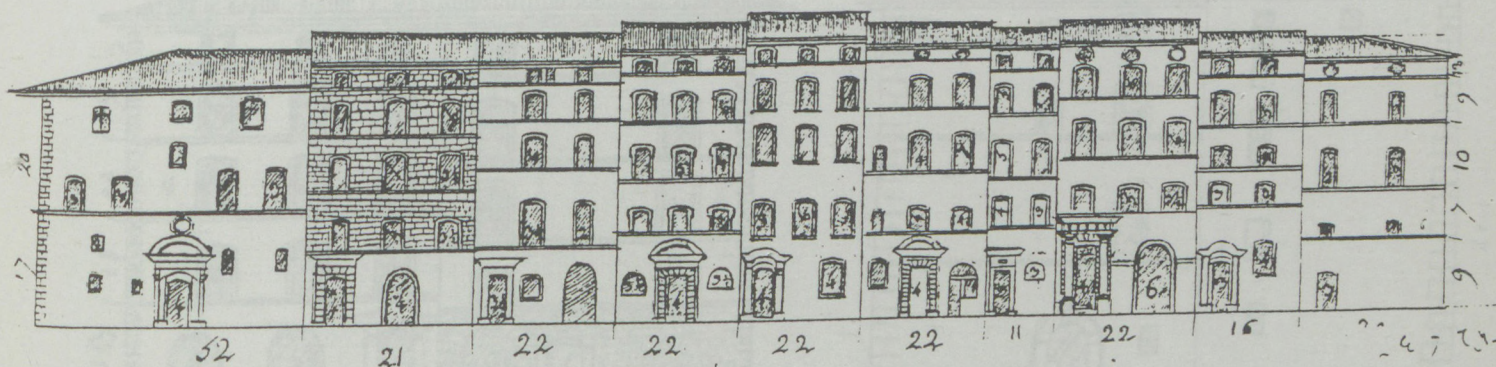


fig. 1

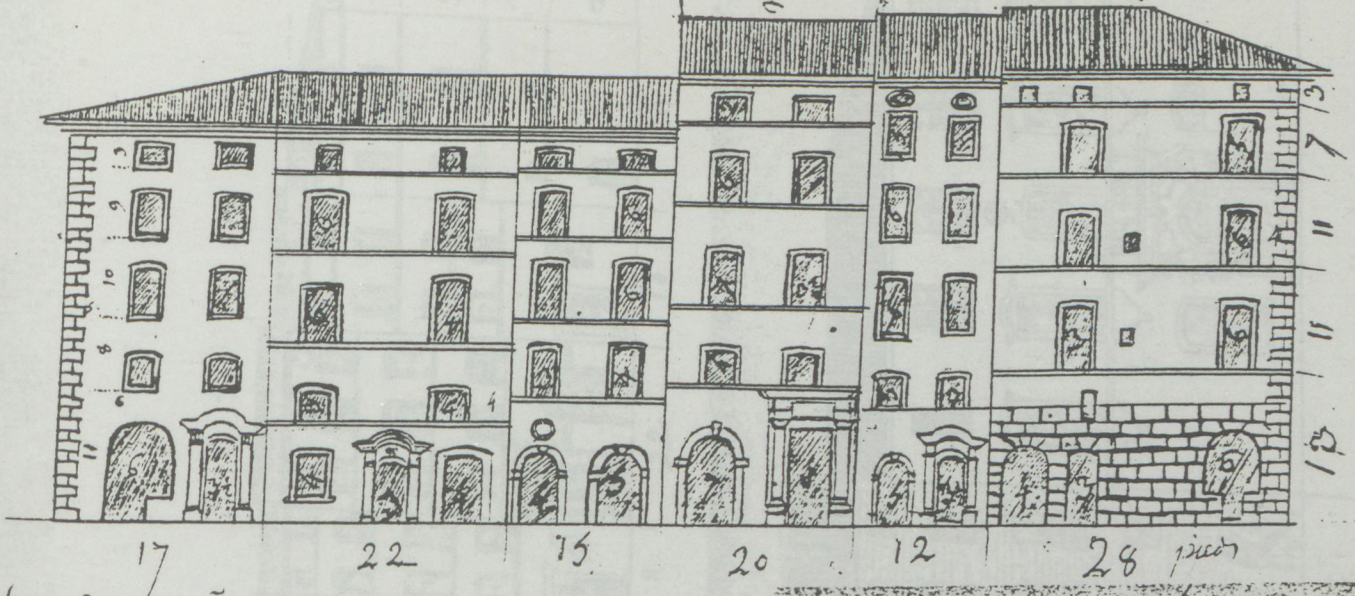
Carnet des Plans-reliefs : Isle 67, maisons sur le port.

l'habitation, avoisine des façades plus recherchées, dignes d'une fondamenta vénitienne (fig. 2 - 10). Il y a un plus grand nombre d'étages sur le port que sur le Cours (fig. 11), mais l'on peut remarquer des gammes analogues dans les largeurs des façades où les mesures les plus fréquentes sont de 11 et de 22 pieds. Au delà de 30 pieds, on a souvent un palais, tout au moins une maison dépourvue de boutiques, aux étages plus élevés, aux façades parfois plus ornées. La mezzanine au dernier étage est une caractéristique constante de ces divers types de maisons; elle disparaît, dans la plupart

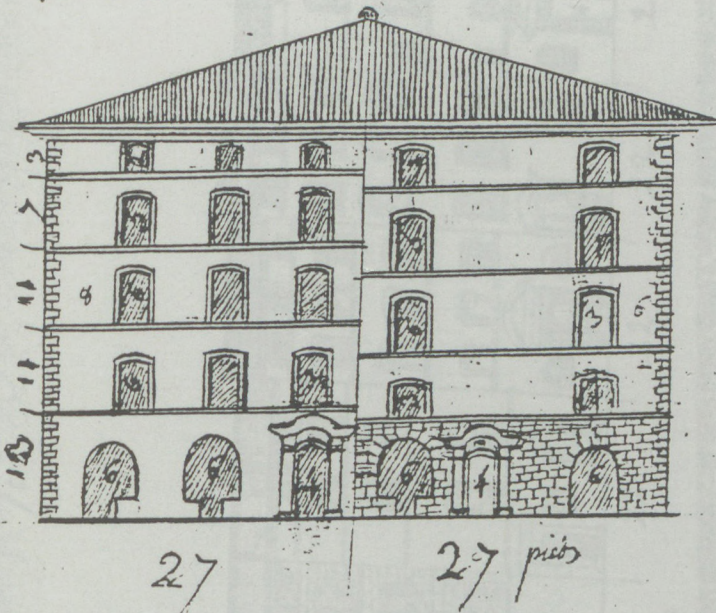
④ n° 2

- 7 -

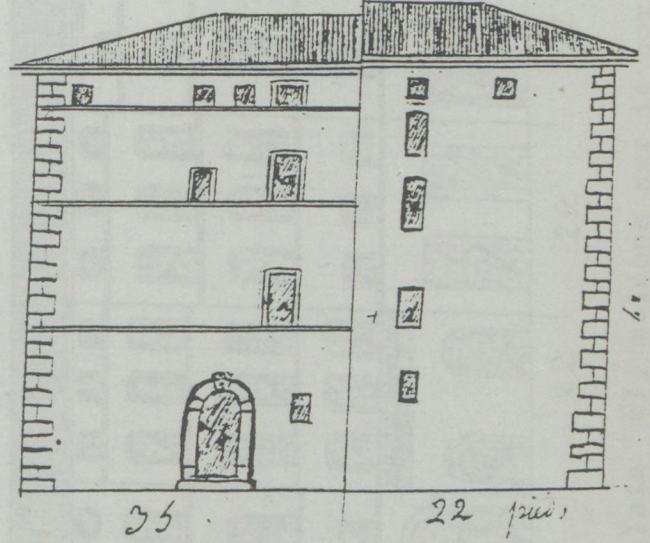
relief



n° I



n° 3



②

relief

n° 4

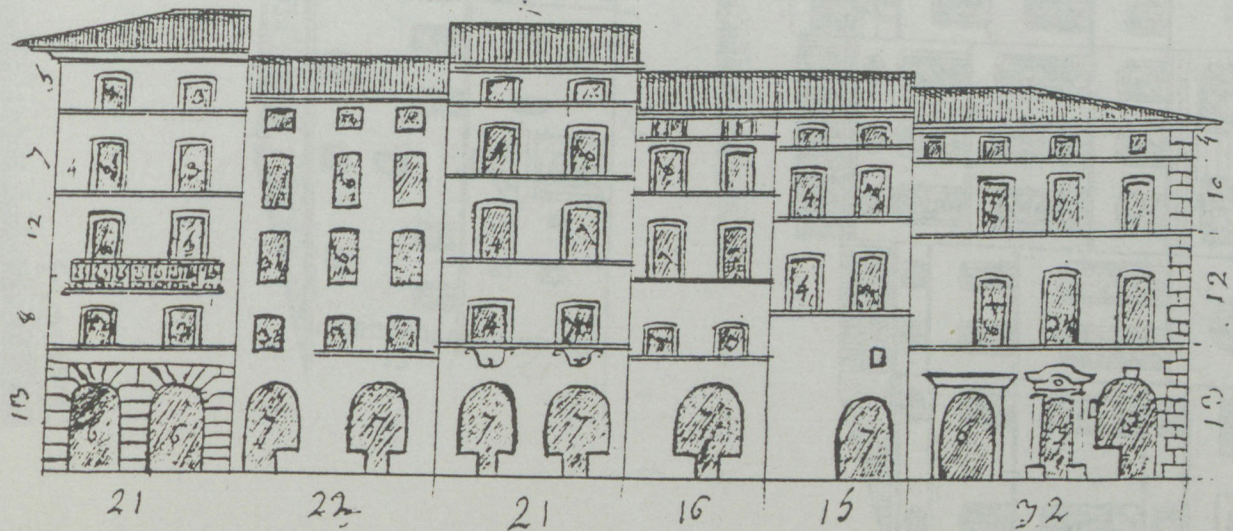
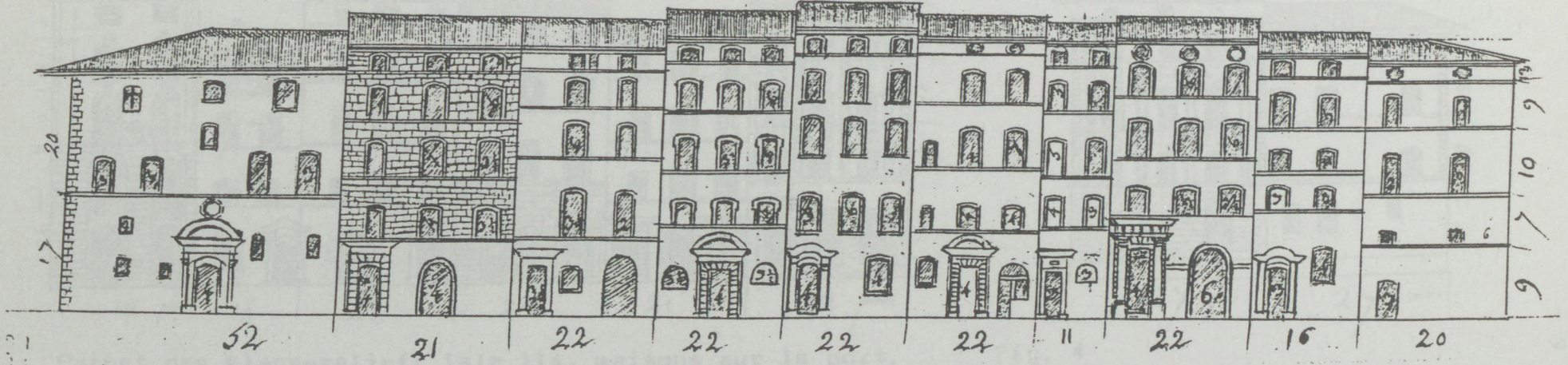


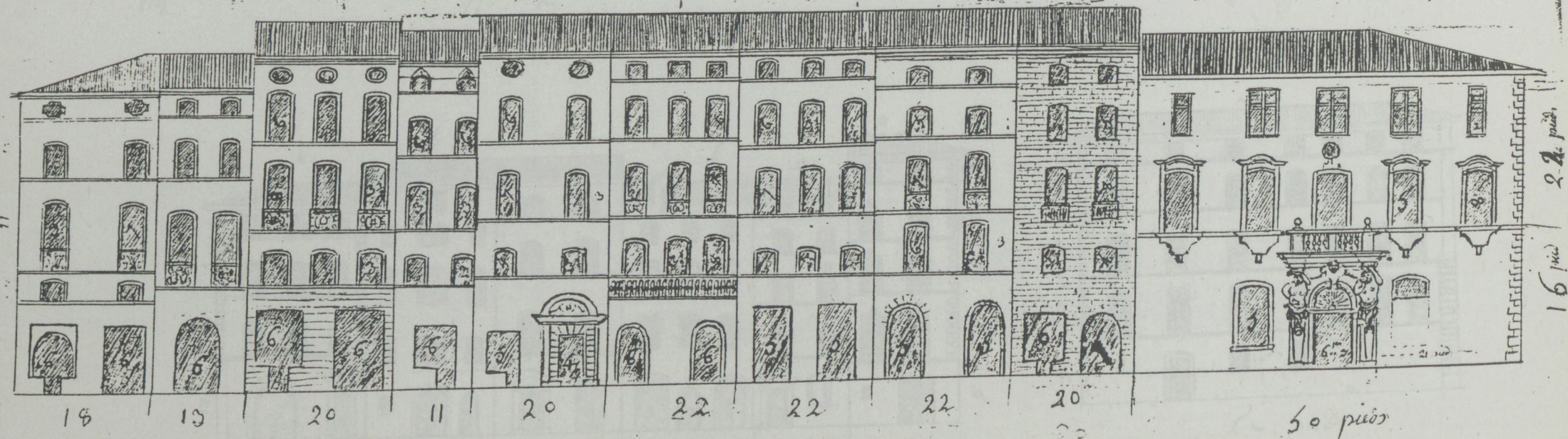
fig. 2

1867 n° 3

n° 3

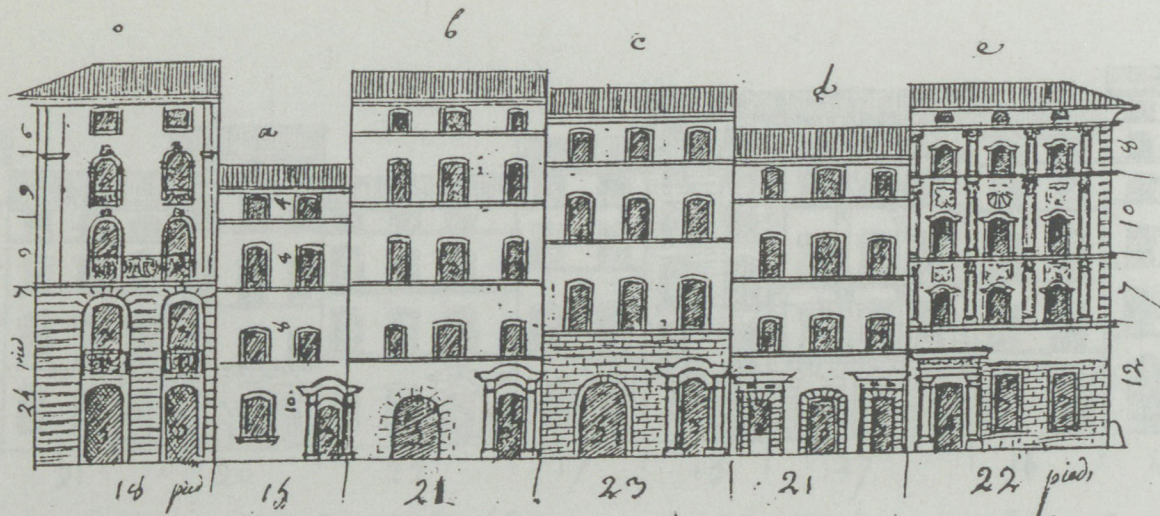


n° 1



Carnet des plans-reliefs: Isle 67, maisons sur le port. Fig. 3

faç. n° 1



Carnet des Plans-relief: Isle 114, maisons sur le port.

n° 2

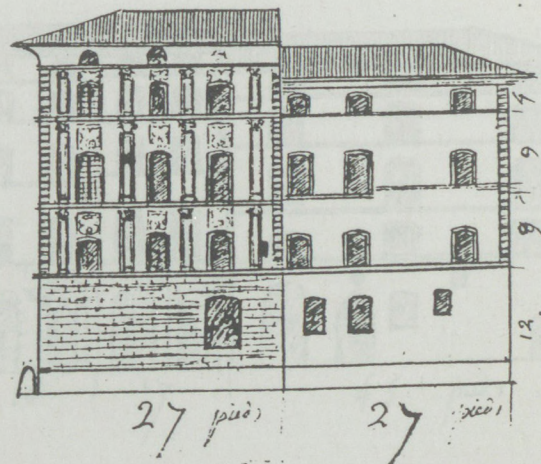
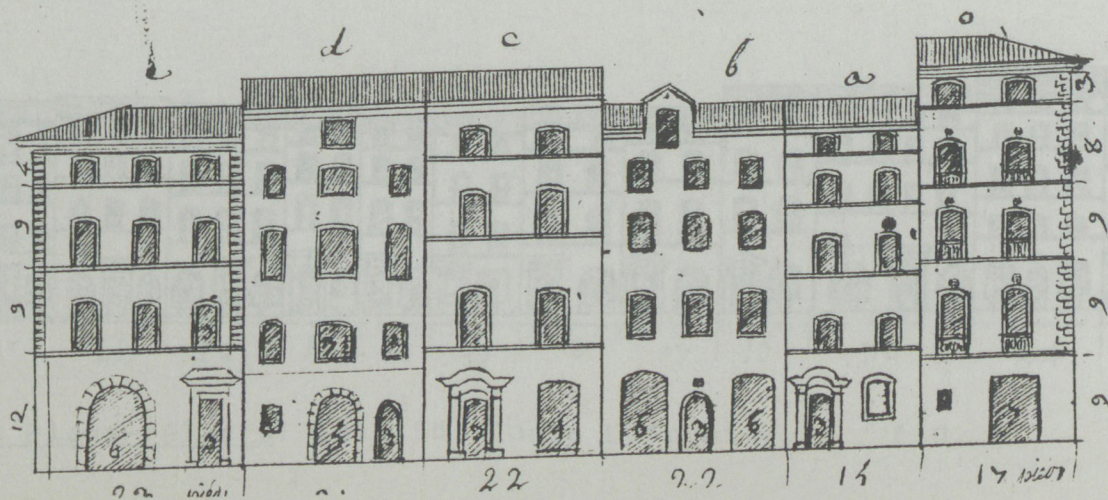


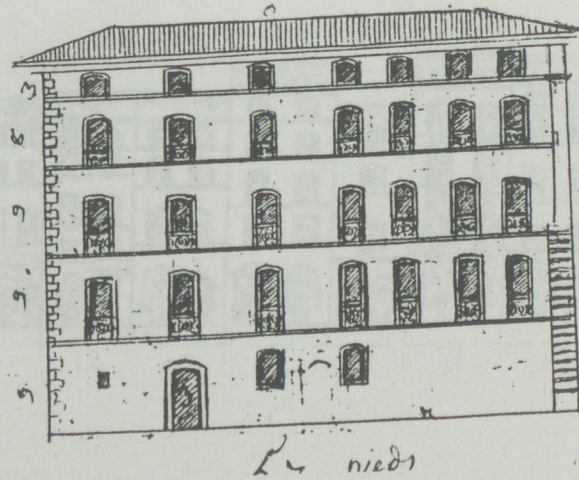
Fig. 4

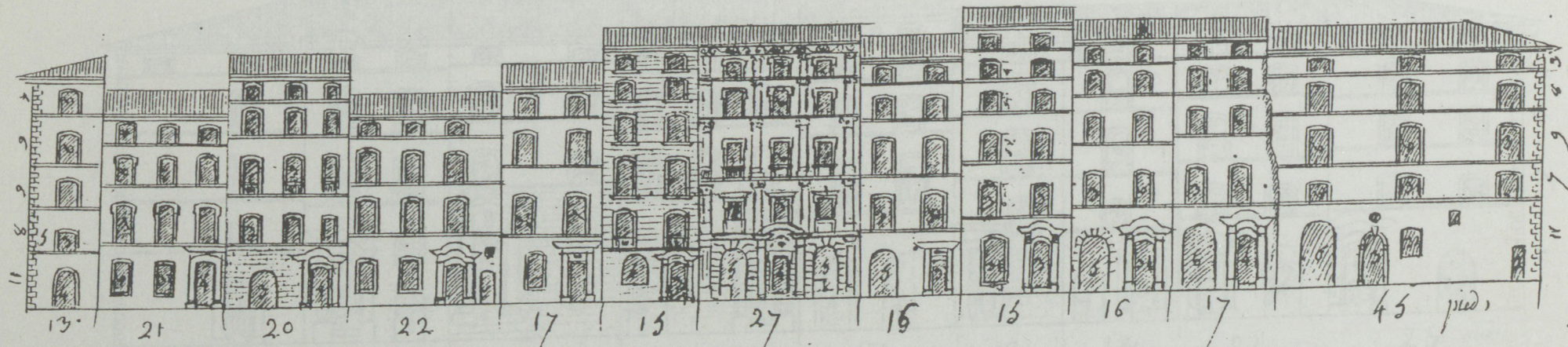
114

n° 3



n° 4

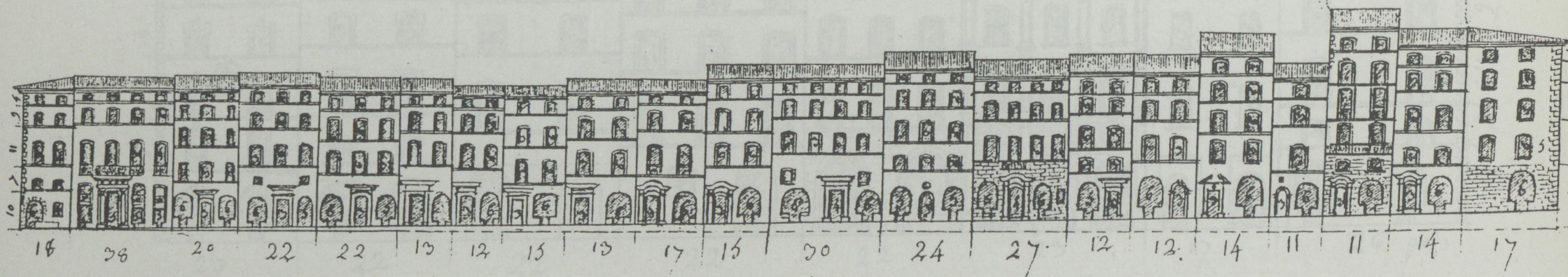




Carnet des Plans-réliefs: Isle 68, rue de Bourbon.

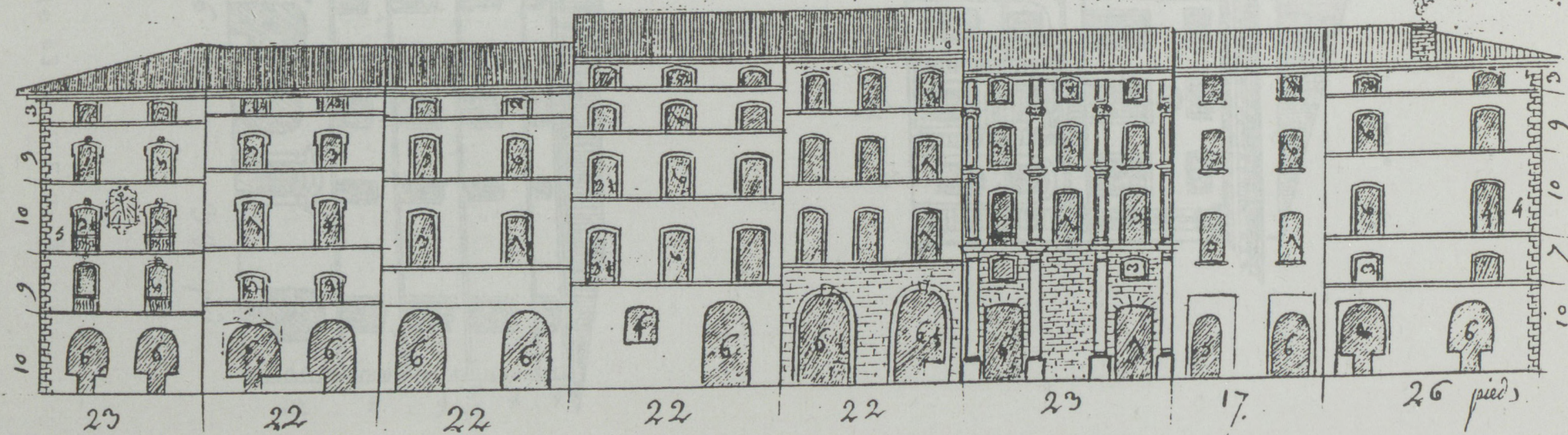
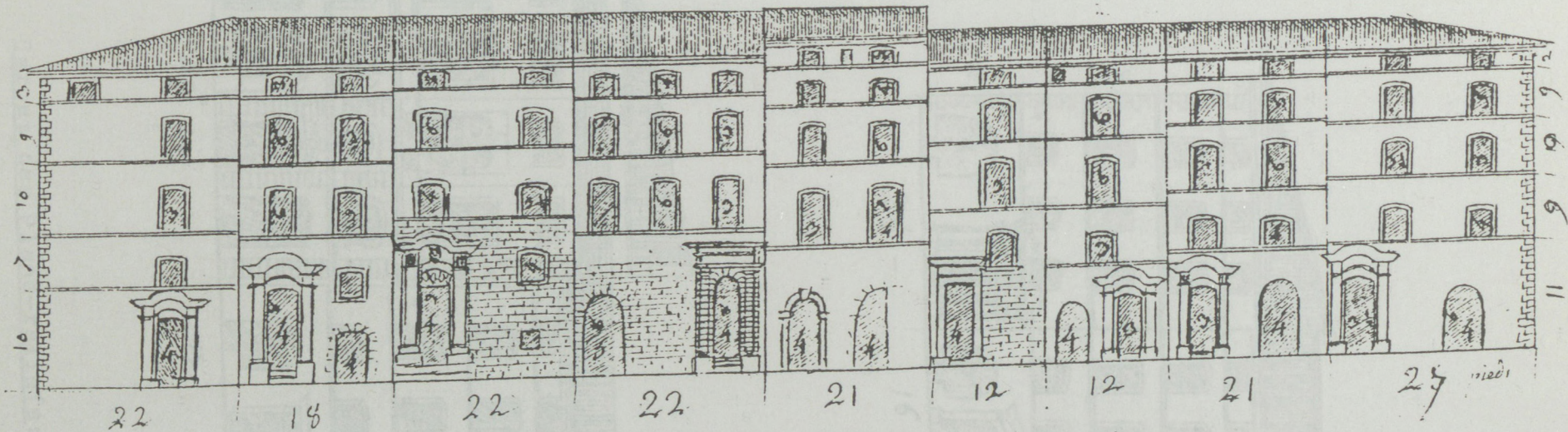
Fig. 5

n° I



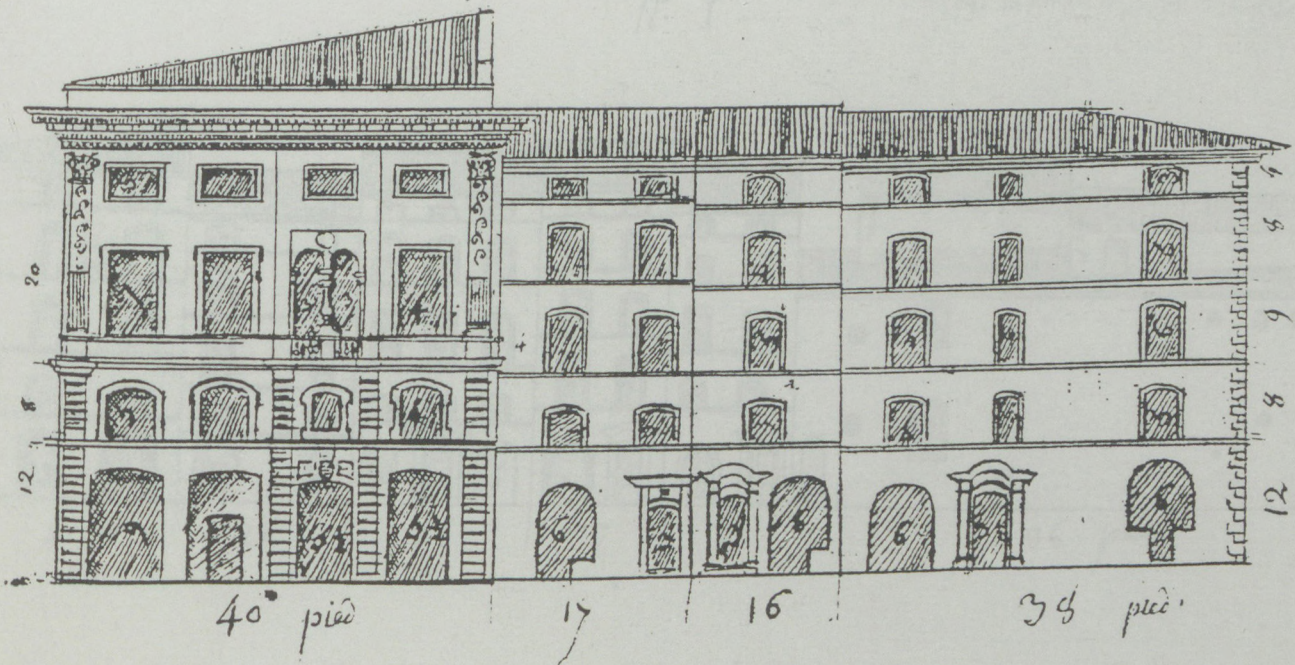
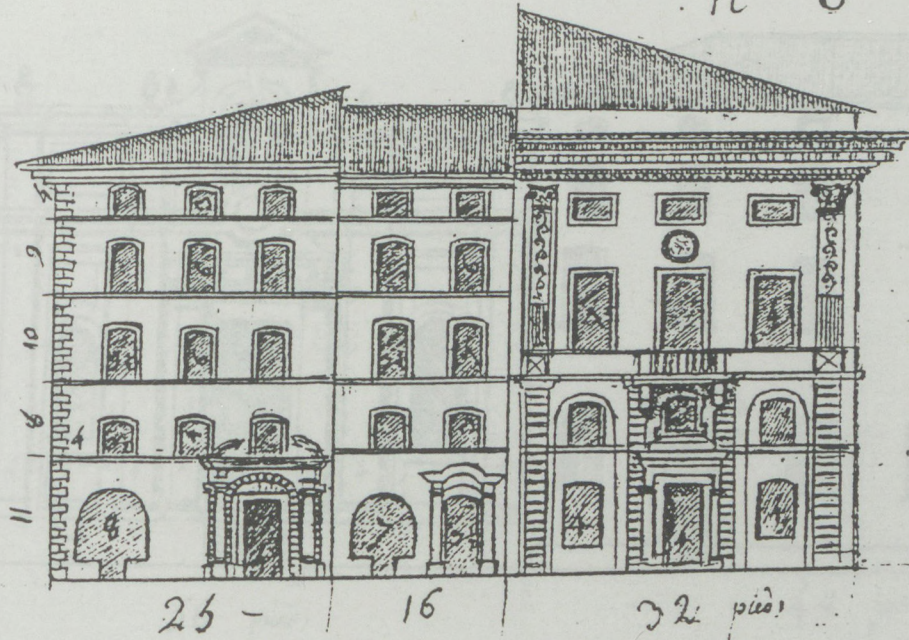
Carnet des Plans-réliefs: Isle 58, Cours Lafayette.

Fig. 6

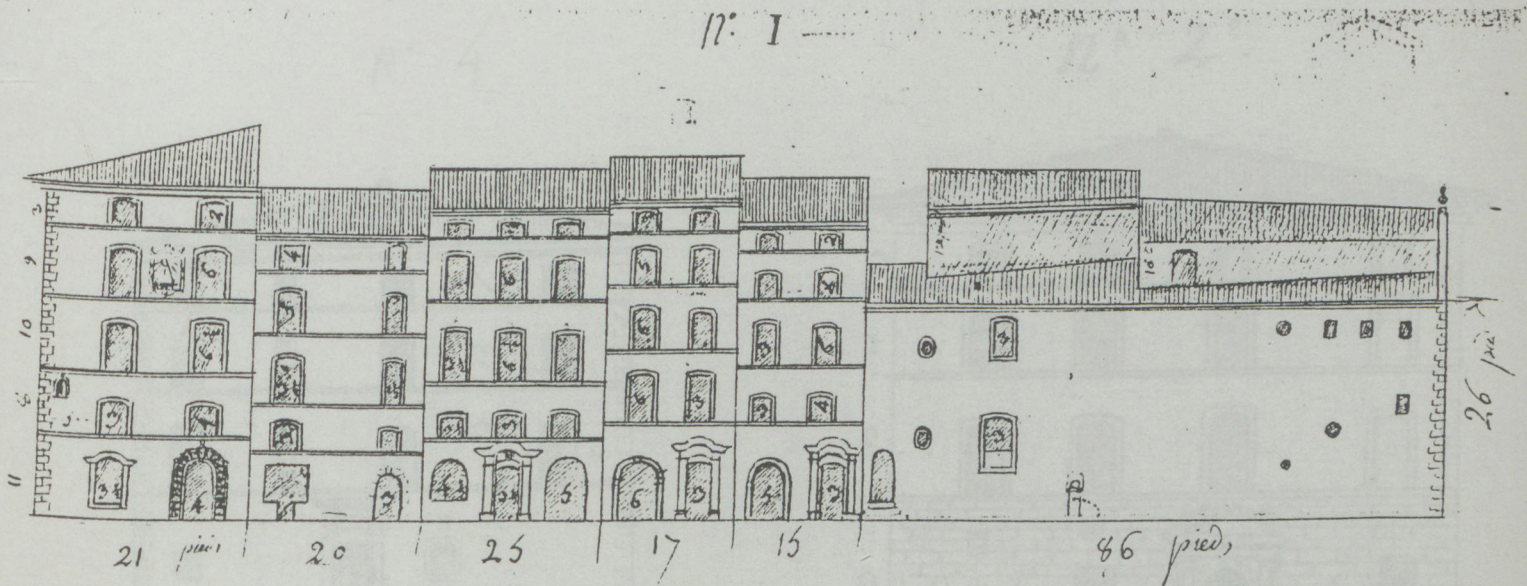
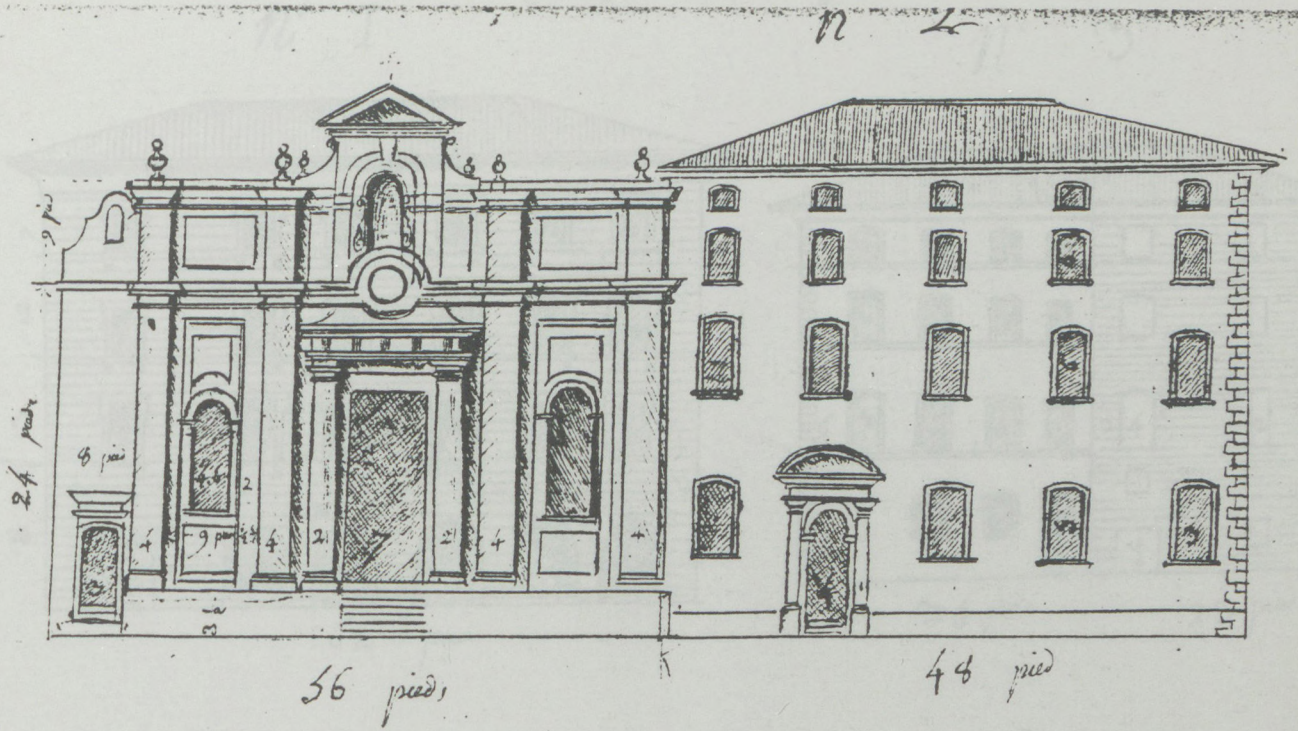


Carnet des Plans-réliefs: Isle 63, rue de Bourbon. Fig. 7

n° 6



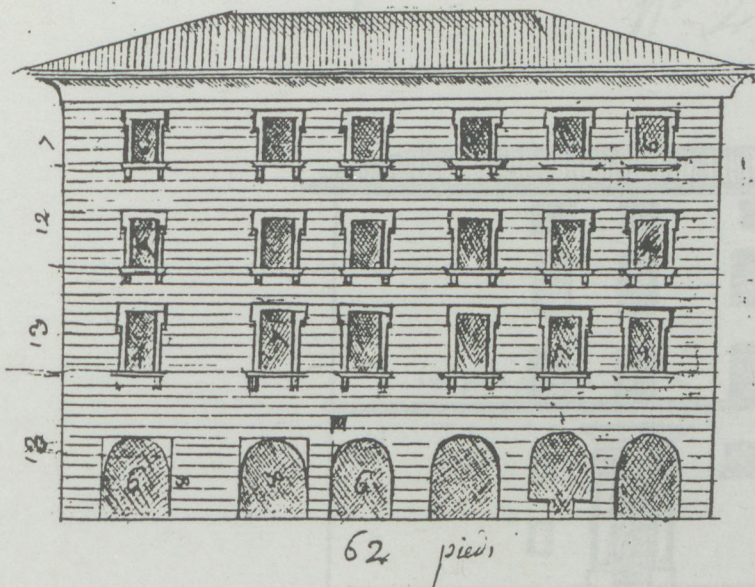
Carnet des Plans-réliefs: Isle 63 . Fig. 8



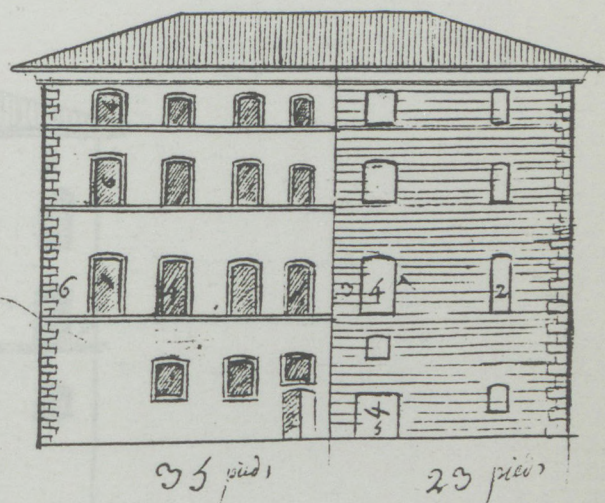
Carnet des Plans-réliefs: Isle 64, Cours Lafayette. Fig. 9

n° 1

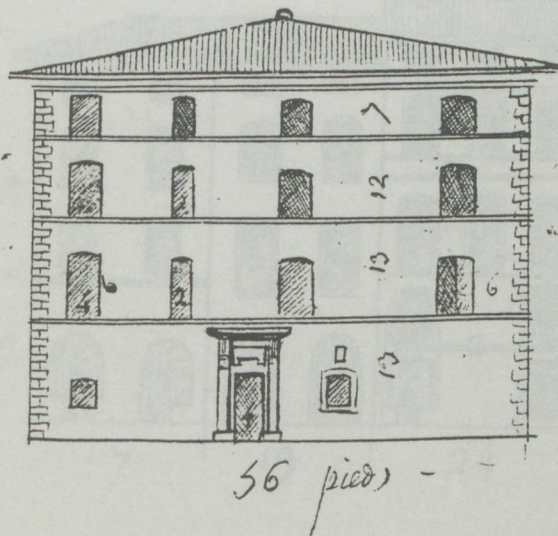
1886



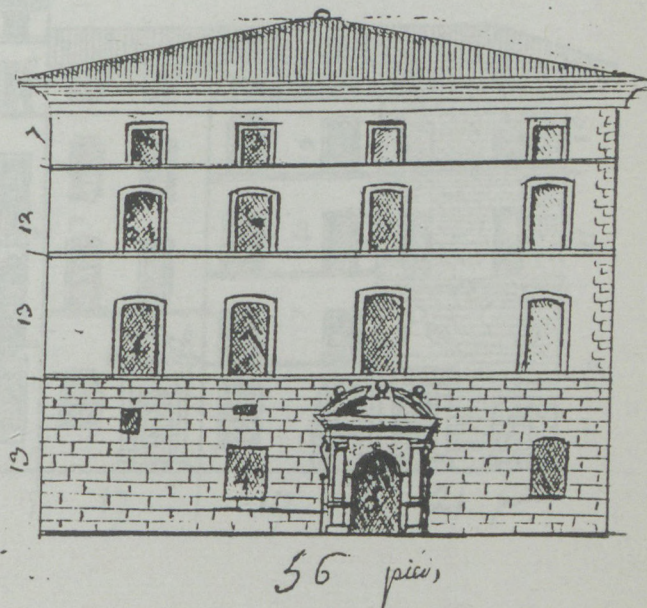
n° 3



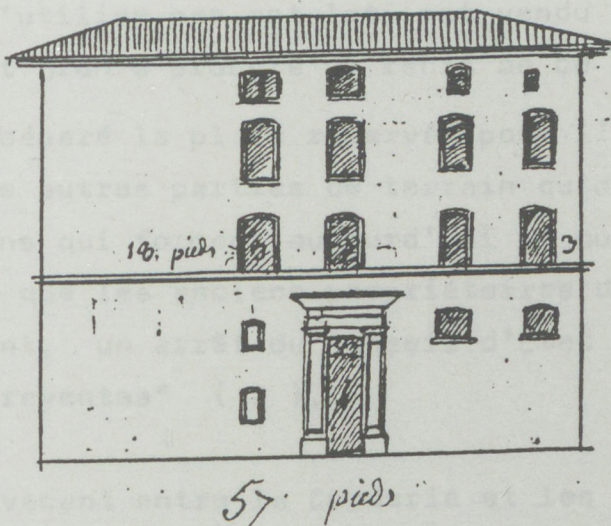
n° 4



n° 2

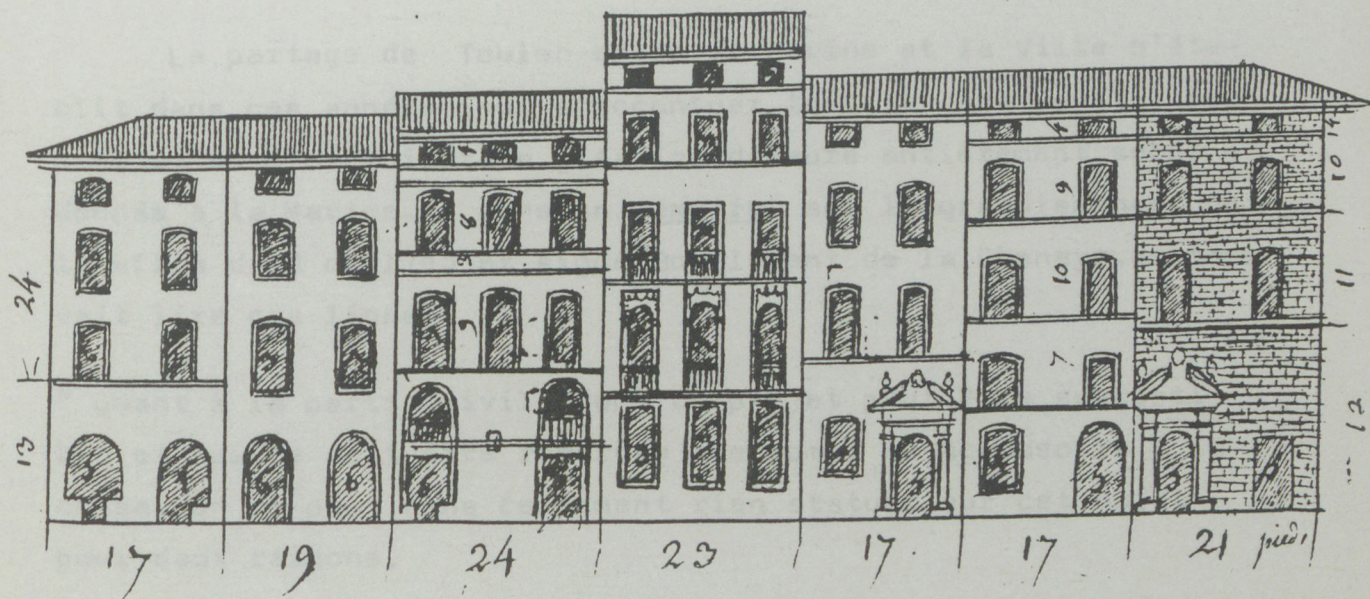


n° 2



1/6 49

n° 1



Carnet des plans-réliefs: Isle 89, sur le port.

Fig. 10 bis.

des cas, au cours du XIXème siècle, à la suite des nombreuses surélévations.

Sous Louis XIV, la ville est agrandie par Vauban, qui réserve la plus grande partie au service de la Marine. Ce que l'Arsenal n'utilise pas, est loti et vendu à des particuliers. Vincent Brun a procuré un récit de ce projet:

" Quand on eut séparé la place réservée pour l'Arsenal, on fit des lots des autres parties de terrain qu'on vendit pour bâtir les maisons qui forment aujourd'hui le quartier neuf. Dans la crainte que les anciens propriétaires des terres n'y prétendissent, un arrêt du Conseil d'Etat intervint pour consolider ces reventes" (2).

L'espace vacant entre la Corderie et les nouveaux remparts se remplit graduellement de maisons du même type que celles qui existent déjà, alors que les trois fronts de la place d'Armes reçoivent des destinations plus particulièrement liées à la proximité de l'Arsenal.

Le partage de Toulon entre la Marine et la Ville s'établit dans ces années pour s'accentuer tout le long du XVIIIème siècle, où l'organisation citadine demeure entièrement subordonnée à la Marine. Dans un Mémoire sur l'agrandissement de la ville daté de 1785 et signé Boullément de la Chenaye, on pouvait lire ces lignes:

" Quant à la partie civile dont ce projet peut être susceptible et qui ne doit être regardée que comme un accessoire à la chose, on ne peut dans ce moment rien statuer sur cet objet pour deux raisons.

- 1° - Par ce que dans l'exécution de cet agrandissement, il peut y avoir d'autres établissements militaires qui n'ont pas été prévus dans ce projet et qu'il faudra prendre sur l'empla-

cement du faubourg projeté, lequel n'a été tracé sur le papier que provisoirement.

- 2° - Par ce que dans l'exécution d'un projet si attendu et si utile il peut survenir à chaque instant des variations dans le tracé.

- 3° - Enfin par ce que les approvisionnement considérables en tout genre pour tous les ouvrages qui doivent être construits dans cet agrandissement exigent des grands emplacements qui varient à chaque instant et des magasins d'une étendue proportionnée.

Comme tous ces ouvrages doivent être exécutés par l'Entrepreneur des Fortifications de Toulon, et qu'il est indispensable pour le bien du service de fournir au dit Entrepreneur tous les emplacements nécessaires à ses établissemens, rien de plus à propos pour l'avantage du Roy et l'économie que d'autoriser cet Entrepreneur à faire lui même l'acquisition du Terrain sur lequel doit être assis l'agrandissement de la ville et du port, sous les conditions qu'il cédera au Roy celui qui lui sera nécessaire pour tous les établissemens Militaires et qu'il se chargera pour son compte du surplus.

Par ce moyen le Roy ne fera aucune avance d'argent et il ne payera que le terrain occupé par ces Etablissemens, on évitera par là une infinité de Détails de Répartition toujours onéreux au Roy par les frais de la Régie.

Il suffit que le Ministre de la Guerre donne des ordres à l'Intendant de la province, de nommer des Experts pour estimer tout le terrain compris dans le projet d'agrandissement, qu'après en avoir payé la valeur à qui de droit relativement à l'estime qui en sera faite, l'entrepreneur en soit propriétaire sous les conditions énoncées cy-dessus.

Ce procédé d'estime a été suivi de tout temps, lorsqu'il a plu au Roy d'acquérir du Terrain pour tous les établissemens qui ont été jugés nécessaires aux fortifications de Toulon et de ces environs" (3).

On cite en exemple la vente des terrains de l'arsenal de Marseille à des actionnaires, selon l'estime qui en avait été faite; par un " défaut de prévoyance", le Roi est mis dans la nécessité de reprendre à un prix très haut, une certaine quantité de ce même terrain vendu. (4).

C'est dans les dernières années de l'Ancien Régime que la Ville entreprend, au côté oriental de la Place d'Armes, une réalisation qui par sa dimension et son caractère unitaire se singularise par rapport aux formes présentes à Toulon.

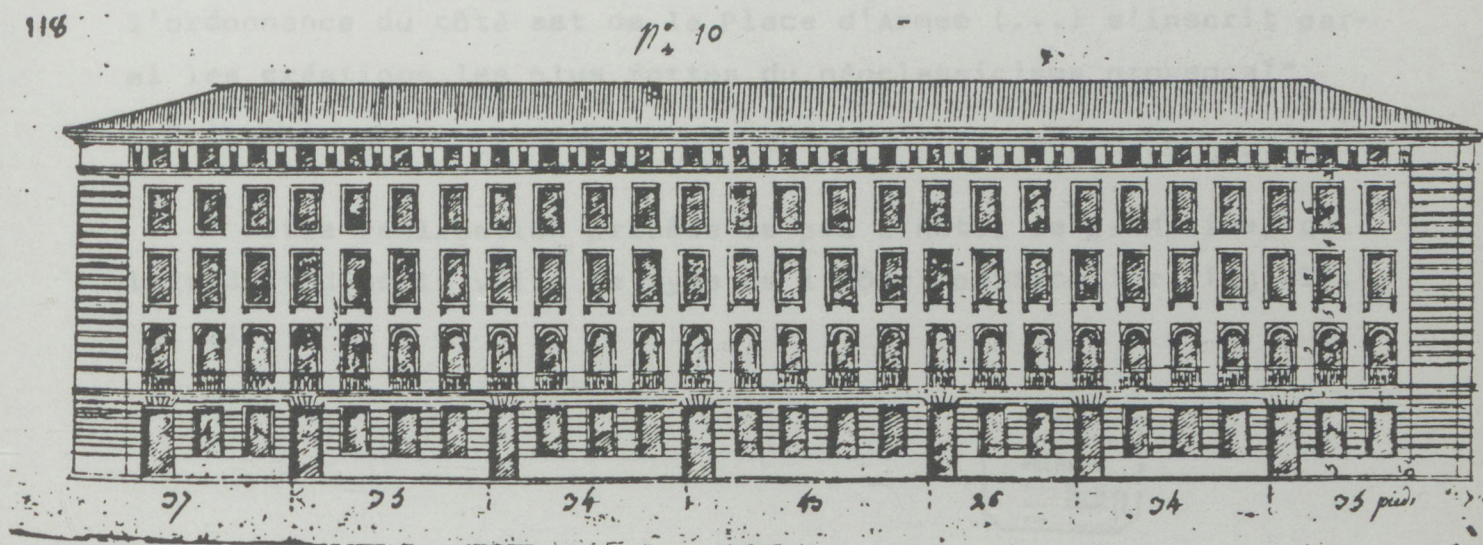
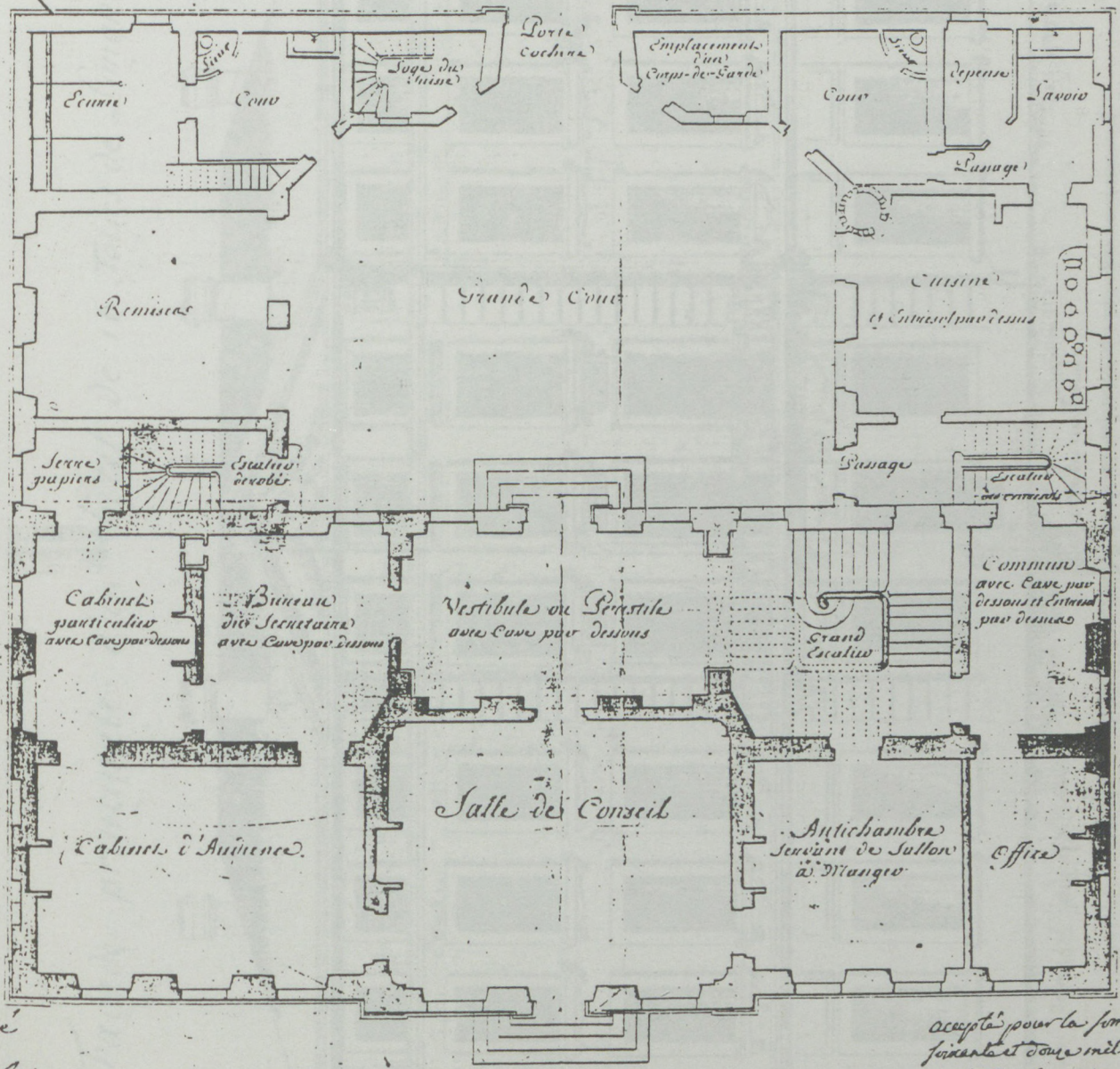


fig.11

Place d'Armes, "Maisons à programme", Carnet des Plans -reliefs.

Pour dédommager la ville des travaux exécutés à l'église du Champ de Bataille, rasée sur un arrêt du Conseil d'Etat, l'église, le monastère, le jardin et les dépendances des Capucins, sont alloués à la ville par l'Etat, qui en 1780 autorise le chantier de reconstruction de l'îlot. Les travaux sont confiés à l'architecte Sigaud. Il érige, au centre de l'îlot, l'église néoclassique de Saint-Louis; il l'entoure de maisons sur trois côtés. En dépit de l'inégalité des lots acquis par les divers propriétaires, il parvient à valoriser le front des maisons sur

Plan du Rez-de-chaussée d'un hôtel de 16 Toises de Longueur



Plan approuvé
[Signature]

accepté pour la somme de
 six cent et deux mille y.
 atout le 21 janvier 1786.
[Signature] 19

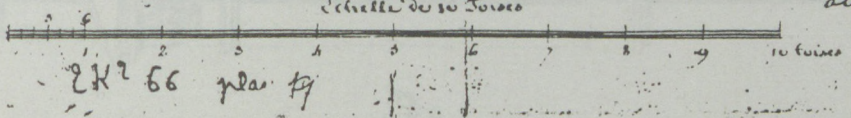
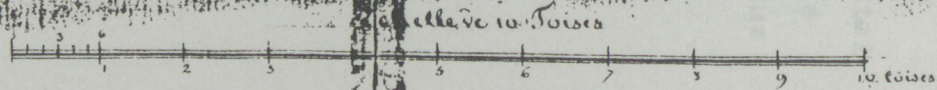
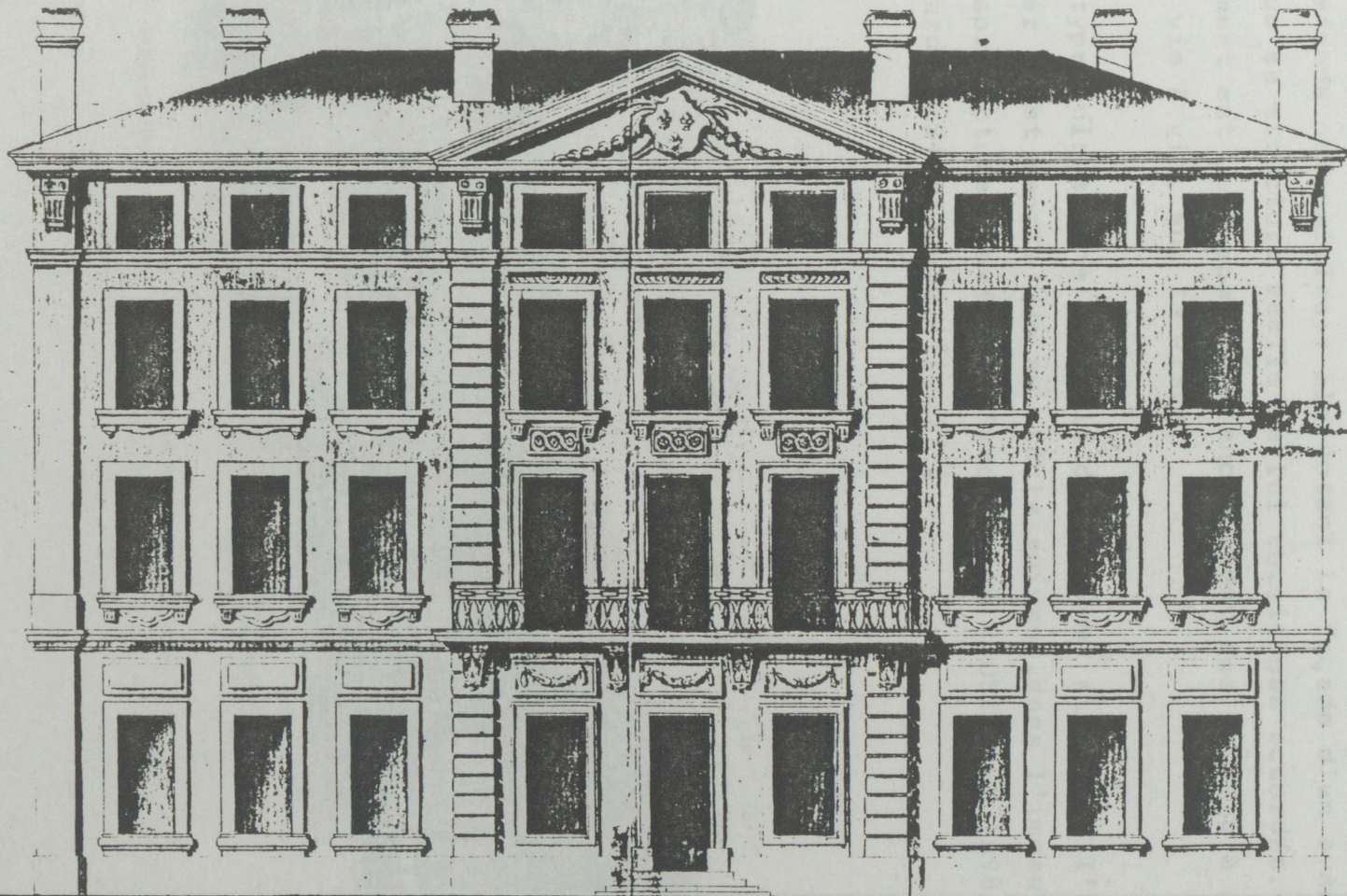


fig. 13



Façade principale d'un hôtel de 16 Toises de Longueur.



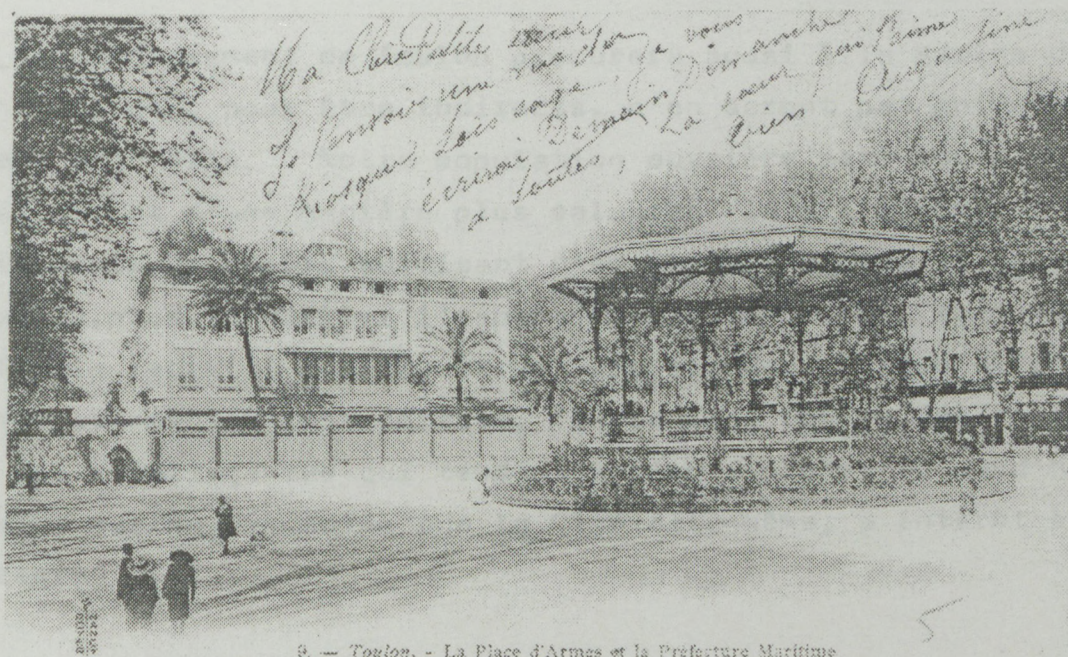
*accepté pour la somme de
sixante et deux mille livres
à tous les jours 1786
Pomari*

Hôtel de la Marine, Place d'Armes. (AP, 2K²66).

fig. 14

Elevé sur la bordure occidentale de la Place, l'édifice est construit sur un plan en U, ménageant une cour; il se recommandait par l'enfilade des salons dont les baies donnaient sur la Place. En légère saillie, la partie centrale du grand salon est encadrée par des refends ostensibles;; ils dotent la façade d'un avant-corps factice que sa structure réelle ne lui aurait pas accordée. Le traitement est un rappel de l'encadrement des façades à programme, en vis à vis, sur la Place.

Le type unique, dans la ville du XVIIIème siècle, de l'Hôtel particulier n'est repris que au siècle suivant, dans l'immeuble de la Sous-préfecture élevé par l'architecte ROUSTAN en 1898 sur le boulevard de Strasbourg (fig. 27 ↓)



9. — Toulon. — La Place d'Armes et la Préfecture Maritime
A. Couturier, phot. éditeur, Toulon.

Toulon au XIXème siècle: plans d'extension et logement.

La nécessité d'agrandir la ville pour créer des logements destinés à la classe ouvrière fut commentée pour la première fois dans les années 1840, par le colonel PICOT, Directeur du Génie. PICOT fut en outre le premier à corréler les agrandissements de l'Arsenal et de la Ville lorsque viennent à être autorisés et crédités l'extension de l'Arsenal à l'ouest; il dresse une série de projets, en soulignant l'urgence d'élargir " l'enceinte d'une ville qui ne peut plus suffire à loger la classe ouvrière que les travaux de l'Arsenal Maritime appelle dans ses murs et où la population se trouve plus condensée que dans les quartiers les plus peuplés de Paris" (6).

Cette même orientation est maintenue par la Marine, l'année suivante. En avril 1846, le Vice-Amiral écrit au Ministre:

" L'agrandissement de Toulon procurera aussi à la Marine des avantages qui, pour être indirects, n'en seront pas moins précieux pour elle. Notre population ouvrière sera logée moins à l'étroit et d'une manière plus salubre: la ville pouvant désormais avoir un nombre suffisant d'églises, d'écoles et de salles d'asile, pour lesquelles l'espace manque absolument aujourd'hui. Enfin la facilité que trouveront les classes aisées de s'y loger convenablement à leur fortune, fixera dans Toulon des capitaux et des intelligences qui tendent à s'en éloigner aujourd'hui & que la Marine, non moins que la Cité elle-même, a intérêt à y retenir" (7).

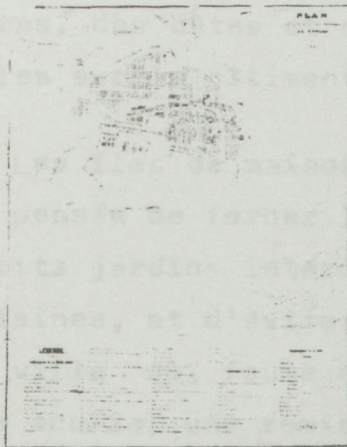
Les études de PICOT aboutissent à un projet sur lequel tout le monde semble s'accorder. Présenté à la Chambre, le plan est approuvé le 17 mai 1846; mais les événements de 1848 arrêtent sa mise en application.

Le décret du 28 septembre 1852 qui marque pour Toulon la

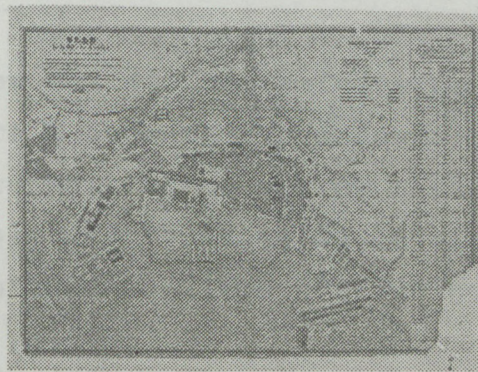
date officielle de sa troisième extension reprend le plan de 1846 comme base de l'agrandissement. Trois projets différents font suite à ce décret; on ne se fixera qu'en 1858.

C'est le Chef du Génie REVEL qui fait les premières études sur la base du projet PICOT. Il se charge du projet des for-

fig.16
17



16



17

Plan PICOT (1846)

Plan REVEL (1853)

tifications et de son raccordement à la vieille enceinte; il détermine l'emplacement du cours principal -l'actuel Boulevard de Strasbourg qui oriente le réseau des rues au nord. Le plan REVEL est adopté en 1853. Par rapport au plan PICOT, il introduit l'importante modification de faire traverser l'enceinte par la ligne du chemin de fer. Le terrain de la gare occupe une large bande qui sépare les emprises civiles et militaires; l'échiquier bute sur cette oblique. Entre la limite nord de la Gare et la fortification, le triangle irrégulier résiduel est dévolu au casernement et au Parc d'Artillerie de terre. Ces terrains resteront, par la suite, quasiment stables dans leur forme et leurs attributions. Plus laborieuse est la distribution des parties comprises entre les franges de l'ancienne ville et les terrains du chemin de fer. Généreux dans la taille des îlots, le découpage de REVEL de 1853, regroupe les bâtiments

civils les plus importants: Hôtel de Ville, Musée-Bibliothèque, Préfecture, autour de la nouvelle Place d'Armes; il distribue d'autres services dans les quartiers à l'est et à l'ouest de cette place; il réserve à l'habitat privé dix îlots de taille moyenne de 60 x 100 mètres. Aucune modification importante ne touche la vieille ville. Le plan est discuté en conférence mixte où, après avoir souligné la nécessité d'avoir des rues peu nombreuses, mais assez larges pour la "libre circulation des voitures, des bêtes et des gens", on aborde quelques idées générales sur le bâtiment privé:

" Les îles de maisons particulières ont été déterminées dans la pensée de forcer les constructeurs à conserver des cours ou petits jardins intérieurs, tout en prenant façade sur deux rues voisines, et d'éviter ainsi la disposition fâcheuse de la vieille ville où, faute d'espace, presque aucune maison n'a une cour, une écurie, une remise &..." (8).

Forte de son nouveau droit de participer à la conception du projet urbain, la ville refusa le programme d'habitat de REVEL, que la dimension prévue pour les îlots aurait aisément permis de réaliser. Une commission municipale est formée pour proposer une autre solution.

Un deuxième plan, en 1856, crée dans la ville existante un type d'espace nouveau en lui superposant une trame entièrement dissociée de l'ancienne, destinée à souligner, selon la mode haussmannienne des percées, ce qui a valeur de monument, savoir: la Cathédrale, l'Eglise Saint-Louis, le Théâtre, le Quai du port. Prolongée au delà du boulevard Louis Napoléon, cette même trame aurait formé le plan des nouveaux quartiers (fig. 18). Dans cette entreprise de radicale transformation, le thème de la résidence reste strictement associé aux objectifs de réduire l'insalubrité par des logements où l'hygiène, l'aération, la lumière sont valorisées.

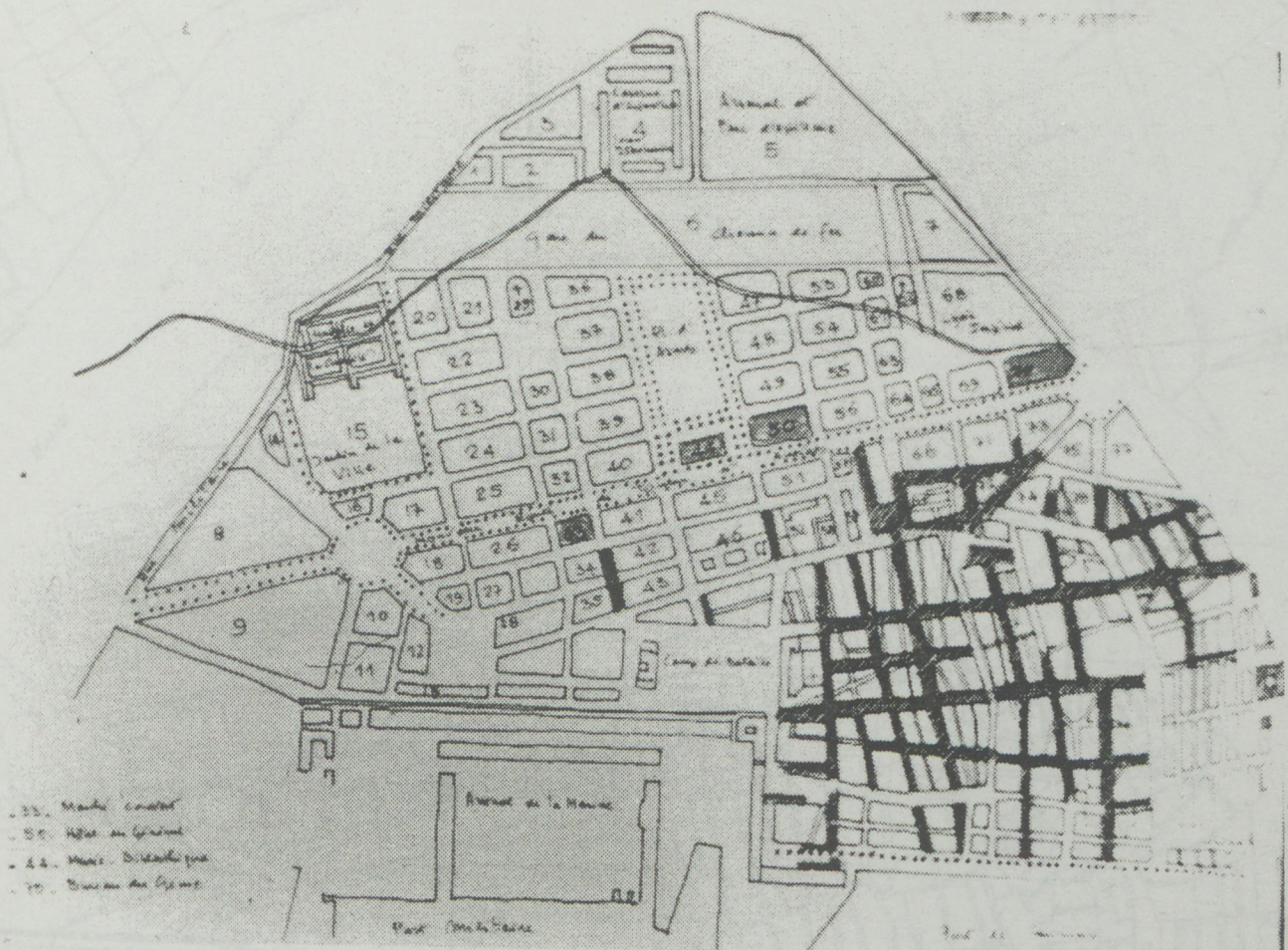
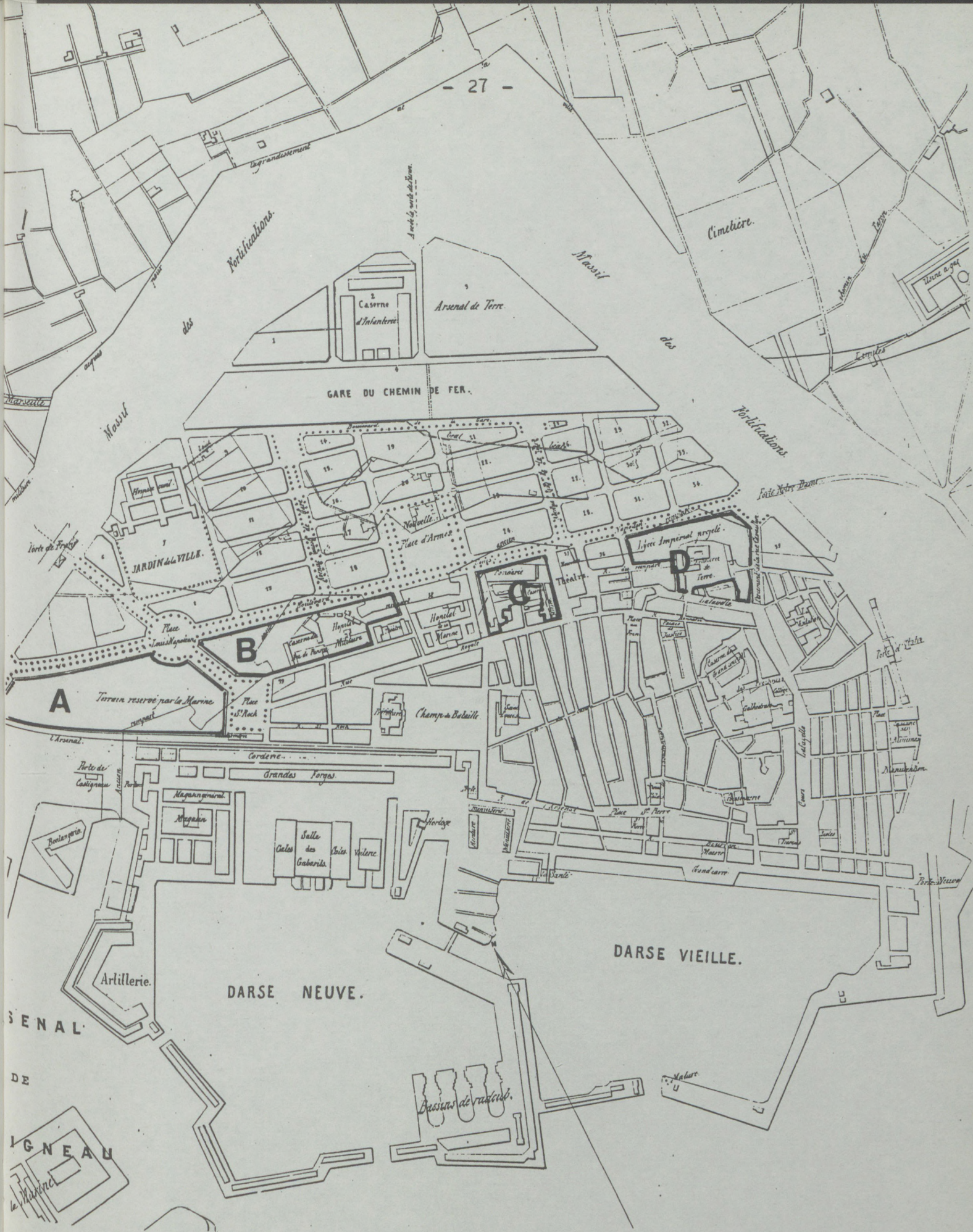


fig.18

Toulon, Plan d'agrandissement de la Ville (1856).

REVEL critique ce plan en lui opposant son précédent projet:

" Dans le Toulon actuel presque aucune maison n'a une petite cour, ou un petit jardin... Il n'y a pas dix maisons ayant remise et écurie, et celui qui possède un cheval et un cabriolet, est forcé de louer quelque mauvais recoin dans les quartiers les plus mal, les plus honteusement habités... Suivant moi, l'agrandissement au nord, tel qu'il avait déjà été admis en principe devra devenir la ville aristocratique (le mot rend ma pensée) qui renfermera les beaux hôtels publics ou privés, les belles maisons d'habitation avec cours, jardins, remises, écuries, etc... et la vieille ville restera la ville ouvrière et industrielle" (9).



Plan d'extension de Toulon (1858), (BN, Ge.C.6908)

fig. 19

Approuvé en 1858, le plan définitif est une solution intermédiaire qui laisse la vieille ville intacte et établit le plan d'alignement destiné aux particuliers désireux de construire dans les nouveaux quartiers. L'urgence de ce plan avait été réclamée de plusieurs côtés; le même directeur des fortifications avait déclaré:

fig.19

" L'avancement des travaux des fortifications nouvelles permettra de déclasser l'ancienne enceinte dans quelques mois. Or, il est de toute nécessité que les alignements de la ville nouvelle soient fixés au moment où paraîtra le décret de déclassement. Ces deux choses se tiennent invariablement, car il n'est pas admissible que, les propriétaires de terrains situés à l'intérieur de la nouvelle enceinte, aujourd'hui empêchés de bâtir par la loi sur les servitudes, puissent être exonérés de la sujétion dans laquelle cette loi les maintient, avant que l'autorité municipale soit en mesure de leur indiquer les alignements définitifs suivant lesquels ils pourront élever leurs constructions" (10).

Les nouvelles dimensions données aux îlots, variant de 40 à 45 mètres de profondeur, pour 60 à 120 mètres de largeur, permettent de réduire le nombre des rues et de rendre les îlots plus spacieux, par rapport au plan de 1856.

Le développement du plan de 1858.

Les premières maisons de l'agrandissement sont élevées en 1860. D'abord sur les terrains des particuliers, au delà des deux premières rangées d'îlots parallèles au boulevard, qui à cette date, appartiennent encore, en grande partie, à l'administration des domaines. Entièrement effacé sous la nouvelle trame, le parcellaire ancien n'influence nullement l'évolution morphologique de la ville (fig. 19). Les nouveaux édifices

terrains appartenants aux particuliers, ce sont d'abord ceux situés le long du boulevard de la Gare et des deux avenues descendant vers la ville qui commencent à être édifiés.

Avant 1865, sur les 25 îlots disponibles aux particuliers sont élevées 45 maisons, en calculant une moyenne de 15 maisons pour chaque îlot, la ville prévoit un total de 375 maisons dans l'agrandissement (11).

Dans ces mêmes années, l'administration des domaines, propriétaire des terrains des fortifications démolies, ouvre les enchères publiques. Afin de donner aux premières adjudications un prix de base aussi élevé que possible, la vente commence par les deux îlots n° 34 et 36, parmi les mieux situés sur le boulevard Louis Napoléon. Leur mise à prix varie entre 34 et 100 francs le mètre carré.

A l'entrée de la ville nouvelle, face à la Porte Notre Dame, l'îlot 34 est entièrement affecté à un usage résidentiel. Pour l'îlot 36, on avait hésité avant de se décider; certains militaires pensaient qu'il aurait pu faire partie du terrain réservé D. "Rien ne serait plus facile que de faire ainsi, si l'administration de la Guerre croyait y avoir quelque intérêt. On a cru devoir cependant tracer cet îlot dès à présent, parce que, par sa position sur la place du théâtre, il est évidemment de ceux dont l'aliénation au profit du trésor, pourra être la plus prochaine et la plus productive, en outre, parce que la rue qui le borde à l'est ménagera au moyen de la rue des Trois mulets, aujourd'hui existante, une communication directe entre le Cours et la place au foin" (12).

On décide pour l'aliénation, à l'exception du lot d'angle entre le boulevard et la nouvelle rue à l'est, destinée à une exploitation hôtelière par les acheteurs Mille et Botto. L'Hôtel Victoria naît ainsi, premier hôtel de la ville moderne. Avec

l'édification du Lycée Impérial sur les terrains de l'Artillerie de Terre, les premiers 300 mètres du côté sud du boulevard constituent un front continu.

Malgré la nécessité de logements pour la population qui " en 1860 fait plus de 80.000 âmes", l'exiguïté des fortunes privées et l'état de pénurie des finances municipales, n'encouragent pas les domaines à organiser d'autres enchères. La situation reste bloquée jusqu'à la fin de 1860, lorsque Napoléon III, à la suite d'une seconde visite officielle à Toulon, donne un nouvel élan aux travaux, en cédant à la ville, au prix de 10 francs le mètre carré, environ 4 hectares de terrains domaniaux.

Le Traité entre l'Etat et la ville: les conditions de l'édification.

Un traité entre l'Etat et la Ville, approuvé par la loi 18 juin 1861, stipule un certain nombre de conventions, selon lesquelles: la cession ne comprend aucun des terrains au sud du boulevard, si ce n'est la partie au nord de l'ancien flot 39. Au nord du boulevard, la ville ne pourra disposer que de 4 flots entiers portant les n° 8, 13, 28, 31, dont la superficie est de 15.596 m². Sont encore cédés à la ville 11 fractions de forme plus ou moins irrégulière des flots portant les n°. 7, 12, 17, 23, 27, 29, 30, 33, 39, couvrant 16.883 m². La parcelle de l'flot 37 où surgit le Grand Théâtre ne rentre pas dans ce compte; remise à la ville le 1er octobre 1858, sa valeur devra être compensée par un échange de terrain à faire avec le Département de la Guerre. Les flots 34 et 36, déjà vendus à des particuliers par les domaines, restent aussi en dehors de la cession. Le Traité ne mentionne pas les terrains affectés au Service de l'Instruction publique pour la construction, aux frais de la ville, du Lycée Impérial; l'Etat en garde la propriété.

fig.20

Dans les 38.539 m² correspondant à la totalité des terrains cédés, sont exclus: les deux flots 18 et 24, réservés à l'administration de la Guerre; l'ilot 35 destiné à recevoir la nouvelle manutention; les emplacements: A, destiné au service de la Marine; B, réservé à la Guerre; les terrains bordant la Fonderie de la Marine, ainsi que la parcelle qui a servi à l'agrandissement de la cour de l'Hôpital de la Marine.

Sur les terrains reçus, la Ville s'engage à créer 20.000m² d'établissements d'utilité municipale, qui comprennent notamment: la régularisation du Jardin public, un Marché Couvert, des Lavoirs et Bains Publics, un Bureau de Bienfaisance, un Dispensaire, un Asile, une Crèche, un Hôtel de Préfecture ou de Sous-Préfecture.

La Ville exclut de ces réserves les flots 8, 13, 28, 31 donnant sur le boulevard, qu'elle destine entièrement au commerce et à la résidence, afin de ne pas priver ce quartier de " l'animation et du mouvement que devra nécessairement lui imprimer l'activité du Commerce et de l'Industrie". Les terrains pourront être échangés ou vendus par la Ville, à condition que le produit reçoive des destinations analogues. Les terrains du Béal, ne faisant pas partie de ceux désignés comme "terrains de l'agrandissement", restent en propriété à la ville. La remise effective des terrains, en mars 1863, permet enfin à la Ville d'entreprendre le développement progressif de ses parties nouvelles.

Confié au Service des Travaux Communaux, l'étude du lotissement commence par une analyse des conditions du terrain. La régularité relative des flots nouveaux -leurs dimensions varient entre 45 x 60 et 45 x 120 mètres- est contrecarrée par un ensemble de contraintes dues à l'état du sol, du fait notamment du fossé qui suivait autrefois le pied des Lices et en

raison du parcours en plein air du Béal, principale source d'alimentation en eau de la ville.

Ces entraves à l'édification font diviser les îlots en trois classes: la première comprend les terrains qui, libres de toute servitude, peuvent être mis aux enchères; la deuxième concerne les îlots qui, bien que grévés de certaines servitudes, peuvent toutefois être vendus immédiatement, mais "en imposant aux adjudicataires des conditions particulières comme transitoires"; la troisième clause touche les îlots sur lesquels sont établis le Béal, la conduite des eaux potables et le regard de la Louve. Leur aliénation est différée jusqu'au moment où "la ville les aura débarassés " (13).

Présenté par l'Ingénieur de la Ville, le projet de lotissement ouvre les discussions avec le Conseil Communal et permet d'établir les critères généraux du redécoupage des îlots en mailles parcellaires. On simplifie la forme et l'étendue des parcelles, de manière à créer des conditions optimales de ventilation et d'éclairage, surtout dans les appartements. Les conditions initiales du lotissement en terrain vierge, fixées par l'administration, vont offrir aux constructeurs une maille parcellaire qui permet très peu de variations.

Les îles de l'agrandissement se définissent ainsi linéairement en profondeur, puis en largeur; la profondeur des lots sur le boulevard n'est pas inférieure à 25 mètres afin de laisser " aux acquéreurs qui voudront, l'opportunité d'établir là de vastes magasins"; la profondeur minimale des parcelles le long des rues perpendiculaires au boulevard, est fixée à 16 mètres. Sans descendre au dessous de 8 mètres, on dépassera rarement les 16 mètres de largeur. Les immeubles ne pourront donc s'élever que sur des parcelles simples d'environ 10 x 25 mètres, ou bien doubles, soit 20 x 25 mètres. Le cas d'une parcelle traversante

existe, mais est assez rare; la parcelle d'angle devient une résultante de la profondeur fixée aux lots sur les rues perpendiculaires au boulevard.

Les dimensions des îlots, leur division en deux parties dans le sens de la profondeur, laissent des chances réduites aux propositions d'un type d'habitat à cour intérieure. Ce type d'immeuble à cour et courettes multiples, occupé au rez-de-chaussée par la boutique et aux étages par les habitations, se perpétue depuis la ville du Moyen-Age jusqu'aux parties réalisées au XVIIIème siècle au nord de l'Arsenal de Vauban; il s'y reproduit la même dégradation que le procédé de remplissage par addition avait causé dans les plus anciennes parties de la ville. Le terme cour, synonyme d'insalubrité et de dépréciation de la valeur locative d'un immeuble, est banni du vocabulaire des constructeurs toulonnais du XIXème siècle. A l'heure actuelle existent, dans l'ancienne rue Royale, plusieurs immeubles en parcelle étroite et traversante, dont les dimensions peuvent varier de 5,58x29,60 à 4,50 x 31,80, ou encore 8,20 x 33,50. Ces immeubles ont tous au moins trois étages et leur état se dégrade de plus en plus. On évitera avec soin la reproduction de ce type, dans le maillage régulier mis en place dans la nouvelle ville, qui donne lieu à une organisation généralement équilibrée, exclusive des grands lots aux angles, sauf en des cas exceptionnels, comme dans les vastes parcelles de l'Ecole Rouvière ou des Dames de France, obtenues par regroupement de plusieurs lots. Sont aussi exceptionnels les lots traversants, alors que le regroupement des lots deux à deux est réalisé dès les premières constructions, ce qui donnera une plus grande unité à l'aspect extérieur. Dans les années 1880, lorsque les préparatifs de construction et de vente subissent une des crises fréquentes à la fin du siècle, des édiles essaieront d'ajouter au cahier des charges une clause donnant la possibilité de réunir deux lots voisins après leur vente séparée. L'hypothèse étant que deux personnes ayant acquis séparément deux

Page 35
manquante sur le rapport

lots voisins, pouvaient avoir la faculté de demander la mise aux enchères de deux lots réunis, sur une mise à prix égale à la somme du résultat des enchères séparées, en vue de donner davantage d'impulsion à l'avancement des travaux. La proposition est refusée, afin de maintenir un caractère "moyen" dans les maisons nouvelles, l'expérience ayant prouvé que "les maisons très vastes bâties sur deux lots réunis et dans lesquelles les loyers sont nécessairement à un prix élevé, ne se louent pas facilement à Toulon" (14).

Le principe d'éviter un caractère de luxe à la partie nouvelle de la ville est à la base du système d'organisation proposé: les dimensions modestes des voies, des flots, des parcelles, notamment, sont justifiées par des critères d'une parcimonieuse repartition. Au moment du premier lotissement pour l'adjudication de 1864, l'Ingénieur de la Ville précise: " Les lots à vendre doivent être déterminés de façon à permettre à chacun d'acquérir une surface proportionnée à sa fortune ou aux convenances de l'établissement qu'il désire construire et à favoriser, dans une certaine limite, la construction de logements de dimensions restreintes, destinées aux personnes peu aisées qui jusqu'à ces jours ont été oubliées dans les nouvelles constructions" (15).

Le caractère à dominante industrielle et commerciale du boulevard est aussi clairement établi dès les premières études de 1853:

" Dans la partie principale du cours, depuis le rond-point jusqu'à la porte d'Antibes, on a évité de placer les monuments publics en façade, afin de faire jouir les habitants et le commerce de cette situation toute particulière en en même temps en vue des intérêts de l'Etat et de la Cité. Et la Ville a renoncé à placer des établissements communaux sur la Caserne du Jeu de Paume et de l'Hôpital Militaire, que le Chef du Gé-

avant travaux, une demande d'alignement, fournissant à l'appui, le plan des façades et de l'intérieur des maisons. Les adjudicataires sont tenus à achever les maisons dans un délai de trois années à partir du jour de la notification, au risque d'être passibles envers la Ville de "dommages et intérêts fixés à 1% du prix d'acquisition de chaque lot, pour chaque mois de retard. Cette clause, trop lourde, sera modifiée et le délai porté à 5 années. (17)

La vente marque un échec pour la Ville qui arrive à aliéner seulement les meilleurs lots en façade sur le boulevard et leur retournement sur l'avenue est de la Gare et la rue d'Entrechaux. Dans les années suivantes les ventes procéderont avec une telle lenteur que certains conseillers proposent une vente de tous les terrains, dans une seule enchère, à renouveler chaque trois mois, afin d'intéresser les capitalistes qui, connaissant d'avance les époques fixes et rapprochées des ventes, puissent prendre leurs dispositions et se représenter (18). La crainte que des spéculations d'hommes d'affaires portent les terrains à des prix trop élevés, fait renoncer à cette solution qui fait redouter le risque d'un rachat à prix trop élevé, des 20.000 mètres carrés destinés à des établissements d'utilité communale que la ville s'est engagée à édifier. A la fin de 1868, les deux premiers flots mis aux enchères sont encore partiellement invendus et seulement des rares tractations entre la Ville et des particuliers permettent quelques achats. La vente gré à gré reste cependant une exception pour Toulon; même si ce type de marché fait gagner beaucoup de temps, la Mairie maintient le principe de vente par adjudication.

L'îlot 13 et les derniers terrains du quartier de la Gare.

Le dernier terrain libre de servitudes que la Ville possède sur le boulevard, l'îlot 13, est mis en vente à la fin de 1868; mais les enchères ne se déroulent pas mieux dans cet îlot, où directeurs de cirque, ambulants et forains, continuent encore pendant des années à convoiter la location. (fig. 22)

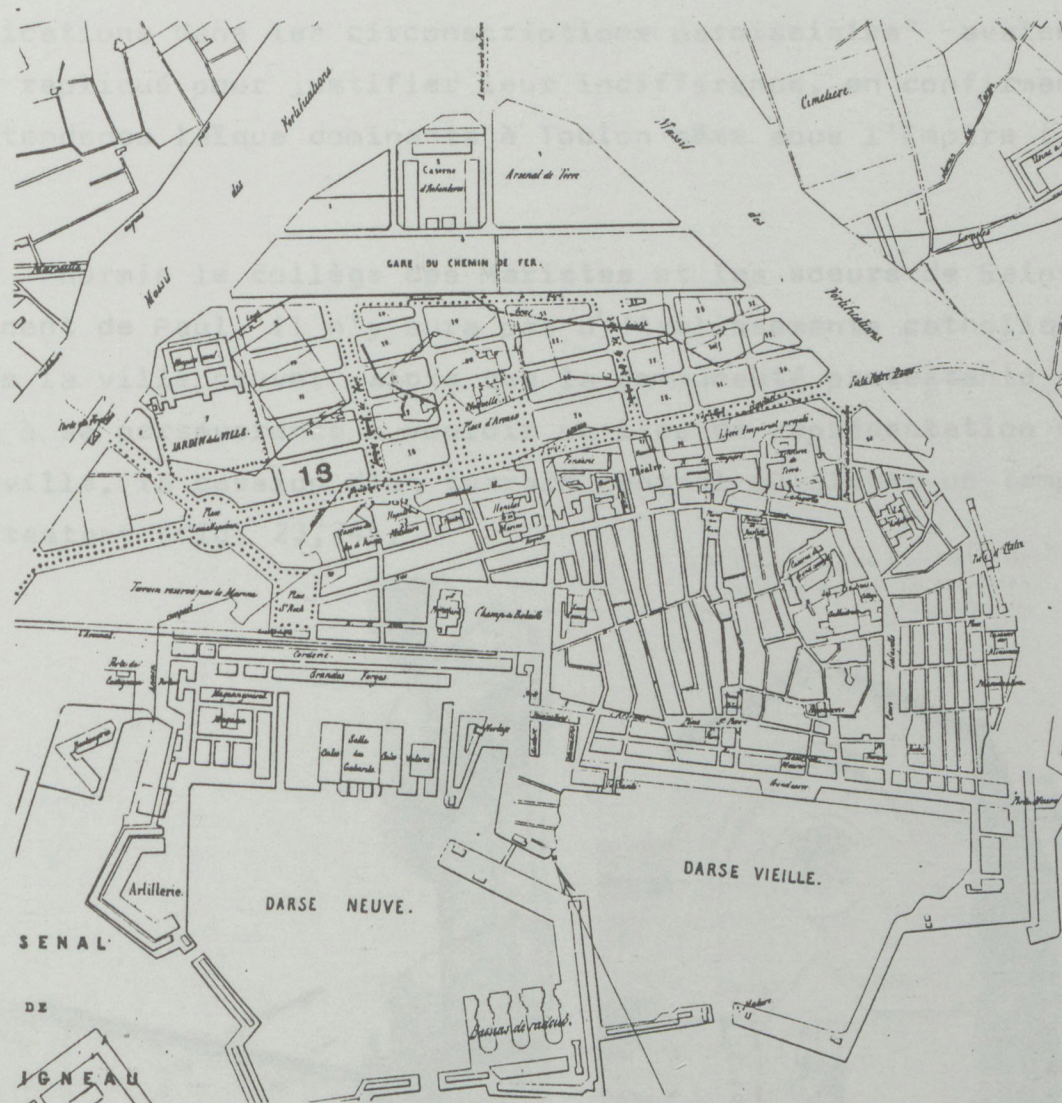


fig. 22

Pour les Toulonnais, ce bout de Ville est trop à l'écart du centre pour qu'ils aient envie de s'y installer. En 1863, la Ville avait réservé cet îlot à des établissements publics: un Marché couvert était prévu à l'ouest, du côté du Jardin, et une Eglise

à l'est entre le boulevard et l'Avenue de la Gare. En annulant ces décisions au moment du lotissement, le Maire explique l'abandon du projet du Marché couvert, dû à la cherté des terrains et à leur éloignement des quartiers centraux; quant à l'église, la raison du désistement vient plutôt du désintérêt des Curés et des Recteurs des paroisses qui ne manifestent aucun désir de voir s'élever de nouvelles églises dans la ville agrandie. "L'édification aurait pour conséquence des modifications dans les circonscriptions paroissiales" avaient-ils répliqué pour justifier leur indifférence, en confirmant la tendance laïque dominante à Toulon même sous l'Empire (19).

Hormis le collège des Maristes et les soeurs de Saint Vincent de Paul, il n'y aura pas d'établissements catholiques dans la ville neuve; alors que la communauté protestante devra à sa persévérance à vouloir un lieu de représentation dans la ville, la cession d'un terrain central où élever un Temple protestant (fig. 23,24).



14 Toulon - Rue Darnont-d'Arville.
Chapelle des Pères Maristes.



Mis aux enchères à plusieurs reprises, chaque fois sans succès, l'îlot 13 reçoit enfin un monument en 1882, sous le Maire Dutasta qui divise le terrain et réserve la partie à l'ouest à l'élevation d'un Musée-Bibliothèque.

Aux difficultés rencontrées dans la mise en forme de l'îlot 13, s'ajoutent celles qui touchent à l'organisation de l'entière partie nord de l'îlot, jusqu'à la Gare des voyageurs. L'état de ces terrains en forte pente reste de longues années sans solution; il retarde l'ouverture des rues et la fixation des alignements. Ainsi ce côté de la ville, déjà déprécié par son éloignement des quartiers du centre, l'est davantage par l'impossibilité d'ouvrir une place et une avenue convenables face à la Gare. Pour descendre en ville, les voyageurs seront obligés de longer la voie le long du chemin de fer jusqu'à l'avenue Colbert face au Grand Théâtre; un détour qui laisse à l'écart de tout mouvement l'ensemble du quartier ouest.



fig.25

Les dernières années de l'Empire.

Les flots frappés de servitudes et en position moins privilégiée que ceux sur le boulevard, restent longtemps vides; ils sont loués par la Ville à des artisans, des entrepreneurs, des commerçants en quête d'entrepôts, avec des contrats de courte durée, pouvant être résiliés au moment où la Ville le réclamerait.

Autre indice révélateur de l'état de crise des dernières années de l'Empire, la fluctuation subie par les prix des parcelles au cours des enchères. Les premiers lots avaient été vendus, par les Domaines, à des prix très élevés (entre 35 et 100 francs) avant 1863. Fortement réduits après 1864, les prix sont portés à 50 francs pour les lots sur le boulevard et à 35 pour ceux sur les rues secondaires. Dix ans plus tard, la mairie est obligée d'appliquer une remise de 20% (fig. 26). La situation ne s'améliore donc pas dans les toutes premières années de la République qui voient, en revanche, renaître des projets ambitieux de transformations des vieux quartiers.

fig. 26

En 1870, la Guerre s'engage à bâtir sur l'îlot 18, divers édifices militaires; elle laisse cependant à l'administration des Domaines le rôle de mettre en vente l'îlot 24 qui lui était réservé (20). La décision est suivie par le projet de liquidation des terrains de l'ancienne Fonderie de la Marine derrière l'îlot M. Malgré la démolition de la Fonderie depuis 1863, les terrains de ce vaste établissement symétrique, sur le boulevard, de l'îlot 24, étaient restés improductifs, en raison de leur complexe connexion avec les terrains adjacents dont la propriété était partagée entre la Marine, la Ville et des particuliers. En dernier appendice de l'ex-Fonderie, le logement du Commandant du Génie est encore debout en 1870. Placé de travers sur le tracé de la rue Racine, il en empêche l'ouverture et gêne de plus l'aménagement autour du Grand Théâtre.

fig. 25

Seance du 31 Aout 1874.

De la maniere suivante:

Numeros del Nott et del Eott.	Surface del Eott.	Mise à prix	
		par mètr.	par lot.
Plot N° 13.			
1 ^{er} lot, portant le N° 1, ayant facade sur les rues de Chalucet et Revel	202,23	36 fr.	7280,28
2 ^e —, portant le N° 2, ayant facade sur la rue de Chalucet	177,13	36	6376,68
3 ^e —, —, 3, ayant facade sur la rue de Chalucet	175,48	36	6316,28
4 ^e —, —, 4, ayant facade sur la rue de Chalucet et sur le Boulevard	196,23	44	8634,12
5 ^e —, —, 5, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
6 ^e —, —, 6, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
7 ^e —, —, 7, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
8 ^e —, —, 8, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
9 ^e —, —, 9, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
10 ^e —, —, 10, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
11 ^e —, —, 11, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
12 ^e —, —, 12, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
13 ^e —, —, 13, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
14 ^e —, —, 14, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
15 ^e —, —, 15, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
16 ^e —, —, 16, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
17 ^e —, —, 17, ayant facade sur la rue Revel	260,00	28	7280,00
18 ^e —, —, 18, ayant facade sur le Boulevard	325,00	44	14300,00
Plot N° 17.			
19 ^e lot, portant le N° 1, ayant facade sur l'avenue Vauban	264,71	28	7414,38
20 ^e —, —, 2, ayant facade sur l'avenue Vauban et à la rue Revel	252,00	32	8064,00
21 ^e —, —, 3, ayant facade sur la rue Revel	264,37	28	7402,16
22 ^e —, —, 4, ayant facade sur la rue Revel	261,07	28	7309,96
Plot N° 20.			
23 ^e lot, portant le N° 1, ayant facade sur la rue Dumont d'Urville et de la Paix	205,00	32	6560,00
24 ^e —, —, 2, ayant facade sur la rue Dumont d'Urville	280,00	32	8960,00
25 ^e —, —, 3, ayant facade sur la rue Dumont d'Urville et la nouvelle place d'Armes	320,00	44	14080,00
26 ^e —, —, 4, ayant facade sur la rue de la Paix	219,00	28	6132,00
27 ^e —, —, 5, ayant facade sur la nouvelle place d'Armes	264,00	40	10560,00
Plot N° 23.			
28 ^e lot, portant le N° 1, ayant facade sur la rue Liot et la nouvelle place d'Armes	296,75	40	11790,00
29 ^e —, —, 3, ayant facade sur la rue Liot	321,12	28	8991,36
30 ^e —, —, 4, ayant facade sur la rue Liot	321,12	28	8991,36

Réduction de 20% du prix du mètre carré des terrains communaux.
(Dcm, 31. Aout. 1874, Am, 1D^I 46, p. 81 r°).

La rassurante régularité exprimée dans le plan des ingénieurs militaires tarde à se traduire en une succession rationnelle d'espaces organisés. Le maintien des vastes réserves sur la moitié du front sud du boulevard se prolonge durant de longues années. Ce n'est qu'en 1898 que la Guerre cède à la ville une partie du terrain B, où ROUSTAN édifie l'Hôtel de la Sous-Préfecture. Les autres réserves, les terrains A, la partie restante du terrain B et l'Hôpital de la Marine, occupant l'entier filot au sud de la Place d'Armes, ne sont cédés à la Ville que dans le premier quart du XXème siècle.

fig.27



Volumes habités et aménagement urbain.

Si l'exigence de modifier l'habitat est ressentie à Toulon, dès la seconde moitié du XVIIIème siècle, la recherche systématique d'un nouveau type de logement ne commence qu'au moment de la publication du Décret Impérial du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris. Parmi les innovations du décret, plus que le renforcement du droit d'expropriation, c'est l'introduction des termes primordiaux de "salubrité" et de "sûreté publique" qui intéressent l'administration municipale, de même que l'instauration d'un contrôle sur la construction des maisons nouvelles et l'obligation de l'entretien constant des façades anciennes.

Toulon demande l'application du décret dès janvier 1853. La Ville précise cependant la nécessité d'exclure les articles 1 et 7 concernant la réglementation des façades; comme dans toute autre ville de province, cette tâche continue à être remplie par le Maire. Dans un premier temps, les techniciens de la ville proposent des normes particulières concernant la hauteur des maisons, afin de limiter les surélévations dans la vieille ville où "la hauteur des maisons avait atteint des valeurs si démesurées" qu'elle mettait en péril la salubrité publique et la commodité du passage dans les rues peu larges, en "interceptant le soleil, le jour et la circulation de l'air et les rendant obscures, malsaines, humides et malpropres" (21).

Dans l'arrêté du 21 janvier 1853, le Maire limite les maisons à quatre étages, en accordant la surélévation par des mansardes "en retrait de 1,50 m. au moins du mur de face"; mais il accepte d'incorporer à Toulon, des balcons dans les rues et places d'au moins 6,50 de largeur. Au sujet de la hauteur des immeubles il y aura plusieurs arrêtés: les deux premiers fixent la hauteur maximale à 17,50 (1853), puis à 17,55 (1858). En 1860, au moment où commence véritablement la construction, ces

dispositions sont encore modifiées. Un changement important concerne la mansarde qui, "dans les rues de 9,00 mètres et au dessus" est avancée jusqu'à "l'aplomb intérieur des murs de face, de manière à former une légère retraite sur ces murs et faire attique sur la corniche de couronnement de la maison". Une variante qui modifie de manière sensible la silhouette de l'immeuble et rend imperceptible la cassure verticale que le volume, reculé de 1,50 m. aurait présentée sur l'aplomb. Ce même arrêté accorde aux immeubles une hauteur maximum de 18,60 mètres.

A la fin de 1878, commence la construction de l'îlot 24, entre l'avenue Colbert et Place de la Liberté. Le propriétaire d'une maison à construire sur ce terrain demande que la hauteur de sa façade soit portée à "la même côte que celle du pan coupé d'en face (afin de) former avec la maison d'angle une même masse architecturale". Elevée par l'entrepreneur Dauphin, constructeur dans les années 1866 du Lycée Impérial, "la maison du pan coupé d'en face" de l'îlot 28 avait dérogé à la hauteur consentie, sans permis, et atteint la côte de 20,50 m. au dessus du niveau du trottoir. Le constat de l'infraction et les raisons d'esthétique et de symétrie invoquées par le riverain, font appliquer aux immeubles du boulevard, les privilèges accordés jusque là aux constructions monumentales: "Les maisons du boulevard de Strasbourg seront, par exception, considérées pour la hauteur, comme des monuments publics" (22).

Hippolyte-Paulin-Antoine JACQUES, architecte de la Ville.

La conception d'un nouveau type d'immeuble toulonnais revient plus particulièrement à l'architecte municipal Hippolyte JACQUES.

JACQUES est nommé architecte de la Ville en 1853. Ses premiers projets dans le domaine des édifices publics, ne sont pas des réussites. A son projet modeste de Théâtre de 1854, on préfère celui plus monumental de FEUCHERES; son avant-projet de Lycée Impérial est écarté et la réalisation confiée à l'architecte du Ministère de l'Instruction Publique LAVAL.

Vers 1856-57, JACQUES semble commencer une seconde carrière en tant qu'architecte municipal. Il aménage, en 1856 un Musée provisoire dans la chapelle de l'ancien hôpital Saint-Esprit; en 1857, il étudie les plans d'alignement des faubourgs du Mourillon et du Pont-du-Las, l'année suivante il fournit le dessin pour la porte et la grille du Jardin de la Ville, face à l'Hôpital de la Charité. D'autres réalisations plus importantes lui sont confiées, soit par la ville, comme le Temple Protestant dans la rue Picot (1863-1871), soit par des particuliers, comme un certain nombre d'immeubles de rapport sur le boulevard Louis Napoléon. C'est au thème de l'immeuble de rapport qu'il s'attache, notamment. Ce thème constitue, en effet, la partie la plus importante du projet économique et social selon lequel les élus municipaux ont établi de réaliser l'extension.

fig.23

Peu approfondi durant la première partie du XIXème siècle, le thème de l'immeuble de rapport offre peu de sources d'inspiration et de réflexion aux architectes des années 1860. Pour réaliser ses façades, JACQUES cherche des recettes à Marseille et à Paris; à l'immeuble haussmannien de type moyen à usage mixte il emprunte quelques dispositifs, comme la séparation nette entre le rez-de-chaussée commerçant et la série des quatre étages d'appartements. Dans le plan, il reste fidèle aux distributions de l'immeuble toulonnais destiné au commerce et à l'habitation, en ce qui concerne la séparation entre partie destinée au public: la boutique, et l'accès au pri-

vé: la porte d'entrée et l'escalier. Disposé le long d'un mitoyen, l'escalier est placé à l'intérieur de la parcelle et éclairé par un lanterneau; ménagée sur un côté du front sur rue, la porte d'entrée habituellement soulignée, dans les fig. 1-10 vieux immeubles, par des motifs qui l'emphatisent, perd dans l'immeuble de JACQUES, cette valeur de distinction. Si la conservation de l'agencement latéral de l'entrée prive l'immeuble d'une façade symétrique, elle offre cependant l'avantage de laisser disponible au commerce l'entière partie non occupée par l'entrée.

Entre le rez-de-chaussée et les étages, il n'y a pas d'entresol. Ce qui peut être interprété comme un symptôme de la séparation entre production artisanale et échange commercial. Chaque étage dessert un seul appartement; ce qui ne classe pas l'immeuble dans la catégorie de luxe, la largeur relativement modeste de la parcelle, entre 10 et 13 mètres, permet difficilement d'autres solutions. La desserte de deux appartements par palier a lieu uniquement dans le cas de parcelles réunies deux à deux. Les logements se superposent à l'identique aux différents étages, sauf au niveau des mansardes, où la série de chambres individuelles s'ouvre sur le couloir commun.

Au moment où se manifeste à Toulon la demande de réaliser une grande quantité de maisons à loyer, JACQUES fournit un prototype conforme à la rationalité du nouveau système urbain.

JACQUES et les règlements de voirie: analyse et projet.

En tant que document écrit de son activité d'architecte de la ville, JACQUES nous a laissé des notes écrites, concernant uniquement l'aspect externe de l'immeuble et plus précisément

les problèmes posés par l'application des nouveaux règlements de voirie de 1853 et 1858, dans les rues en pente des nouveaux quartiers, des problèmes que la vieille ville avait aussi rencontrés et pas toujours résolus. Dans une lettre au Maire, daté 12 octobre 1860, JACQUES rédige une sorte de court traité de voirie à usage toulonnais (23). Il explique comment, la limite de hauteur portée à 17,55 deux ans plus tôt, peut convenir aux rues de la vieille ville en pente douce, mais soulève des problèmes plus graves dans la partie nouvelle où les pentes des rues font parfois 5%. Suivre la règle municipale, qui mesure la hauteur à partir du point le plus bas du trottoir, fait perdre, dans les rues avec une pente de 5%, 50 centimètres tous les 10 mètres. JACQUES propose alors de mesurer la hauteur à partir du point le plus haut de la rue et de l'augmenter de 1,05 mètres, ce qui porte à 18,60 mètres la nouvelle limite. Pour un même développement linéaire de 12 mètres, JACQUES montre comment, en suivant ses suggestions, la hauteur minimale des boutiques les plus défavorisées peut être portée de 3,90 à 4,40 mètres et celle de chaque étage d'appartement, augmentée de 30 centimètres, permet de réaliser des appartements de 3,00 mètres, "hauteur suffisante, sans pourtant nuire d'une manière sensible à l'aérage des rues".

Le problème esthétique posé par les maisons sur le boulevard d'une pente plus faible égale à 1%, consiste principalement dans l'élimination du décalage des moulurations horizontales et de la corniche entre maison et maison. Pour éviter l'inconvénient d'une série de cassures horizontales à chaque changement de propriété, comme cela se produit dans la première série de maisons de l'îlot 34, JACQUES propose de fig. 28
29
fixer la hauteur, non pas pour chaque maison, mais flot par flot, en appliquant la nouvelle limite proposée, mesurée sur le point le plus haut du trottoir; de sorte que toutes les maisons d'un flot puissent "être élevées à la même hauteur".

L'aspect général du boulevard y aurait gagné "puisque de cette manière, toutes les inégalités de hauteur auraient disparu" (24).

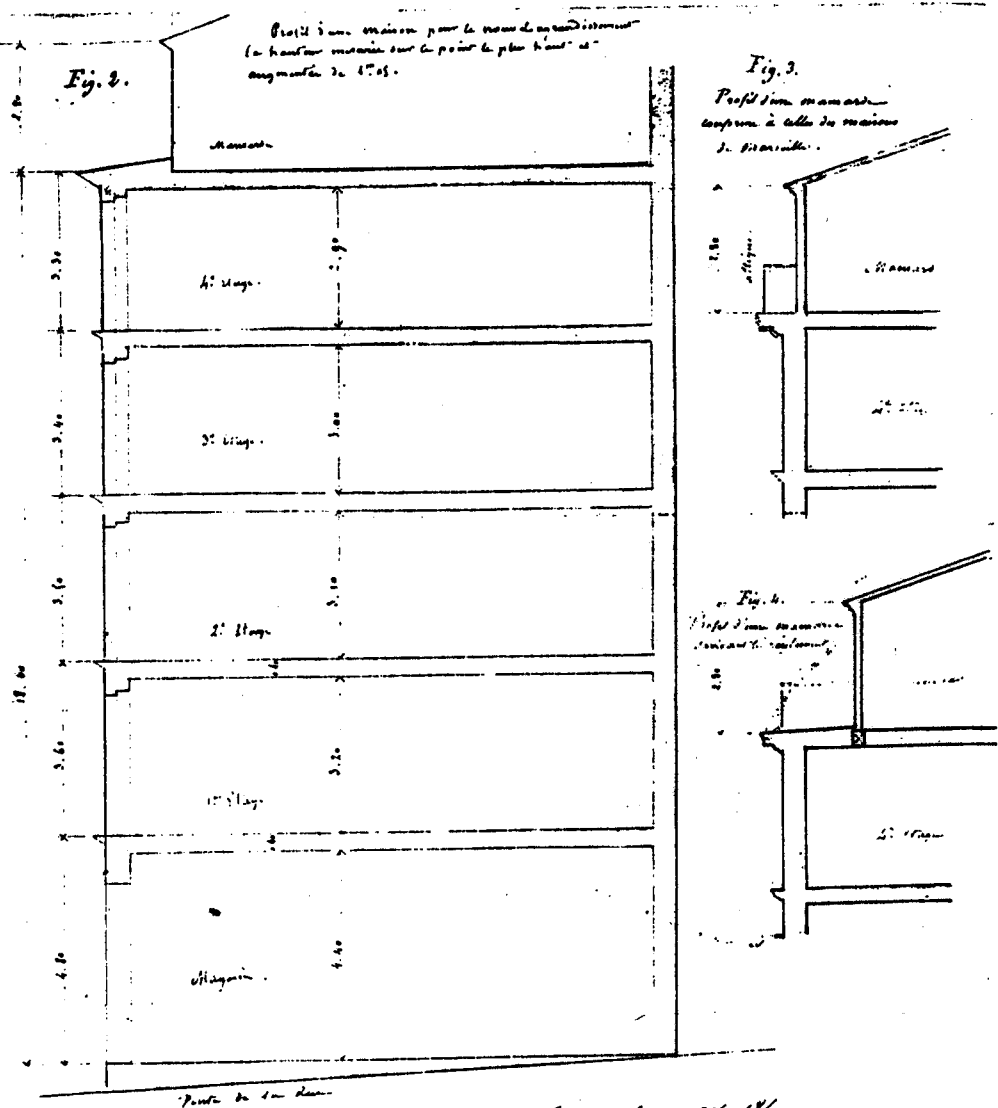
JACQUES est probablement l'auteur des maisons de l'îlot 34, puisque les plans des appartements, même s'ils sont altérés par les modifications successives, permettent de reconnaître aisément le type, perfectionné dans les immeubles plus tardifs, qu'il réalise sur le boulevard. Il se sent d'autant plus



responsable des accidents qui ont compromis l'unité de cette réalisation, que la mouluration horizontale et la corniche sont presque les uniques motifs d'embellissement de cet îlot plus simple et dépouillé que ne seront les autres plus proches du centre.

fig. 28
29

Très attentif à l'unité d'ensemble de la composition, toutes ses remarques aux règlements vont dans ce sens. Pour cela il observe avec soin les dernières solutions de l'habitat marseillais; il importe à Toulon la même disposition avancée de la mansarde sur l'aplomb intérieur afin de donner l'impression d'un immeuble de cinq étages, où le balcon continu remplacerait l'entablement. Dans la perspective de la rue, le balcon, d'élément de protection, devient motif d'ornement.



Toulon le 22 oct. 1860
L'architecte de la Ville
G. GUYON

Dans sa lettre au Maire il consacre une dernière observation au thème du couronnement. L'article 12 de l'arrêté de 1858 prévoyait que les balustrades au devant des mansardes ne pouvaient être qu'en fer ou en fonte. "Pourquoi n'autoriserait-on pas les balustrades en pierre sur les grandes rues où elles produisent un si bel effet?" Cette suggestion ne sera pas retenue par les architectes toulonnais, on voit l'adoption d'un tel parti uniquement sur les façades du Lycée Impérial, où l'architecte parisien LAVAL utilise le motif de la

fig.31



31

balustrade en pierre, en ornement, même ,des parties pleines.

La lettre au Maire se termine par les mots: "Telles sont, Monsieur le Maire, les observations que j'ai l'honneur de soumettre à votre juste appréciation, vous assurant que la pratique nous prouve les modifications à apporter à quelques articles du règlement, surtout dans ce moment où, une nouvelle ère de constructions va commencer dans notre ville".

Souci constant de JACQUES dans son travail et ses propositions, la volonté de marquer les nouvelles rues de la ville, notamment le grand boulevard, par l'esthétique "moderne" de l'uniformité.



L'immeuble de rapport du boulevard Louis Napoléon.

L'activité d'architecte municipal prive JACQUES de la fierté de faire graver sa signature, en bonne place, sur la pierre des immeubles qu'il construit; ainsi nous devons la certitude de son travail d'architecte novateur à l'architecte lyonnais F. BARQUI. Dans un recueil consacré à L'Architecture moderne en France, l'auteur situe Toulon parmi les villes de province où "l'art n'est pas resté stationnaire"; de même qu'à Marseille, Rouen, Lille, Nantes, Bordeaux... "des maisons neuves s'y élèvent et s'y sont élevées, qui offrent des différences notables de construction et de distribution avec les habitations de nos pères: les besoins de notre époque demandent d'autres aménagements" (25).

Les six planches du recueil consacrées à Toulon, présentent deux ensembles réalisés par JACQUES sur le boulevard Louis Napoléon. Destiné à une bourgeoisie moyenne, l'immeuble au n° 50 du boulevard présente un rez-de-chaussée commerçant, quatre étages d'appartements, un niveau de mansarde. Les nouvelles largeurs des façades -18,50 et 10,50 m. dans ce cas- permettent d'ouvrir à côté des magasins du rez-de-chaussée, la porte cochère qui, par le vestibule donne directement accès au grand escalier réservé uniquement aux appartements des étages. Les écuries sont au fond de la cour; il n'y a pas d'escalier de service, le gardien a sa loge au niveau de la rue, entre la cour et le grand escalier. La planche représente la réunion de deux lots, cependant le dessin des plans ne concorde pas avec celui des façades où le graveur, pour des raisons probables de représentation, a éliminé la façade, à l'entrée dissymétrique, de l'immeuble plus petit.

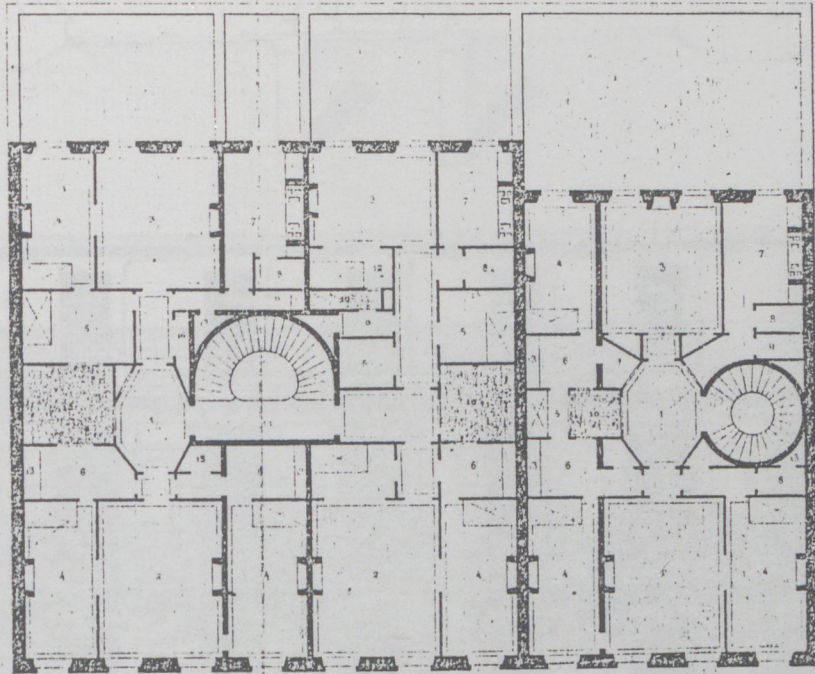
fig. 33
34

Composé de deux épaisseurs de pièces s'appuyant sur deux mitoyens, l'appartement, sur rue et cour, s'éclaire sur les deux faces. La grande profondeur des logements, entre 18,50

L'ARCHITECTURE MODERNE EN FRANCE.

TOULON

PLAN DES ETAGES.



LEGENDE.

Rez-de-chaussée.

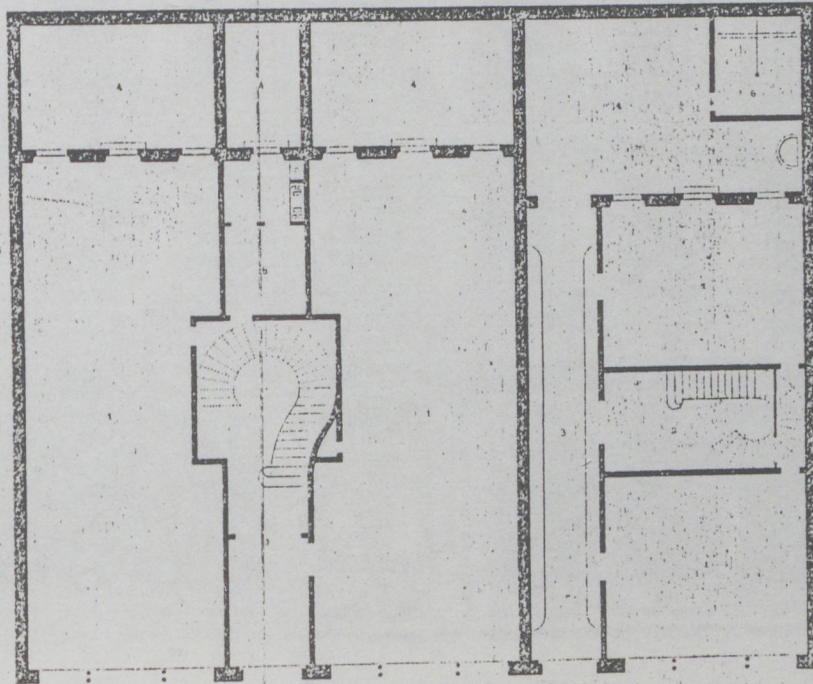
- 1. Réception
- 2. Salle
- 3. Salle
- 4. Salle
- 5. Salle
- 6. Garage

- 7. Aux-habites
- 8. Salle
- 9. Salle à manger
- 10. Chambres à coucher
- 11. Chambres
- 12. Cabinets de toilette

Etages.

- 13. Corridors
- 14. Balcons
- 15. Loges
- 16. Couloir vitré
- 17. Balcons
- 18. Aloues

- 19. Placards
- 20. Douce



PLAN DES REZ-DE-CHAUSSE.

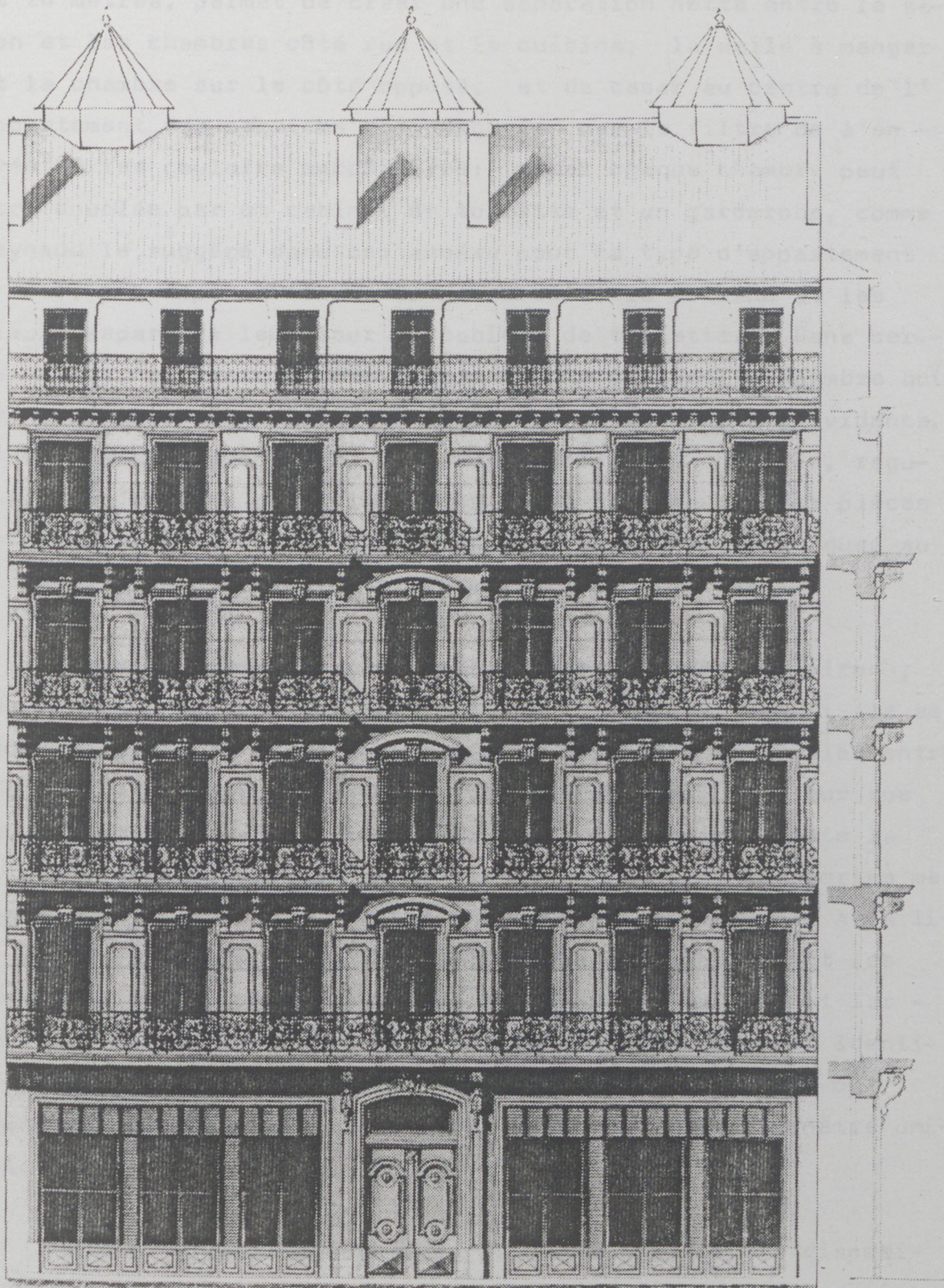
Échelle de 1/5000

MAISON D'HABITATION D'OUVERTURE NAPOLÉON N° 50

JACQUES ARCHITECTE



TOULON



BAQADH ENNIN ENNIN

JACQUES Architecte

et 20 mètres, permet de créer une séparation nette entre le salon et les chambres côté rue et la cuisine, la salle à manger et la chambre sur le côté opposé, et de caser au centre de l'appartement des services bien dégagés par le filtre de l'entrée et les couloirs secondaires; ainsi chaque chambre peut être doublée par un cabinet de toilette et un garde-robe, comme Reynaud le suggère dans ces années pour ce type d'appartement (26). La dépense trouve sa place entre la cuisine et les lieux, séparés à leur tour du cabinet de toilette. Dans certains cas, il reste encore la place pour une petite chambre qui prend lumière d'une courette interne: il s'agit, à l'évidence, d'une chambre secondaire, non confortée par la cheminée, régulièrement ménagée au milieu de la paroi dans toutes les pièces principales. Il n'y a pas de chambre pour les domestiques au niveau de l'appartement, mais à celui des mansardes.

Plus profondes que celles sur cour d'un mètre environ, les chambres sur rue ont respectivement la même largeur: le salon est égal à la salle à manger, les chambres principales entr'elles et s'ouvrent les unes sur les autres aussi bien sur rue que sur cour. La position centrale de la cheminée dicte la mise en relation directe entre les pièces; ainsi les portes ménagées dans le mur des cheminées s'ouvrent généralement à la limite de la façade, alors que celles des cloisons devant les cheminées s'ouvrent au centre de la paroi. Position et largeur des fenêtres sur les deux fronts des façades, sont identiques et en parfaite symétrie, salon et salle à manger ont deux ouvertures, toutes les autres chambres ont une fenêtre unique.

Due à la position centrale de l'antichambre, la disposition symétrique de ce schéma est aussi strictement dépendante de celle de l'escalier qui, par sa position complètement interne, au milieu de la parcelle, par son encombrement minimum à l'

intérieur d'une forme ronde ou octogonale, ne joue pratiquement aucun rôle dans l'animation de la façade. Il en était de même, comme nous l'avons remarqué, dans la presque totalité des maisons de la tradition toulonnaise à laquelle JACQUES emprunte, de manière systématique, la position latérale de la porte d'entrée.

A la disposition symétrique et hiérarchisée des pièces de l'appartement, correspond une organisation des façades basée sur des principes différents. Dans l'ensemble des constructions de la partie nouvelle, on respectera la règle d'un quadrillage régulier de la façade, appliqué même aux rues plus modestes parallèles au boulevard. Cette régularité rend moins perceptible la légère réduction de hauteur -de 10 centimètres- entre chaque étage, on passe des 3 mètres du premier niveau à 2,80 m du niveau des mansardes. La disposition régulièrement rythmée des baies et des trumeaux fait écran à l'ensemble des appartements sans traduire cependant leur distribution interne; alors que l'importance commerciale de l'édifice est soulignée dans la partie à portée d'oeil du piéton, par la disposition des boutiques, où le mode d'assemblage entre enseigne et devanture se poursuit avec régularité jusqu'à la porte cochère. La hauteur et la transparence de la vitrine composent une nouvelle mise en scène de la marchandise qui marque la transformation de l'activité artisanale en commerce industriel, voire la transformation de la boutique en magasin. Le nouvel agencement ordonné, introduit même à Toulon le nouveau goût pour la flânerie dans une allée principale entièrement différente de l'espace encombré et inégal de l'ancien Cours Lafayette. Le caractère précieux et remarqué de la porte d'entrée des immeubles traditionnels (fig. 1-10), même les plus modestes, se perd ainsi après 1860 dans les flots sur le boulevard où le nouveau rapport entre la boutique et la rue enlèvent à cette partie de la façade le privilège d'unique élément riche d'effets plastiques et décoratifs. JACQUES essaie alors de retrouver cette distinction dans le traitement qu'il réserve aux

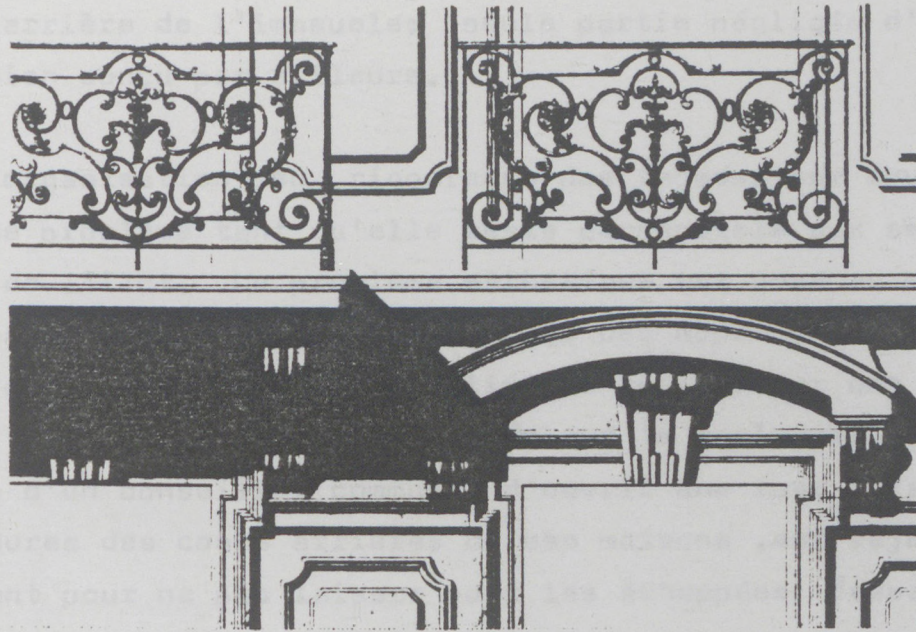
baies de la travée verticale superposée à la porte d'entrée. Le décor qu'il applique: un fronton triangulaire ou incurvé, n'est donc pas destiné à souligner une pièce principale, il correspond, généralement, à une chambre au bout de l'appartement et n'a pour rôle que de signaler dans l'uniformité du décor de façade, l'entrée semi-publique ou privée de l'immeuble.

Parmi les ornements à la mode du temps, JACQUES utilise, sans excès, les motifs les plus simples. L'encadrement des fenêtres qui s'ouvrent au ras du plancher jusqu'au linteau sous le balcon est classique et présent dans les vieux immeubles toulonnais, alors que les trumeaux sont ornés d'un panneau en relief, aux pans coupés, encadré d'une double baguette aux angles échancrés. Les moulures horizontales caractéristiques des maisons du vieux Toulon sont ici entièrement remplacées par les balcons.

10
fig.35

Leur apparition est un des phénomènes le plus bouleversants pour la morphologie des rues toulonnaises. Des façades entières se remplissent de bandes parallèles et foncées que forment les balaustrades en fonte ou en fer forgé. A la rangée continue de balcons du premier étage se superposent celles des étages supérieurs, où le balcon s'interrompt à la travée verticale superposée à la porte d'entrée qui a son balcon séparé. Une terrasse continue couronne l'étage des mansardes en léger retrait de l'aplomb. La grande largeur du boulevard permet d'apprécier, sur le toit, le lanterneau en forme de cône droit, unique clin d'oeil, à l'extérieur des immeubles, à une forme traditionnelle typique qui garde le même rôle, dans la ville moderne, d'éclairer courettes et escalier.

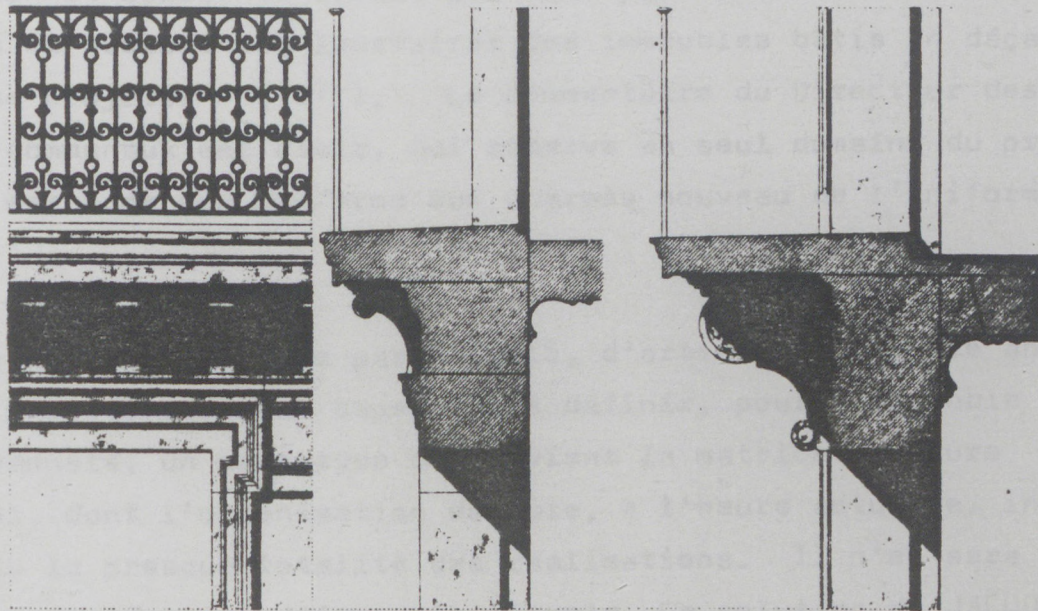
Sur cour, toute recherche d'expression architecturale des façades est ignorée; en fond de parcelle, la cour ne dispose que d'un espace exigü, rarement animé par d'autres fonctions que cel-



COURONNEMENT DU 4^e ETAGE.

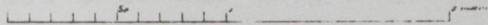
COUPE DU 4^e ETAGE.

COUPE DES 1^{er}, 2^e ET 3^e ETAGES.



DÉTAILS

Echelle de 1/20 pour toutes



P. BAPQUI ARCH. DIR. EX.

J. CAHUSAC P. B. EX.

J. BACLET P. B. EX.

MAISONS D'HABITATION BOULEVARD NAPOLEON, N° 50

M. JACQUES Architecte

1911 - 1912 - 1913 - 1914 - 1915

le d'aérer et éclairer ce qu'on appellera encore longtemps les façades arrière de l'immeuble; seule partie négligée d'un ensemble bien conçu par ailleurs.

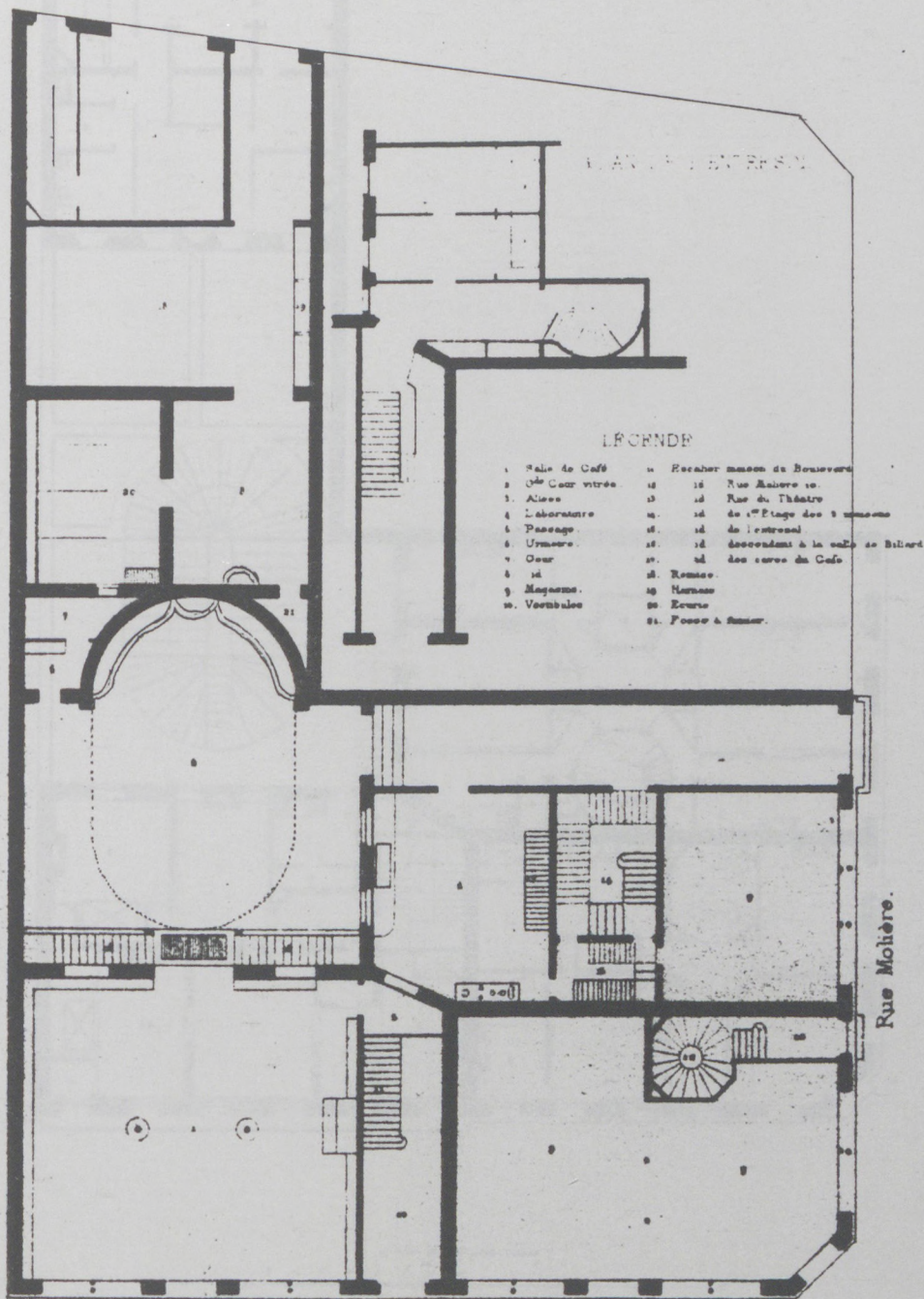
L'organisation peu rigoureuse des façades sur cour ne pose pas de problème tant qu'elle reste perceptible aux seuls riverains de l'îlot. Le problème esthétique est posé au moment du lotissement des terrains retranchés des dépendances de l'ancienne Fonderie de la Marine, délimitée au nord par une bande construite de 63 mètres ayant façade sur le boulevard. La proposition d'un conseiller communal d'ouvrir une rue, à la limite des bordures des cours arrières de ces maisons, est rejetée, principalement pour ne pas laisser voir les échappées "désagréables à l'oeil" des maisons non alignées.

fig. 39a
39b

" L'ensemble de ces maisons, vues de derrière avec leurs cours servant de communs, et à des niveaux différents, leurs angles entrants et saillants serait peu fait pour charmer l'oeil des passants et surtout des locataires des immeubles bâtis en déca de la rue projetée" (27). Le commentaire du Directeur des Travaux communaux est clair, qui réserve au seul domaine du privé tout marquage non conforme aux charmes nouveau de l'uniformité.

La méthode employée par JACQUES, d'articulation entre analyse et projet, parvient cependant à définir, pour l'immeuble en mitoyenneté, un prototype qui devient la matrice du Cours principal, dont l'organisation demeure, à l'heure actuelle, inaltéré dans la presque totalité des réalisations. Il n'en sera pas de même de son projet d'immeuble d'angle. La solution de JACQUES pour le n° 27 du boulevard Louis Napoléon présentée dans le recueil de Barqui, relève d'un cas trop particulier pour devenir typique. L'ensemble parcellaire sur lequel il intervient appartient à un îlot vendu par les Domaines aux particuliers avant la cession des terrains à la ville par Napoléon III. On y retrouve

fig. 36
37
38
39



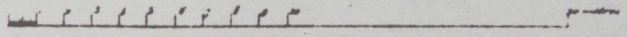
PLAN DES RZ-DE-CHAUSSEE

LEGENDE

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Salle de Café | 14. Escalier masses du Boulevard |
| 2. 1 ^{er} Corr vitrée | 15. Rue Mabiusse |
| 3. Alcees | 16. Rue du Théâtre |
| 4. Laboratoire | 17. 1 ^{er} Etage des 3 masses |
| 5. Passage | 18. de l'entree |
| 6. Urinaire | 19. descendant à la salle de Billard |
| 7. Cour | 20. des salles de Café |
| 8. id | 21. Remise |
| 9. Magasin | 22. Harnais |
| 10. Vestibule | 23. Ecurie |
| | 24. Ponce à Sauter |

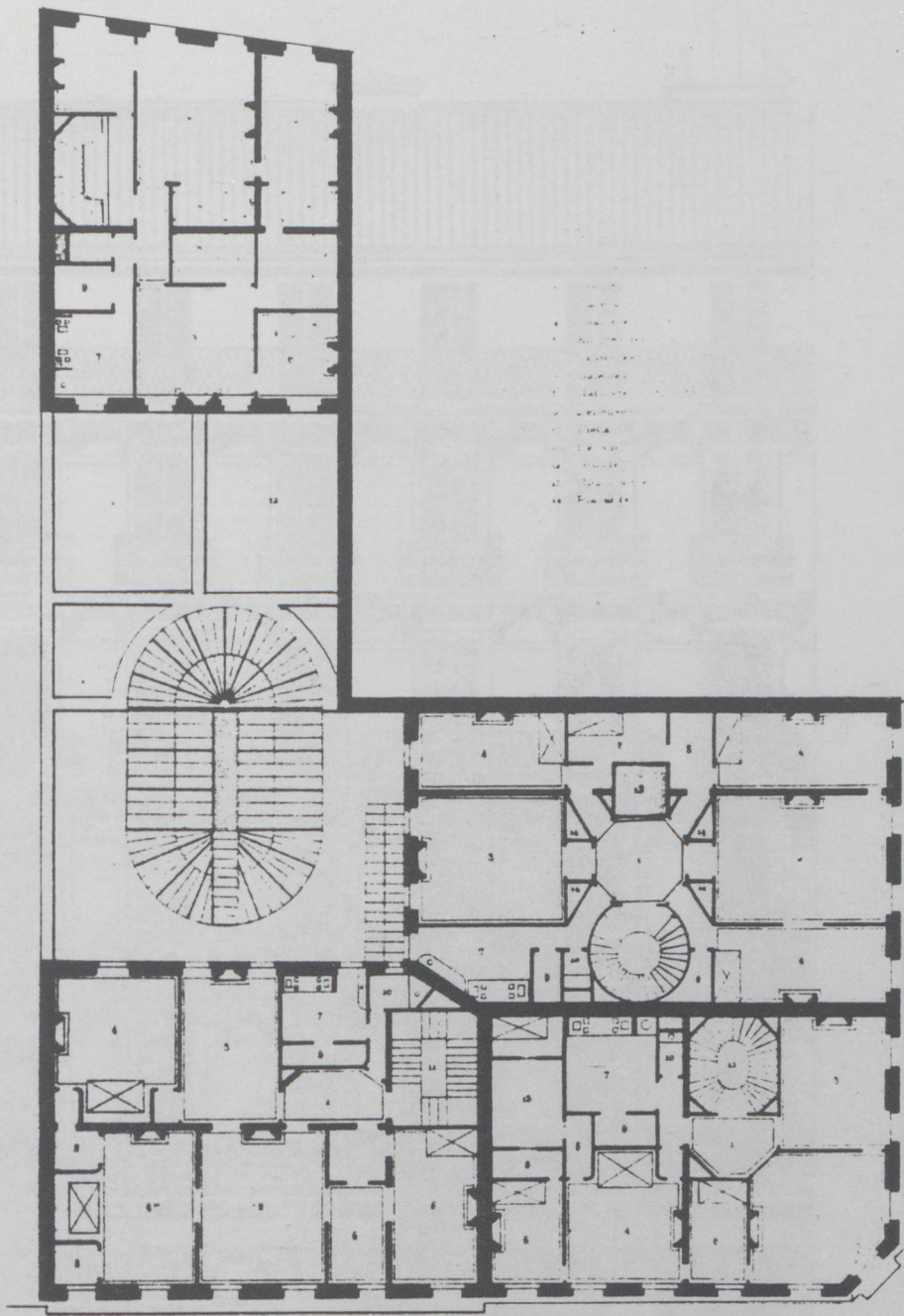
Boulevard Louis Napoléon
PLAN DES RZ-DE-CHAUSSEE

Echelle de 1 cent pour mètre



F. BARON ARCH. DEL. ET DIPLOM.

J. BAUPY BUREAU



Echelle de deux pour un mètre

F. BAROUI ARCH. DIRM.

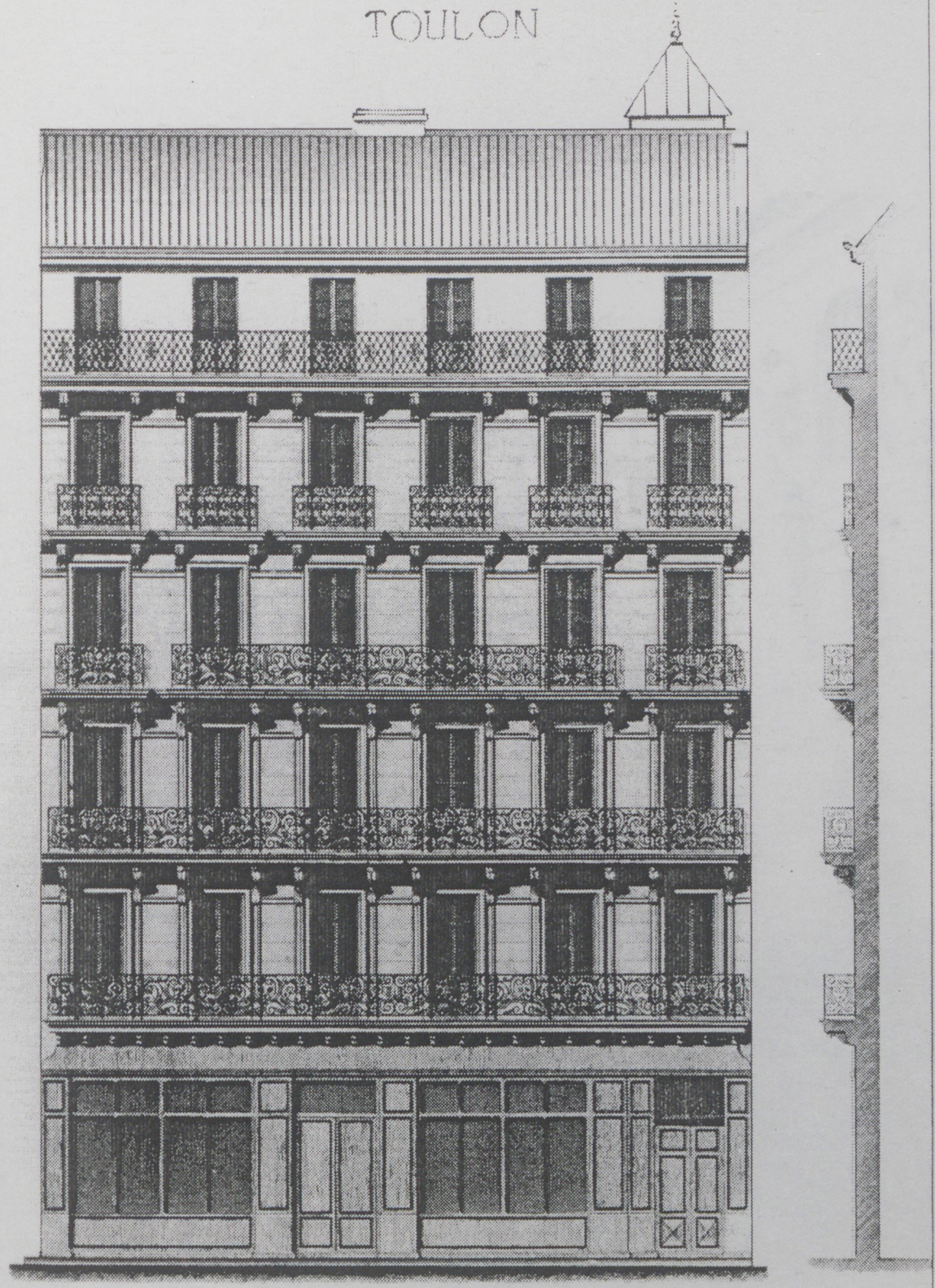
CAHUSAC PEINT

MAISONS D'HABITATION BOULEVARD NATIONALE N° 27

M^r JACQUES Architecte

Plan de l'étage de l'habitation n° 27

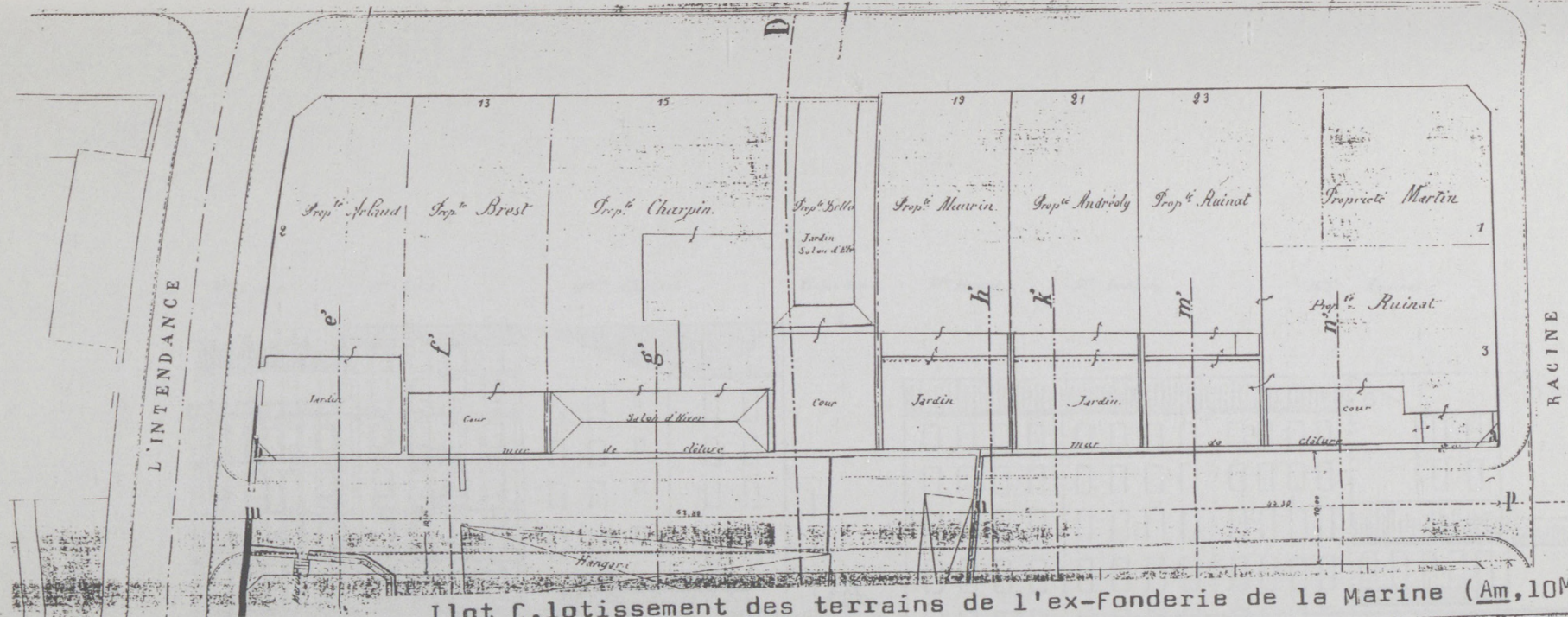
TOULON



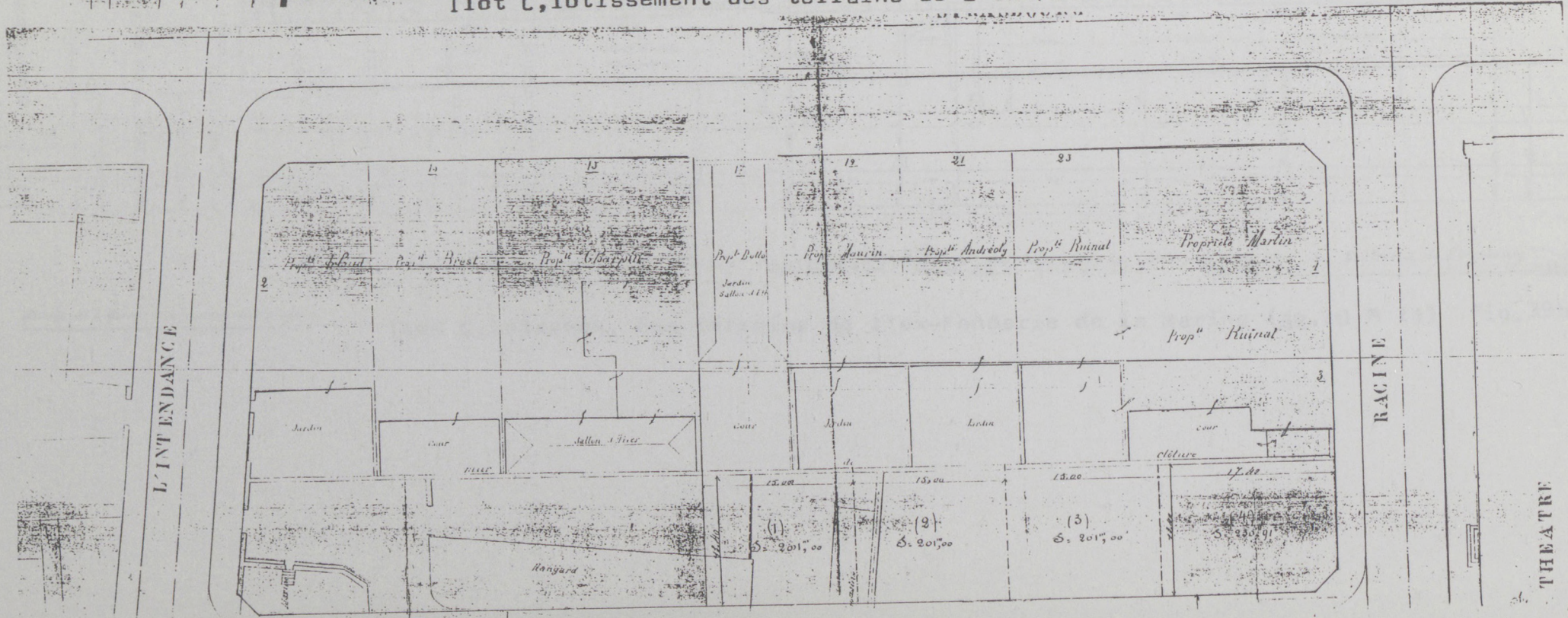
Architectural details and notes in French, including the name of the architect and the date of the drawing.



JACQUES Architecte, 27 boulevard de Strasbourg.



Ilot C, lotissement des terrains de l'ex-Fonderie de la Marine (Am, 10M14) fig 39a



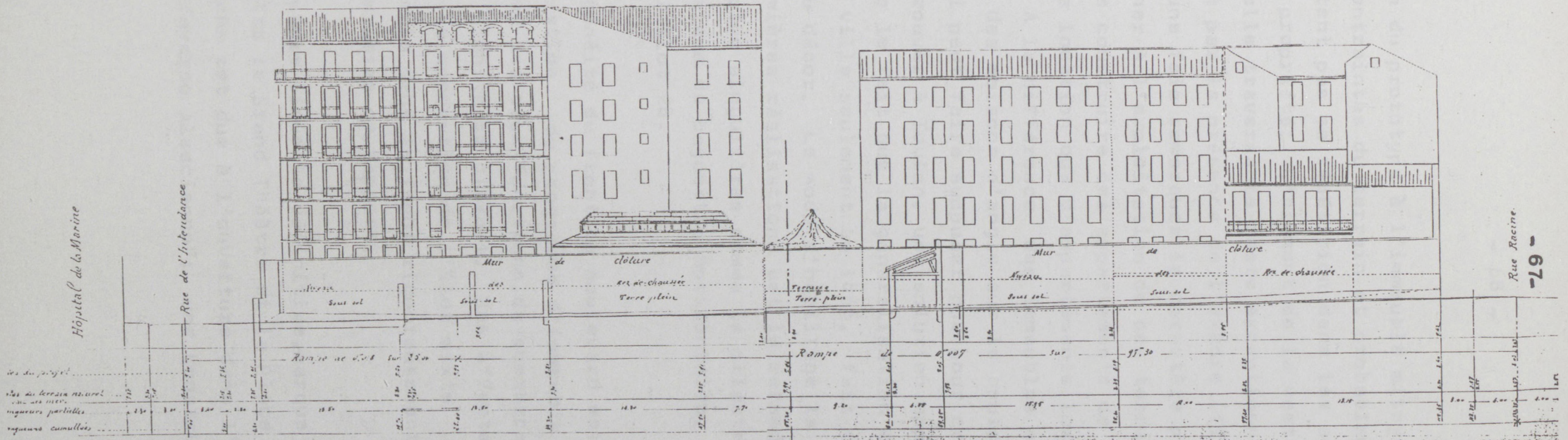
M^{rs} Arlaud M^{rs} Brest M^{rs} Charpin Terrain Bels M^{rs} Maurin M^{rs} Andrieux M^{rs} Ruinat.

Hôpital de la Marine

Rue de l'Indépendance

Rue Racine

- 67 -



Profil suivant A.B. du plan et elevation du mur de clôture Nord, et des façades Sud, des maisons du Boulevard de Strasbourg.

Echelle des longueurs et des hauteurs 1/100 p. 1.00

Ilot C, lotissem. des terrains de l'ex-Fonderie de la Marine (Am, 10 M 14) fig. 39b

l'application du prototype à l'immeuble mitoyen de la rue Molière, les contraintes du terrain et probablement de la commande ne permettent pas sa répétition dans les autres parcelles composant la propriété. L'élément de la vaste cour vitrée dans la parcelle traversante reste exceptionnel, tant par sa dimension que par la présence de l'exèdre (fig. 36,37). On peut encore une fois remarquer le caractère plutôt modeste qu'on veut donner à l'exploitation de ces terrains où le propriétaire préfère construire des appartements de taille moyennes destinés à la location que d'appartements luxueux autour de vastes cours. A la différence des immeubles mitoyens, la presque totalité des maisons d'angle sur le boulevard a été modifiée, ce qui peut faire supposer que pour ce cas de figure on n'a pas su trouver à Toulon, une solution appropriée. Ce qui n'empêche pas le fait que la généralisation du pan coupé, introduit dans la ville seulement en 1856, fait de l'angle le point privilégié du décor. Le mode d'habillage le plus simple adopté dans les premières réalisations est le refend, qui peut prendre des allures plus singulières comme le pilastre arrondi, à cannelures intercalées de baguettes horizontales, qui ponctue le côté est de l'îlot 28.

fig.36
37

fig.

L'homogénéité du front du boulevard est assurée uniquement par la réalisation du programme d'immeuble mixte. Lorsque une ou les deux fonctions, de commerce et de résidence, font défaut, l'unité se dissout. Des affectations non prévues au moment de la conception de l'îlot mixte produisent une cassure irréparable dans le front rigoureusement défini par les façades des immeubles de rapport.

Une rupture visuelle définitive, marque les deux îlots en vis-à-vis entre le Grand Théâtre et la Place de la Liberté. Une première brèche est due à l'ouverture dans l'îlot de l'ex-fonderie, d'une "Taverne Alsacienne"; une construction inhabituelle

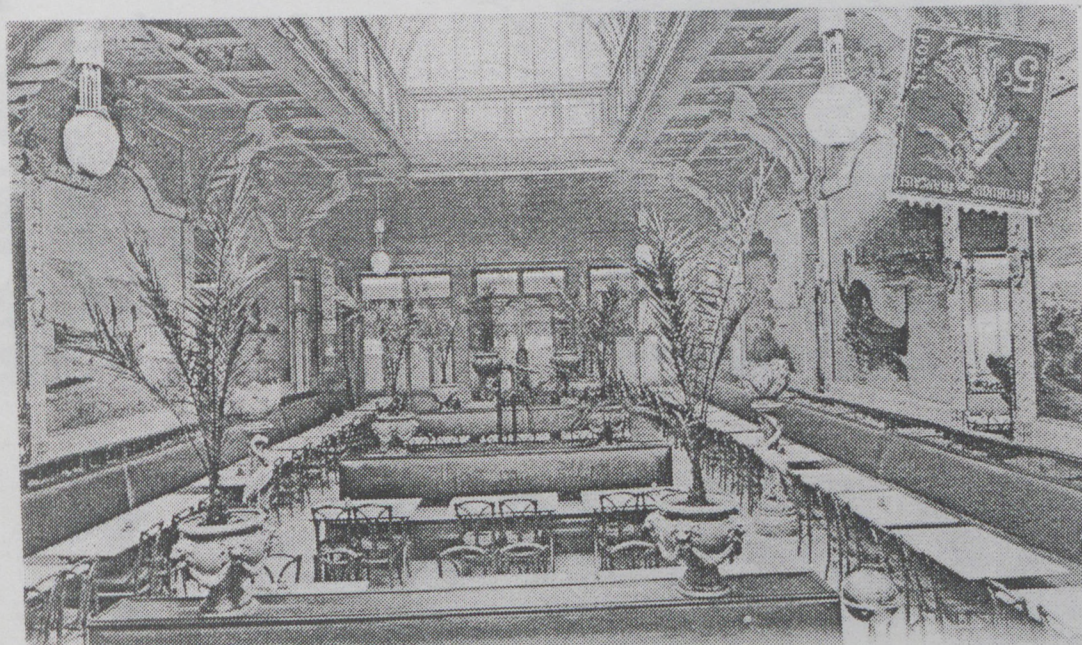
pour Toulon, mais dont les Toulonnais avaient rêvé lors des premiers projets d'extension de 1853.

Il s'agit d'un volume bas, établi dans une parcelle étroite de 7,50 x 28 mètres; l'ensemble est couvert d'une verrière et débouche à l'arrière sur un petit jardin. La construction de la verrière est semblable à celle des passages parisiens, dont le charmes avaient été vantés à plusieurs reprises au conseil:

fig. 40

41

42



TOULON — Taverne Alsacienne - Une des Salles de Consommation

150

40

" Nous devons ajouter (...) la convenance qu'il y aurait à introduire dans la construction des édifices privés les rues galeries ou passages vitrés que l'application de la fonte et du cristal permettrait de réaliser sans trop de frais au grand bénéfice de la circulation et du commerce (...).

Vous n'ignorez pas, Messieurs, quelle activité commerciale se déploie dans les galeries vitrées, à l'abri des voûtes de cristal s'étalent en permanence des séductions de l'art ou de l'industrie auxquelles la bourse la plus serrée ne sait pas toujours résister" (28).



41

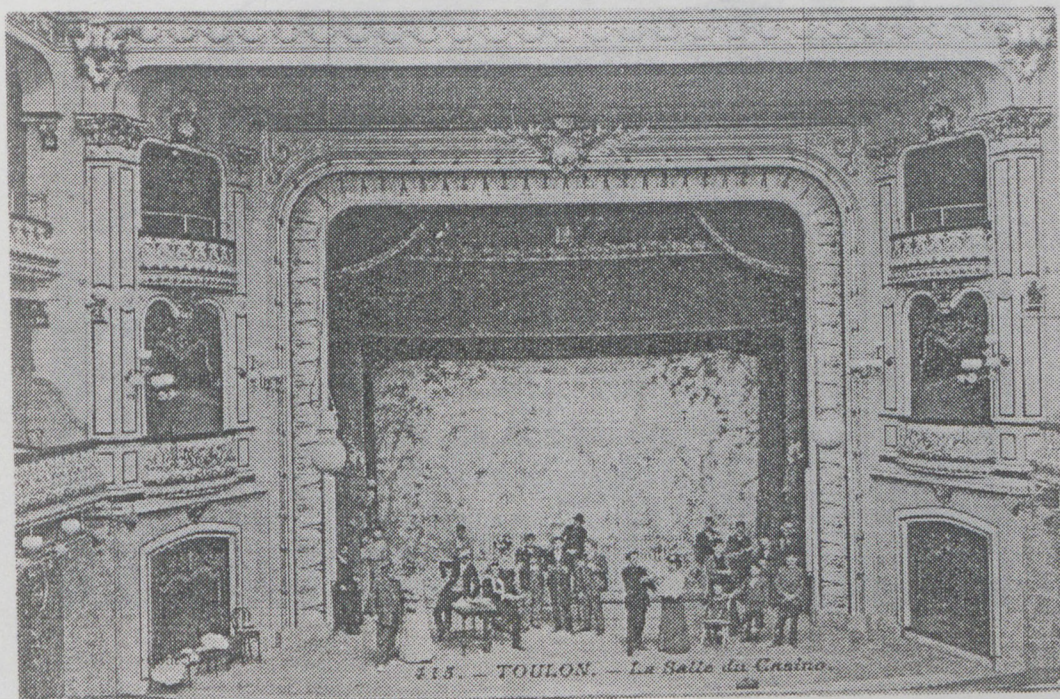


42

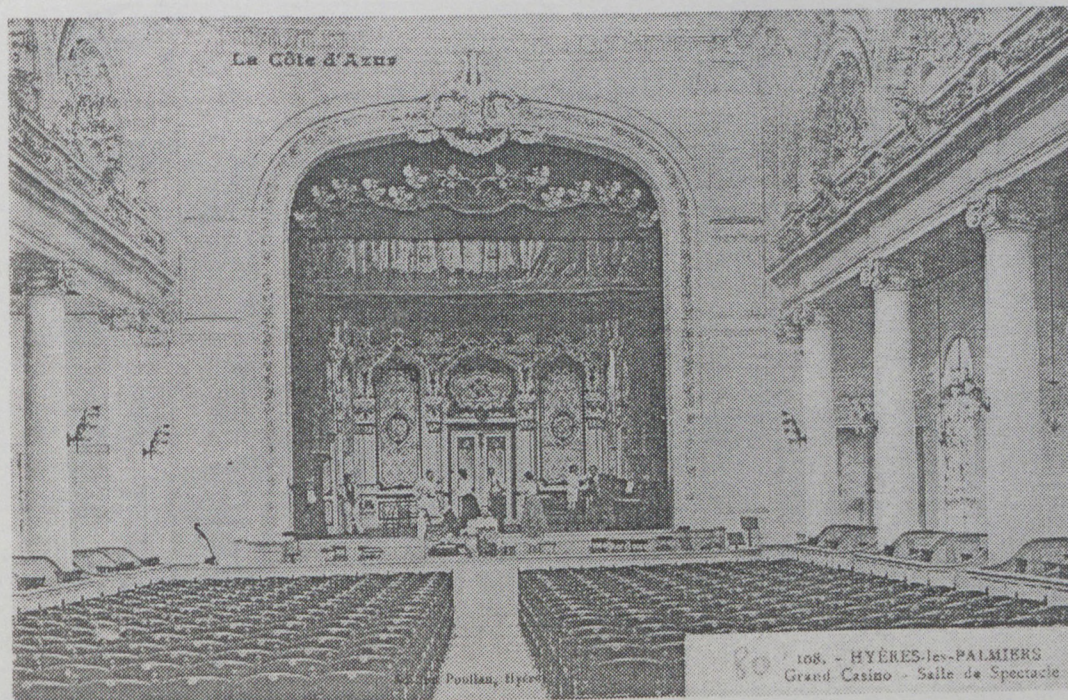
Dans l'îlot qui fait face, un hiatus plus important est produit par la reconstruction en dur de la baraque de l'ancien Théâtre des Variétés. On redoutait les risques d'incendie dans ce théâtre en planches construit en 1865 par Fontaine sur le terrain appartenant encore au Génie militaire; l'édifice de maçonnerie qui le remplace a un parterre et des galeries; il imi-

fig.46

fig. 43
44
46



43



44



45



F. Maurel, photo-éditeur, Toulon.

302 TOULON. — Entrée du Casino.

46

te les Casinos de la côte avec lesquels les Toulonnais ont l'ambition de rivaliser. Selon le journaliste Charles Lévy, la période de faste du Casino "fut certainement celle des spectacles combinés qui firent alterner dans une soirée le music-hall, la comédie et la pantomime" (29). Occupés par la brasserie du Coq-Hardi "la brasserie la plus belle de Toulon" et par le dancing de l'Apollon, les deux parcelles à l'est du Casino animeront jour et nuit cette partie du boulevard proche de la grande Place, en créant cependant, par leur volume ne dépassant pas la hauteur de deux étages, une importante rupture de la continuité perspective.

fig. 45
46

Un trait se dégage de l'analyse des types parcellaires dès les premières constructions, c'est l'importance donnée aux faces des parcelles d'angle lorsqu'elles sont situées sur deux rues d'importance analogue. Le premier exemple bâti est l'immeuble de l'îlot 28 entre le Boulevard de Strasbourg et l'avenue Colbert. Cette avenue, dans l'axe du théâtre et de liaison entre l'avenue de la Gare et le boulevard, reçoit un traitement des façades aussi soigné que celui des fronts sur le boulevard. On n'applique pas ce même dispositif aux autres parallèles de l'avenue, dans lesquelles le décor est arrêté au pan coupé.

fig.47

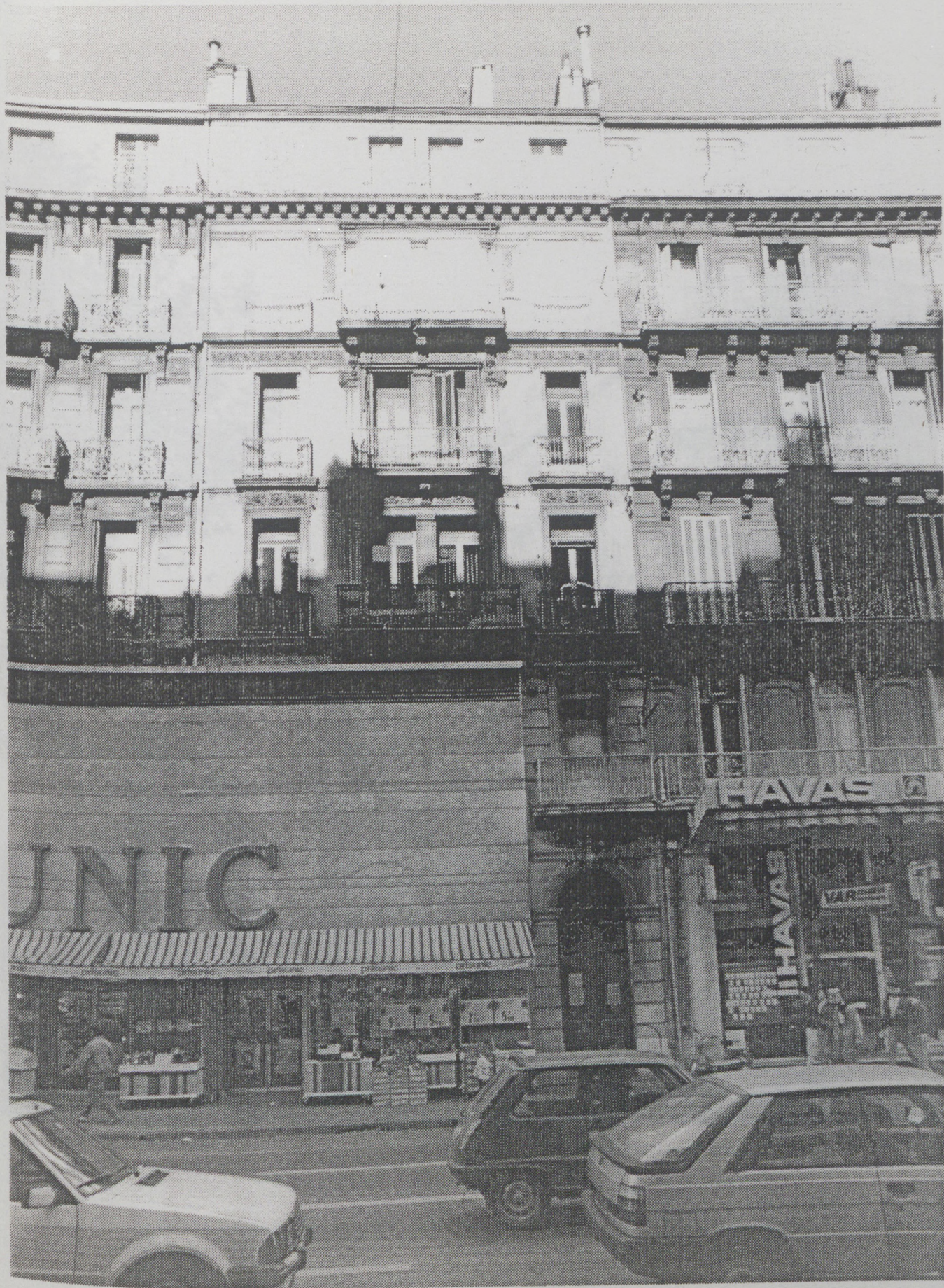
fig. 48

L'introduction des ordres comme motif d'ornement est tardive et remonte aux années 1880; l'application ne s'étend pas à la totalité de la façade mais elle se borne à en souligner la partie centrale ou encore le pan coupé. A partir de ces années, les pans coupés commencent à prendre des formes arrondies; cependant le thème de la rotonde d'angle n'apparaît à Toulon qu'à partir du commencement du XXème siècle.

fig. 49
50









La rue de l'Avenir.

Jetons un oeil sur le "Plan général" au 1/4000 de l'agglomération toulonnaise, signé par Dyrion. Il est imprimé sous les auspices du "Service des études d'assainissement" et présente un "avant-projet d'ouverture des rues". fig.54

Au premier regard, un réseau inégalement dense et régulier oppose des emprises bien localisées, que cerne le contour polygonal des fortifications qui se prolonge jusque dans la mer, par le dessin des moles, des deux darses. Mais on voit bien que cette clôture existe désormais au titre de trace archéologique des anciennes protections, que les bassins et l'arsenal devenus insuffisants pour le service ont débordé à l'ouest au delà du bastion de Castigneau, à l'est au delà du port de la Rhode dont les quais ont été foncés sur un sol marécageux. Connue par les chroniques et les plans anciens cette origine paludéenne a laissé jusqu'à la fin du XIXème siècle des marques visibles; le plan montre ici et là des creux à combler qui sont en connexion plus ou moins directe avec le contour des anciens fossés bordant les courtines des murs d'enceinte. Cette disposition des lieux indique assez la difficulté qu'il y avait à concevoir et établir un réseau d'égouts; lorsque l'idée s'en vint toute une partie de la vieille ville est construite au ras de l'eau, et tout dispositif de drainage par gravité d'eaux usées était exposé au refoulement et à l'inondation, sans artifices complexes, fragiles et coûteux.

Cette considération pesera lourd dans les choix techniques et financiers de l'administration municipale, c'est à dire qu'elle entraînera doutes, hésitations et retardements.

Les parties anciennes de la ville se distribuent en trois agglomérats; l'un qui est compris entre le cours et la place

d'Armes, englobe les plus anciens vestiges; l'autre, en partie régulière comprend les agrandissements de la ville de Henri IV et agrège les constructions qui se distribuent sur une patte d'oie face au champ de mars; le restant est borné par la grande coupure du boulevard de Strasbourg qui joint la porte Notre Dame à un rond-point qui ouvre indistinctement sur la Porte de France et sur la Porte nationale, dont aucune ne se trouve dans l'alignement de la percée; celle-ci est bordée, côté port par des établissements publics ou semi-publics, casernes, hôpital maritime, théâtre, lycée; ils se succèdent comme une enfilade de dispositifs à fonction bien marquée, tout en demeurant en marge de l'agglomération même, tassée entre l'enceinte, l'arsenal de mer et les ports. A l'orientation de la traversée, on peut supposer diverses raisons, disparates, voire contradictoires; au premier chef il y a lieu d'invoquer un compromis, partant un équilibre entre disponibilité des emprises et recherche d'un profil en longueur proche de l'horizon; cette planimétrie offre des avantages certains pour le roulage; elle est d'un intérêt plus discutable sur le sujet délicat de l'écoulement des eaux pluviales, dont le gonflement, rare, prend parfois une allure critique. Ce d'autant que le développement de la nouvelle ville vers la voie ferrée sur une aire presque aussi importante que la partie ancienne, ouvre un bassin de collecte et de ruissellement fort volumineux.

Le tracé de la voie ferrée était lui aussi déterminé par la condition d'une pente nulle; la tranchée et les installations annexes créaient à l'époque une large saignée entre la ville neuve et l'arsenal de terre, qui étaient capables d'absorber les ruissellements superficiels cependant que les ouvrages du génie pointés vers la montagne détournaient partiellement les eaux provenant des hauteurs, et les rejetaient, donc vers les flancs est et ouest de la ville, au dam de la marine, à juste titre soucieuse de l'envasement de la zone de Castignéau.

Mais, à vue de pays, on se trouve en face de deux types de territoires, l'un au bord des eaux, lové sur lui-même, quasi labyrinthique, surpeuplé et insalubre, de fait et fantasmatiquement. A l'opposite, un ensemble aéré, vaste, bien percé, incomplètement construit et peuplé, qui s'étend comme une vèture presque trop large, tout en demeurant, pour quelques décennies, enclos dans une ligne lourde et vaguement inutile de fortifications. Le populaire s'entasse, dense et vivace, dans une portion inférieure, humide et qu'à certains égards le nouvel essort de la ville haute semble humilier. Néanmoins, cette stratification est sensiblement, même pittoresquement vivace, du fait de l'activité portuaire, agitée et haute en couleur, qui forme un fond de décor changeant et onirique aux fatigues de l'accumulation de la basse ville. La cité qui n'a jamais réuni de très grandes fortunes a installé, lentement, sa bourgeoisie moyenne au nord du boulevard; les familles aisées ne manqueront pas, dès les années 1860 de s'établir dans des villas au Mourillon et au Cap-Brun, qui prennent le relais des anciennes "campagnes", tout en se distribuant selon les degrés de la prospérité. Reste que pour des raisons souvent contrastées, où participent esprit d'entreprise, goût des spéculations, crainte des mouvements sociaux, hygiénisme philanthropique, peur des épidémies, etc. c'est la différence sensible entre les vieux quartiers et le quadrillage moderne que inspirera à des édiles, à des entrepreneurs et à des ingénieurs le souci de tailler dans le tissu vétuste pour établir, sur les motifs les plus variés, des percées ambitieuses.

De 1872 à la fin du siècle, le projet d'ouvrir une percée du théâtre au quai du vieux port, éveille les intérêts d'hommes d'affaires et des techniciens. Le projet est d'abord soutenu par une pluralité d'arguments hygiéniques, esthétiques

et économiques; dans un deuxième temps, notamment à partir du choléra de 1884, c'est le thème de l'assainissement qui devient le principal ressort de l'opération.

Un projet communal de grandes percées, avait été réjeté en 1856, pour ne pas compromettre, par des investissements trop onéreux en vieille ville, la réalisation du plan d'extension. Ce risque disparu, avec le commencement des travaux et la cession à bas prix des terrains à la ville par l'Etat, le projet de 1856 se réactualise et ses lignes principales servent de base aux projets qui se succèdent sous la Troisième République.

Depourvue des capacités techniques et des moyens financiers pour mener elle même les travaux, la ville, dans les premières années de la République, devra faire recours à des techniciens extérieurs et à l'intervention de grands groupes financiers, vu que aucun concours économique ne lui est accordé par l'Etat.

La première proposition de percée, parvient à la Mairie à la fin de 1872. Au moment où, "une nouvelle ère" venait de naître, la compagnie concessionnaire Rizzo et Roux présente au Conseil communal un projet d'ouverture de trois rues dans la vieille ville. Selon un conseiller municipal, la Compagnie n'aurait voulu se charger que de l'ouverture de la rue allant du théâtre au port, ce ne fut que sur "les insistances réitérées de la commission municipale" que la société accepta le plan tout entier.

Orientée nord-sud, la rue principale va de l'axe du Grand Théâtre au carré du port; les deux autres, orientées est-ouest et parallèles entr'elles, partent de la Place d'Armes pour se diriger, celle plus au nord, vers le Cours Lafayette, l'autre

vers la Porte d'Italie, après avoir longé la façade de la Cathédrale.

Au moment de la présentation du projet de 1872-73, on suggère, au conseil, les appellations patriotique de rue d'Alsace et rue de Lorraine, pour les deux parallèles en direction est-ouest et boulevard de la République pour l'avenue nord-sud. On donnera les noms davantage propitiatoires de rue de l'Avenir à la rue orientée nord-sud et de rue du Commerce et rue de l'Industrie pour les deux autres.

Rizzo et Roux proposent à la Municipalité un traité selon lequel, une fois remplies les formalités d'expropriation, la Ville aurait concédé l'exécution à la Société, aurait fait son affaire des indemnisations en gerant tous les frais de l'opération. En cas de défaillance, les immeubles expropriés formeraient à l'égard de la Ville un fonds de garantie. Dans cette hypothèse, la Compagnie abandonne à la Ville le sol des immeubles expropriés, compris dans le tracé des trois rues; l'ouverture et l'entretien des nouvelles voies incombant à la municipalité.

Une garantie de 6.000.000 de francs en dépôts de titres ou de valeurs devait être fait à la Banque de France par Rizzo et Roux en faveur de la Ville qui, en échange, leur aurait accordé:

- " - 1° - La cession de tous les tronçons des anciennes rues comprises dans les hors-lignes dans les parties à reconstruire dans la zone d'expropriation.
- 2° - Tous les terrains qu'elle possède encore dans la nouvelle ville.
- 3° - La franchise des droits d'octroi sur les objets de construction employés par la compagnie des travaux.

- 4° - La franchise des droits de voirie sur les immeubles construits sur les terrains expropriés, de même que sur ceux de l'agrandissement.

- 5° - Une subvention de 1.500.000 francs dont l'avance serait faite par la Compagnie et dont la Ville pouvait se libérer en 50 années à partir de 1876, par annuités consécutives de 81.000 francs" (30).

Les édiles, dans leur majorité, soulignent le caractère "relativement modeste" de ces percées, comparées aux démolitions "extravagantes" opérées à Paris sous l'administration Haussmann:

" Il ne s'agit donc pas ici d'exproprier et de démolir un certain nombre de constructions sur une longueur de plusieurs kilomètres et de jeter les locataires dans la rue comme cela se pratiquait à Paris au temps de l'Empire. Toutes les garanties nous sont acquises, au contraire, pour éviter de pareils errements et le déplacement de la population pourra avoir lieu sans effort et sans malaise, au mieux de tous les intérêts " (31).

Le délais prévus pour l'ensemble des expropriations est fixé à dix années au cours desquelles la compagnie s'engage à construire au fur et à mesure sur les terrains. Les démolitions auraient concerné 379 maisons, correspondant à une superficie de 28.418 mètres carrés.

En comparaison avec le coût du réseau d'égout étudié par l'ingénieur Malbès, le projet de percée semble offrir des avantages:

" L'ouverture de nouvelles rues dans les vieux quartiers de la ville a cet avantage immense sur le projet précité, qu'elle per-

met de répandre l'air à flot dans ces quartiers, de détruire les foyers d'infection qu'ils contiennent, et de remplacer les maisons étroites, malsaines, par des bâtiments plus spacieux, mieux aérés et pourvus de tous les avantages nécessaires aux besoins de la vie moderne" (32).

Si le problème de l'assainissement est loin d'être résolu par ce moyen, il est, du moins réduit à:

" des conditions pratiques qui permettent de le compléter progressivement en étendant, d'année en année, à toutes les parties de la ville, les avantages d'un système de vidange moins barbare que celui auquel Toulon est réduit depuis vingt siècles.

(...) Ainsi il est incontestable qu'en opérant de larges trouées dans l'agglomération des vieux quartiers, qu'en jetant à terre plus de 400 maisons, qu'en élevant les constructions nouvelles sur le parcours de nouvelles voies, on donnera à la ville un mouvement industriel dont elle devra retirer le plus grand profit, & dont la nécessité se fait chaque jours plus vivement sentir à mesure que nos ressources se restreignent davantage " (33).

Ainsi le Conseil Municipal, paraît estimer favorablement le projet, sauf à critiquer le poids de l'engagement de 1.500.000 francs! Une fois reconnus les avantages et les sacrifices réciproques, une réglementation des façades est ébauchée pour les immeubles bordant les trois avenues; on fixe à trois étages, au moins, la hauteur des maisons à bâtir. La rue de l'Avenir, par laquelle le projet devait commencer, aurait eu 15 mètres de largeur et plus de 300 mètres de développement. Un premier traité est signé entre le Maire Allègre et les entrepreneurs des travaux publics Rizzo et Roux, à la fin de 1872.

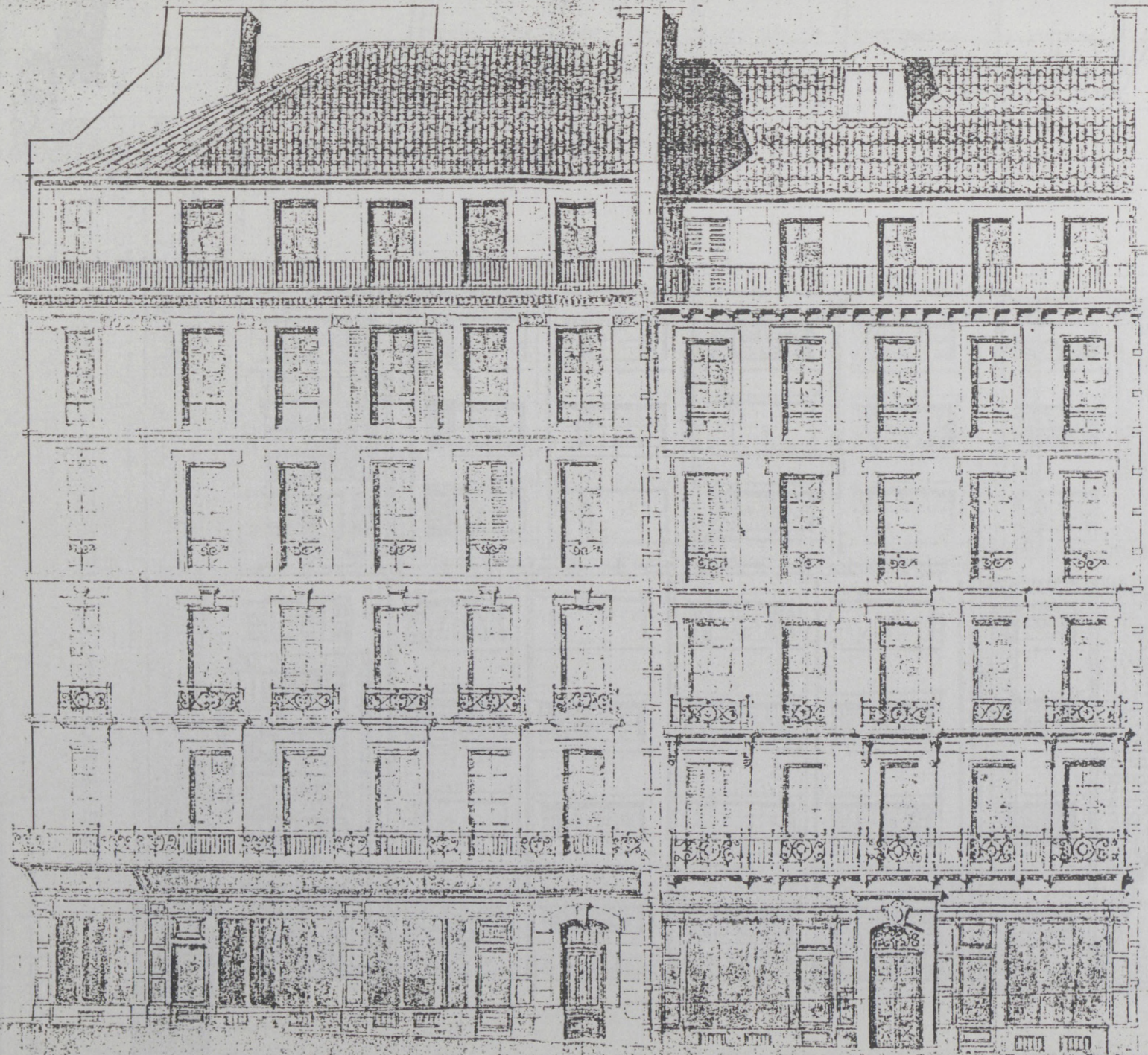
Cependant, des purges politiques interfèrent au sein de l'administration motivant une suspension du traité; réexaminé et modifié en 1874, par la nouvelle administration républicaine. Le nouveau projet, plus modeste, est limité à la construction de la seule rue de l'Avenir et les amorces des deux autres voies de 12 mètres de largeur. Le délai de réalisation est réduit à huit années, alors que la superficie à céder par la ville des terrains de l'agrandissement est diminuée de moitié, de même que l'avance de la Compagnie qui passe de 1.500.000 à 750.000 francs. (34).

A partir de 1874 parviennent à la Mairie d'autres propositions de percées, limitées à la seule ouverture de la rue de l'Avenir et à l'amorce des autres tronçons. A mesure que le projet se réduit, l'opération de montage financier prend des formes de plus en plus complexes et devient l'élément central d'analyse et de discussion sur lequel l'administration communale, le Préfet et le Ministre de l'Intérieur prennent leurs décisions.

Avec l'apparition, en 1875, du concessionnaire parisien Armand de Fallois, ancien chef du cabinet du Ministre des Travaux Publics, nous assistons au montage des combinaisons ingénieuses et de plus en plus complexes entre Compagnies de travaux et Sociétés financières. De Fallois proposera deux architectes parisiens, en tant que directeurs des travaux: d'abord Charpentier, puis Blondel.

Fils de l'architecte qui achève le Grand Théâtre de Toulon, Charpentier est lui-même architecte, expert au tribunal civil de Paris et à la tête d'un groupe très puissant d'entrepreneurs. Un échange de correspondance et de plans concernant les types des maisons à construire dans la rue de l'Avenir et les terrains de l'extension, s'engage entre Charpentier et la Ville; cependant, le projet n'aboutit pas, faute d'obtenir la garantie d'une Société financière.

fig. 51
52



18,60

-98-



La rue de l'Avenir et le Traité Blondel.

De Fallois fait alors agréer la Société parisienne des Travaux Publics dont le conseil d'administration est présidé par l'architecte Blondel.

Blondel met au point un nouveau traité que l'administration communale approuve enfin le 28 octobre 1876 (35). Selon ce traité, la Société des Travaux aurait opéré à ses risques les expropriations de 202 maisons à démolir, devenant propriétaire des terrains expropriés. La propriété du sol de la rue et de ses amorces revient à la ville qui rembourse à la société les frais d'expropriation et les droits de voirie, en ce qui concerne les parties devenant publiques; elle exonère la société des droits d'octroi et lui cède gratuitement 5.000 mètres carrés de terrains situés dans l'agrandissement, afin que la société y construise des maisons pouvant reloger une grande partie des habitants déplacés par l'expropriation. La Société aurait construit 62 maisons "type maison du boulevard", les maisons élevées sur la rue de l'Avenir et ses amorces auraient appartenu à la Société concessionnaire. Le Ministre de l'Intérieur approuve le projet amendé sur l'article des expropriations qui " auraient dû se faire par les soins de la ville de manière à sauvegarder d'une façon plus légitime les intérêts des expropriés".

Pendant une dizaine d'années, jusqu'aux années 1880, la complexité des tractations entre mairie et sociétés concessionnaires, va retarder et même arrêter l'avancement des travaux sur les terrains municipaux où les ventes restent bloquées par la clause du traité de percée qui établit la simultanéité des travaux de démolition et des chantiers de construction en vue du relogement.

Le Traité Blondel est suspendu sous le maire Dutasta. Bien que favorable à ce projet, qu'il contribue à faire voter au moment du traité de 1876, Dutasta donne d'autres priorités à son programme municipal; il reprend d'abord la vente des terrains communaux et réalise, avec le produit des ventes, deux importants établissements sur le boulevard, l'Ecole Rouvière et le Musée-Bibliothèque. Il fait aussi exécuter d'autres projets d'assainissement qu'il juge prioritaires à celui de l'avenue de l'Avenir, comme la démolition de la Caserne du Grand Couvent qu'il fait remplacer par le Mont de Piété. Il réalise également le boulevard du Littoral. En 1889 Dutasta était, semble-t-il décidé à reprendre le Traité Blondel, mais la mort le surprend.

Inscrite en tête du programme municipal en 1890, la question de l'assainissement est étudiée, dans son ensemble, par le Directeur des Travaux Communaux Dinguirard, qui dresse un projet en trois parties où il associe le projet de percé de la rue de l'Avenir avec celui de la vidange et du pavage des rues de la ville.

Pour la vidange des eaux usées, Dinguirard se rattache à une étude faite en 1885 par Dyrion. Corollairement il traite de la rue de l'Avenir; il la définit comme "une oeuvre d'assainissement, d'embellissement et une source de richesse pour la ville". Mais en 1890 Blondel a encore des droits sur le projet de traité; la ville pense de lui accorder des concessions, en modifiant cependant la traité approuvé en 1876.

Nettement plus favorable à la ville, un nouveau traité est proposé par l'administration; il réduit considérablement le projet Blondel, lui supprimant les 5.000 mètres carrés à céder à la société qui perd la propriété des terrains expropriés; des maisons construites elle aurait l'usufruit pendant 60 ans, au

terme desquels la ville aurait pris la gestion des immeubles sans accorder au concessionnaire "ni subvention ni garantie d'intérêts". La Société aurait eu à sa charge l'agrandissement de la rue Navarin; elle aurait avancé une somme de 11.000.000 de francs remboursables en 60 annuités au taux de 4,75%.

Ce n'est qu'après avoir elle même participé au projet avec Dinguirard que la ville perçoit l'importance du montage financier; cette précondition avait fait délaissé l'étude technique du remodelage du parcellaire et même la détermination du type des nouveaux flots. Limités à la définition du contour des nouvelles îles, les projets présentés jusqu'en 1894 ne précisent ni l'intervention à l'échelle de la parcelle en matière de logement, ni la jonction de la percée avec les éléments adjacents.

fig.53

Dans la séance du 18 juin 1894 consacrée à l'assainissement, on relevera ce défaut de plan dans les études:

" Nécessitent pour être entrepris d'une manière rationnelle, l'étude d'un plan général renfermant tous les tracés à suivre dans la transformation progressive du vieux Toulon. Ces tracés représenteraient une oeuvre colossale s'ils étaient tous mis à exécution simultanément.

(...) Il est cependant nécessaire adopter le plan d'ensemble pour choisir en suite, sur ce plan, les transformations les plus utiles, en se rendant compte que l'exécution de ces premiers travaux ne rendra pas plus onéreuses (...) les autres"
(36).

Après 1894, le thème de la percée est abordé dans sa dépendance à l'entière organisation urbaine. A la fin de 1897 la ville abandonne le projet Blondel et lance un appel d'of-

fre ouvert aux ingénieurs, aux architectes et aux "sociétés syndicales" (37). Huit groupes d'architectes répondent à cet appel auquel participent des Toulonnais, des Marseillais, un architecte de Lyon et une société anonyme d'entrepreneurs. C'est la "Société Toulonnaise d'Etudes et de Constructions" qui est retenue pour le projet de convention; mais une fois encore la ville rejette le projet après l'avoir saisi. Les raisons d'économie font réplier la ville sur une solution moins onéreuse, étudiée et entreprise par ses propres bureaux; le XIXème siècle s'achève sans que le projet de percé, désormais strictement connecté à celui de l'assainissement, soit entrepris.

NOTES

- 1 .- AND, "Mémoire sur la Ville et le port de Toulon",
AN, DD² 765, 1795.
- 2 .- V. Brun, "Toulon depuis le XIIème siècle jusqu'à la fin
du règne de Louis XIV", 1823, AN, DD² 765 .
- 3 .- Boullement de la Chenaye, "Mémoire sur l'Aggrandisse -
ment de la ville de Toulon", Toulon, 23.XI.1785, AN, D² 46,
liasse 1785.
- 4 .- Ibid.
- 5 .- V. Pillon-Caillol, " Un foyer négligé du neo-classicis-
me en provence: Toulon dans les années 1780", provence
historique, t. XXXIV, avril, mai-juin, 1985.
- 6 . - PVCM, Dir. Fort.-Dir.TH, 23.IV.1845, AG, art.6, B.2.
- 7 .- L. vice-amiral au maire, 11.IV.1846, AN, DD² 1016.
- 8 .- PVCM, 6.III.1853, AG, 6.V.
- 9 .- Ibid.
- 10 .- Ibid.
- 11 .- Am, 3 D⁴, voirie.
- 12 .- PVCM, 28.I.1858, AG, 6.V.
- 13 .- Dcm, 6.IX.1864, Am, 1 D^I 30, p. 185v^o.
- 14 .- Dcm, 11.III.1868, Am, 1 D^I 36.
- 15 .- Dcm, 6.IX.1864, Am, 1 D^I 30, p. 185v-186r.
- 16 .- PVCM, 6.III.1853, AG, 6.V.
- 17 .- Le 6.IX.1864, le Conseil approuve le projet de lotissement
des terrains compris dans les flots 28 et 31 et autorise
le maire à ouvrir les enchères publique à Toulon et à Mar-
seille. Le lotissements sont fait au coup par coup, cha-
que fois que le ville décide de mettre aux enchères un ter-

- rain. Le cahier des charges est approuvé par le Conseil le 12 octobre suivant. Dcm, 12.X.1864, Am, 1 D^I 31, p.7v.
- 18 -- Dcm, 7.III.1868, Am, 1 D^I 36, p. 318r.
- 19 -- Dcm, 13.XI.1868, Am, 1 D^I 30, p.56r.
- 20 -- Dcm, 18.V. 1870, Am, 1 D^I 41.
- 21 -- Arrêté municipal, 21.I.1853, Am, 2 D^I 7, voirie.
- 22 -- Dcm, 10.I.1879, Am, 1 D^I 52.
- 23 -- L. JACQUES--m., 12.X.1860, Am, 3 D 1.
- 24 -- Ibid.
- 25 -- F.Barqui, L'architecture moderne en France, Paris 1871.
Je remercie H. Bresler pour les renseignements concernant cet ouvrage.
- 26 -- L.REYNAUD, Traité d'Architecture, Paris 1850.
- 27 -- R.Dir.Travaux communaux, 5.V.1890, Am, 10 M 14.
- 28 -- Dcm, 22.XI.1853, Am, 1 D^I 20, p.115v.
- 29 -- Am, Brochure 99, 22.VII.1968.
- 30 -- Dcm, 2.XI.1872, Am, 1 D^I 44, p.133r.
- 31 -- Ibid.
- 32 -- Ibid.
- 33 -- Ibid.
- 34 -- En 1873 l'un des deux associés, Roux, se retire de l'affaire. Rizzo trouve dans la Société Générale pour le Développement du Commerce et de l'Industrie, l'organisme qui lui aurait fourni son appui financier.
- 35 -- Dcm, 20.II.1877, Am, 1 D^I 49, p.54, suiv.
- 36 -- Dcm, 18.VI.1894, Am, 1 D^I 78, p.332.
- 37 -- Blondel intente un proces à la ville, Am, brochure 41.

ANNEXE

Le Traité Blondel.

Traité entre la Ville de Toulon et la compagnie Blondel pour le percement d'une rue dite rue de l'Avenir. 26. octobre. 1876.

(Dcm, 20. II. 1877, Am, 1 D^I 49).

Après cette lecture, M. le Maire va chercher la minute du dit traité du 5 Decr. 1876 entre l'administration municipale et la Compagnie Blondel, et donne lecture de ce document au Conseil comme suit:

„ Traité entre la Ville de Toulon et Monsieur O. de Fallois pour le percement d'une rue dite de l'Avenir.

„ Entre

Monsieur Lafay, Lieutenant-Colonel d'Artillerie de la Marine, en retraite, Maire de la Ville de Toulon, d'une part;

„ Et Monsieur Armand de Fallois, ancien Chef de Cabinet de M. le Ministre des Travaux publics, domicilié et demeurant à Versailles, Boulevard de la Reine, 34, agissant au nom d'une Société en voie de formation, d'autre part,

„ Il a été dit et arrêté à qui suit:

„ La Ville de Toulon ayant l'intention d'ouvrir:

1^o Une voie nouvelle dite de l'Avenir, entre la place du Théâtre et le quai de la Vieille Garde; et

2^o Quatre amorce de deux autres rues dites de l'Industrie et du Commerce, qui traverseront la rue de l'Avenir, conformément au plan ci-joint,

„ Monsieur de Fallois a proposé à la Ville de Toulon d'exécuter les travaux de percement dont il s'agit.

„ La Ville, représentée par M. Lafay, Lieutenant-Colonel d'Artillerie de Marine en retraite, accepte la proposition et concède à M. de Fallois et à la Société d'exécution de tous les travaux nécessaires.

En conséquence, les conditions de l'opération ont été arrêtées comme suit:

Article premier.

L'opération dont il s'agit sera poursuivie à la requête du Maire de la ville de Coulon, dans l'intérêt collectif de la ville et du concessionnaire.

Les acquisitions des immeubles nécessaires à la dite opération seront faites soit à l'amiable soit par voie d'expropriation, aux frais, risques et périls du concessionnaire, le tout conformément aux lois relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Seront compris dans l'expropriation, les terrains en dehors de l'alignement, délimités en jaune sur le plan ci-joint, sous la réserve de Droits de riverains.

Les indemnités foncières et locatives de toute nature seront acquittées directement par le concessionnaire qui supportera les frais généralement quelconques de l'opération.

La largeur de la rue de l'Armée est fixée à quinze mètres; son axe devra passer par le milieu du fronton du théâtre et par le milieu de la porte de la vieille chaîne.

La largeur des amorcez des rues de l'Industrie et du Commerce sera de douze mètres.

Article 2.

Le concessionnaire sera soumis pour la démolition des immeubles à exproprier, aux règlements de voirie et de police en vigueur et sera responsable de tous les Droits des tiers.

Article 3.

Le concessionnaire procédera par fractions à la démolition des

immuables expropriés afin de ménager autant que possible l'intérêt du Commerce et de l'Industrie et de ne pas occasionner d'un seul coup un déplacement considérable d'habitants, déplacement qui créerait à ce dernier des difficultés pour se procurer des logements, et pourrait ainsi amener une hausse momentanée et regrettable du prix des loyers.

1^{re} fraction. - Du théâtre à la rue du Canon, y compris les deux amorce de la rue future de l'Industrie;

2^{me} fraction. - De la rue du Canon à la place Saint-Pierre, y compris les deux amorce de la rue future du Commerce;

3^{me} fraction. - De la place Saint-Pierre au quai de la vieille darse.

Article 4.

Le décret déclaratif d'utilité publique et le jugement d'expropriation comprendront la rue toute entière, avec les amorce; néanmoins les démolitions seront exécutées comme il est stipulé à l'article précédent.

En outre, les démolitions de la première fraction ne seront commencées qu'à l'époque où les constructions à élever sur les terrains de l'agrandissement ordonnés par la Ville au concessionnaire, comme il sera dit ci-après, seront assez avancées pour pouvoir loger la moitié au moins des habitants délogés par suite de ces démolitions.

Les démolitions de la seconde fraction ne seront entreprises qu'à l'époque où les constructions de la première, ajoutées à celles de l'agrandissement, pourront recevoir la moitié de tous les habitants délogés par les démolitions des deux premières fractions.

Les démolitions de la troisième fraction ne seront effectuées qu'après l'achèvement des constructions de la première partie.

« Ces conditions pourront néanmoins être modifiées avec le consentement du Maire.

« La Ville de Coulon deviendra propriétaire du sol de la voie nouvelle, tel qu'il se trouve indiqué au plan par une teinte rose foncé. Tous les terrains en dehors des alignements, acquis soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, ou provenant du domaine communal, deviendront la propriété exclusive du concessionnaire.

« Article 5.

« Il est accordé au concessionnaire un délai de dix années qui courront à partir du jour de la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique pour effectuer les dispositions, en se conformant aux dispositions de l'article précédent.

« Dès que le sol d'une fraction de la nouvelle rue sera livré à la ville par le concessionnaire, l'administration municipale pourvoira elle-même aux frais de premier établissement de la viabilité ainsi que de la canalisation de l'eau, du gaz, etc., l'entretien restant à sa charge.

« Article 6.

« Le concessionnaire sera soumis, pour l'édification des nouvelles constructions, aux règlements de voirie et de la police en vigueur au moment de la promulgation du décret d'expropriation, et aux alignements de la rue tels qu'ils sont indiqués sur le plan général de rectification des alignements de 1888.

« Les terrains, qui sur ce point pourraient être laissés à la voie publique, seront cédés gratuitement, comme la rue elle-même, à la Commune, ainsi que les résumés qui pourraient être obtenus volontairement par le concessionnaire.

„ Article 7.

„ L'autorité municipale remplira les formalités nécessaires pour obtenir le décret déclaratif d'utilité publique et pour provoquer le jugement d'expropriation des propriétés immobilières, en se conformant aux dispositions de l'art. 4.

„ D'autre part, il est expressément convenu que l'Administration municipale ne fera aucune démarche pour obtenir le décret déclaratif d'utilité publique et le jugement d'expropriation avant que le présent traité soit devenu définitif, comme il sera dit ci-après.

„ Il est bien convenu que si la Ville n'obtenait pas l'autorisation nécessaire pour faire procéder à l'exécution du percement de la rue projetée, le dit traité serait considéré comme nul et non avenue dans que la Ville doit faire à aucun espèce de dédommagement vis-à-vis du Concessionnaire.

„ Article 8.

„ Le présent traité ne deviendra définitif tant pour la Ville que pour le Concessionnaire qu'à l'ors que l'Administration aura agréé la Société avec laquelle M^r de Fallois est associé pour cette opération.

„ Article 9.

„ Dès que le traité sera devenu définitif, le Concessionnaire et la Société devront, dans un délai de huit jours, verser à la Caisse des Dépôts & Consignations, en garantie des engagements pris par eux, un cautionnement de Deux cent mille francs. Le dépôt de ce cautionnement n'imposera aucun sacrifice à la Ville.

„ Il va sans dire que si l'Etat n'accorderait pas le décret déclaratif d'utilité publique, le traité serait annulé de plein droit et le cautionnement serait restitué sans aucune charge pour la Ville.

Article 10.

La Ville ne poursuivra l'obtention du jugement d'expropriation que sur la demande qui en aura été adressée au Maire par le concessionnaire. Toutefois, le délai dans lequel cette formalité devra être accomplie ne pourra excéder trois mois, à partir de la promulgation du décret déclaratif

d'utilité publique.

Article 11.

En échange des avantages que le percement de la voie nouvelle et des quatre amorces et la construction des maisons nouvelles apporteront à la Ville de Coulon, et pour indemniser la Compagnie Concessionnaire des charges qui lui sont imposées, la Ville de Coulon lui concédera :

1° La propriété de tous les tronçons et de toutes les portions des rues supprimées par les projets compris dans le périmètre des expropriations, ces rues cessant d'être voies publiques et devenant des terrains à bâtir;

2° La propriété de tous les terrains communaux considérés comme emplacements à bâtir, tels qu'ils résultent du plan et du tableau parcellaire ci-joint, à l'exception toutefois d'une surface de quinze cent mètres carrés, réservés pour la construction de divers édifices publics.

Ces emplacements réservés par la Ville sont indiqués par une teinte verte sur le plan parcellaire; ceux cédés par la Ville sont indiqués par une teinte rose.

3° La Ville mettra gratuitement à la disposition du Concessionnaire une des carrières de pierres à bâtir qu'elle possède au quartier qui sera désigné par l'administration sur la montagne du Turon et désignera un lieu de décharge pour le dépôt des terres et matériaux de démolitions, à droite et

à gauche du débouché dans la mer du Canal de l'Égoutier, à moins que l'autorité municipale juge nécessaire de les faire déposer sur un autre point de la Commune.

4° La Ville accordera franchise complète des Droits de voirie sur tous les immeubles qui seront élevés en bordure sur la nouvelle rue et ses annexes ainsi que sur ceux qui seront édifiés sur les terrains de l'agrandissement, en exécution du paragraphe 2 ci-dessus; toutefois les Droits de voirie à payer par les locataires seront payés par ceux-ci comme d'usage à la Caisse municipale.

5° La Ville s'obligera à rembourser trimestriuellement les Droits d'écouloi sur tous les matériaux employés aux constructions élevées par le Concessionnaire, par ses subrogés ou ses acquéreurs, soit dans la rue nouvellement percée, soit sur les terrains à lui cédés dans l'agrandissement. Le mode d'établissement de la franchise des droits d'écouloi fera l'objet d'une Convention ultérieure.

Les franchises stipulées dans les paragraphes 4 et 5 ci-dessus cesseront après dix années à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, époque à laquelle tout le travaux obligatoires pour la Compagnie devront être achevés.

6° L'Administration municipale garantit au Concessionnaire, et ce pendant quarante ans, un intérêt de cinq pour cent avec amortissement sur la somme de douze millions fixée, d'ici à présent, à forfait pour le montant des charges relatives aux articles précédents.

Les titres créés en représentation de ces douze millions, et amortis sur quarante ans, porteront mention de cette garantie et seront signés par un Délégué de la Ville.

Article 12.

„ Dans le cas où le concessionnaire, pour un motif quelconque, interromprait l'exécution des engagements par lui contractés, et ce, après une mise en demeure régulièrement signifiée au nom de la Ville, le terrain acquis ou cédé, les constructions élevées et le cautionnement exigé par l'article 9, deviendraient pour la Ville la garantie de dépenses à effectuer pour terminer l'opération totale.

Article 13.

„ Le concessionnaire ou ses subrogés, devront commencer les constructions à élever sur les terrains de l'agrandissement dans le délai d'un an, après la date du jugement d'expropriation.

Article 14.

„ Les pavés des rues dont le sol est cédé au concessionnaire, les dalles et bordures de trottoirs, canalisation et objets quelconques, resteront la propriété de la Ville qui procédera à leur enlèvement à la demande du dit concessionnaire.

Article 15.

„ Les frais de toute nature auxquels donnera lieu l'exécution de toutes les conditions et clauses du présent traité seront à la charge exclusive du concessionnaire, sauf par lui à se prévaloir des immunités résultant de la loi du 3 mai 1841, et autres.

Article 16.

„ Dans le cas où il s'élèverait quelque difficulté au sujet de l'exécution

tion du présent traité, ces difficultés seraient jugées administrativement par le Conseil de Préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat.

• Pour l'exécution des présentes, les parties font election de domicile à Coulon.

• Fait et passé à Coulon, en l'hôtel de ville, le deux septembre mil huit cent soixante-seize.

• Approuvé l'écriture. Signés: Lafay, H. Honnel & A. de Fallois,
Annexe.

• Comme suite au Cahier des charges ci-dessus, M^r de Fallois a déclaré que, par convention verbale antérieure, la Société de Travaux publics et Constructions dont le siège est à Paris, rue Louis le Grand N^o 15, prend son lieu et place et s'engage à exécuter les expropriations et travaux prévus au dit Cahier des charges aux conditions suivantes:

• La garantie d'intérêt et d'amortissement déterminée, (Article 11, paragraphe 6) Durera quarante années, à partir de temps fixé d'un commun accord pour l'amortissement du Capital de douze millions.

• La Ville et la Société ayant stipulé que l'intérêt serait servi à cinq pour cent, la somme annuelle nécessaire à l'extinction du Capital et des intérêts s'élève à cinq francs quatre vingt deux centimes pour cent (5,82%) par an, de sorte, ou de dix cent quatre vingt dix huit mille quatre cents francs par an (698.400) par an.

• La Ville remettra à la Société de Travaux, en trois époques, du titre de quarante annuités de dix cent quatre vingt dix huit mille quatre cents (698.400) dont trois cent quarante neuf mille deux cents (349.200) par semestre.

• La forme, la nature de ce titre, ainsi que les époques de remise seront ultérieurement déterminées entre le délégué de la Ville et le délégué de la Compagnie.

CONVENTION N° 88/ 31142 00 223 75 01, approuvée le 25. 07. 1988. VISA CF. 75531. Ayant pour titre :

L'EXTENSION D'UNE VILLE MILITAIRE AU XIXÈME SIECLE:
TOULON. Troisième partie: "La Traverse Impériale et l'ouverture de la vieille ville".

FICHE RESUME :

L'édification du boulevard Louis-Napoléon -ou Traverse Impériale- dans la seconde moitié du XIXème siècle, représente pour Toulon le tournant décisif de sa transformation de ville médiévale en ville moderne.

Le changement morphologique et la définition d'un nouveau type d'habitat font l'objet de la première partie de ce travail, alors que la deuxième aborde , avec les projets de percée de la rue de l'Avenir et ses abords, le thème de l'assainissement des vieux quartiers.

L'intégration de sources diverses: procès-verbaux des commissions mixtes et du conseil communal , correspondance, arrêtés de voirie, documents cadastraux, presse locale et analyse des projets et des réalisations, nous ont permis de préciser comment, entre 1852 et la fin du XIXème siècle, une importante ville de province, à statut particulier comme Toulon, met en place et définit les instruments de son projet urbain.