



HAL
open science

L'agrandissement d'une ville militaire au XIXe siècle : Toulon

Marilù Cantelli, Jacques Guillerme

► **To cite this version:**

Marilù Cantelli, Jacques Guillerme. L'agrandissement d'une ville militaire au XIXe siècle : Toulon : Première partie: "de la ville de Vauban à 1863". [Rapport de recherche] 0430/87, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy; Secrétariat de la recherche architecturale (SRA). 1987. hal-03091440

HAL Id: hal-03091440

<https://hal.science/hal-03091440>

Submitted on 31 Dec 2020

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.

Marilù CANTELLI - Jacques GUILLERME

14669 A

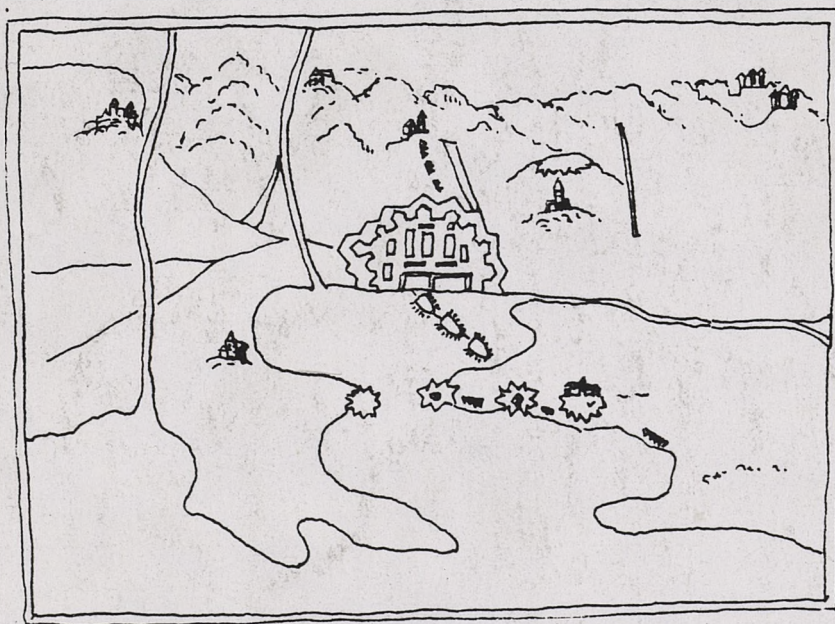


3030006035800

*ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE
VERSAILLES*

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

Première partie : "De la ville de Vauban à 1863"



ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES

BIBLIOTHÈQUE

2, Av. de Paris - B.P. 674

78006 VERSAILLES CEDEX

Tél. : 39 51 52 51

Télécopie : 39 50 03 51

MULT - 1987

18 JUIN 1987

Marilù CANTELLI, Jacques GUILLERME.

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

Première partie: "De la ville de Vauban à 1863".

V
711.4 (46)
CAN
A

Éliminé des collections

E.A
NANCY
CAN

SUBVENTION n° 85/ 696 du Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des transports, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme , Secrétariat de la Recherche Architecturale.

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

ÉCOLE D'ARCHITECTURE
DE VERSAILLES
BIBLIOTHÈQUE
2, Avenue de Paris
78000 VERSAILLES
Tél.: 39.51.52.51

14669 A

74

TABLE DES MATIERES.

Pag. 4. - Liste des abreviations.

PREMIERE PARTIE: "DE LA VILLE DE VAUBAN
A 1863". (Marilù CANTELLI).

6. - PREALABLES A L'AGRANDISSEMENT DE TOULON
AU XIXe SIECLE : Les agrandissements de
Toulon avant le XIXe siècle et la dégra-
dation du pouvoir municipal.

33. - L'AGRANDISSEMENT DE TOULON AU XIXe SIECLE
(Marilù CANTELLI).

44. - Première partie: les plans de 1840 à 1848.

45. - Le contre-projet du Lieutenant de vaisseau
Delacour.

52. - Les projets du colonel PICOT (1843-1845) :
Plan d'agrandissement au nord, "n° 1".

54. - Plan de Toulon avec les agrandissements
projetés en 1845, "n° 2" (9 février 1845).

57. - Plan de Toulon avec les agrandissements
projetés en 1845, "n° 3".

62. - LA REALISATION DU DECRET DU 28 SEPTEMBRE
1863. (Marilù CANTELLI).
- A.C.M. Archi 63. - Le projet REVEL (1853).
- A.C.T. Archi 70. - La Salle de Spectacles.
- A.D.V. Archi 71. - La Bibliothèque et le Musée.
 L'Hôtel de Ville.
- A.G. Archives du
- A.M.T. Archi 72. - Lycée Impérial. Ion.
 Ecole Communale
- A.N. Archives Na
73. - Ecoles Chrétiennes.
 Marché couvert, lavoirs publics.
 La Cathédrale, l'Eveché.
74. - La Préfecture
 La Gare du Chemin de Fer.
80. - Le deuxième plan d'agrandissement (1856).
84. - Le plan d'extension de 1858.
85. - NOTES.

SUR L'ADMINISTRATION DES ARSENAUX.

(Jacques GUILLERME).

98. - Notes pour servir d'introduction à l'étude
 des rapports entre les fonctions d'une place
 maritime et le développement urbain connexe.

LISTE DES ABREVIATIONS.

- A.C.M. Archives Centrales de la Marine.
A.C.T. Archives Communales de Toulon .
A.D.V. Archives Départementales du Var.
A.G. Archives du Génie .
A.M.T. Archives de la Marine à Toulon.
A.N. Archives Nationales.

PREMIERE PARTIE "1" DE LA VILLE DE VAUBAN A 1653".

MARIO CANTELLI.

PREALABLES A L'AGRANDISSEMENT DE TOULON AU XIXe SIECLE .

Cette introduction aux agrandissements de Toulon avant le XIXe siècle, veut retracer la suite des changements qui interviennent au sein de la municipalité, au regard de son pouvoir de diriger et gérer les mutations de la ville. Ces tâches, toujours très complexes, se compliquent davantage à partir du moment où le rôle militaire de la ville est renforcé jusqu'à déterminer et dominer les intérêts citadins.

Les agrandissements de Toulon avant le XIXe siècle et la dégradation du pouvoir municipal.

Avant le XIXe siècle, Toulon reçoit deux agrandissements qui marquent durablement sa configuration. Le premier, sous Henri IV, transforme l'agglomération du Moyen-Age en une ville fortifiée (1589); créé une darse, un arsenal, un chantier pour la construction des vaisseaux (1599). Selon un chroniqueur, les Toulonnais avaient sollicité cet agrandissement depuis près d'un siècle, et "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).

Le deuxième agrandissement, sous Louis XIV, est élaboré par VAUBAN (1668). Dans la seconde moitié du XVIIe siècle, le pouvoir municipal est affaibli: si, en 1643 les consuls ont encore une large place dans les approvisionne -

ments de la marine et détiennent "l'autorité politique et l'autorité militaire comme lieutenants du roi", en 1668 leur hégémonie est dévolue à la marine; Colbert donne à ce corps une impulsion décisive, en doublant de 1669 à 1676 le nombre des officiers, accroissant son matériel, son personnel (2). Colbert n'aurait voulu agrandir que l'Arsenal, VAUBAN lie l'agrandissement de l'Arsenal à celui de la Ville et donne, avec l'enceinte, le dessin d'un nouveau quartier. Ce que l'Arsenal n'utilise pas, est loti et vendu à des particuliers. On démolit les remparts à l'ouest; les travaux, dirigés par NIQUET, sont confiés pour l'exécution à BOYER, architecte de la ville de Paris, qui "ayant fait des conditions plus avantageuses, fut accepté comme entrepreneur" (3).

L'agrandissement de l'Arsenal retient toute l'attention des autorités; VAUBAN déclare avoir fait le projet de l'arsenal "tel, qu'il doit être la plus belle pièce de l'univers" (4). Vincent Brun, l'historien de l'Arsenal pendant la Révolution française, reconstitue un récit nuancé de ce projet:

"Depuis longtemps les ingénieurs avaient été envoyés à Toulon pour préparer l'agrandissement de l'Arsenal et donner les plans de tous les établissements à créer; c'était dans le même sens que Colbert fesoit visiter les ports de Brest, Dunkerque, le Havre et Rochefort pour les augmenter ou les fonder.

On avait déterminé le genre et le goût des édifices qu'il falloit élever; on voulait écarter à l'avance toutes les idées étroites, et celles qu'iraient se perdre dans la recherche et le luxe, soit qu'on le redoutât pour la dépense, soit qu'on jugeât la richesse de l'architecture peu nécessaire dans un port où les établissements sont faits plus pour le travail que pour la représentation; bien qu'au fond, les établissements naturels des arts, s'adaptent à toutes sortes de cons-

tructions et soient moins chers qu'on ne le craint. Quoiqu'il en soit, il fut résolu que les établissements seroient bâtis avec les précautions les plus grandes et les meilleurs matériaux; mais l'architecture devait être simple et tirer la magnificence et la beauté de la disposition, de l'étendue et de la solidité, sans employer d'autres ornements" (5).

Cette idée de la "magnificence et beauté de la disposition, de l'étendue et de la solidité", si propre aux idéaux civils du XVIIIe siècle, s'applique, dans la reconstitution de Vincent Brun, aux édifices du port et ignore l'existence d'une ville, au delà de l'Arsenal (fig. 1). On poursuit sa description:

"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 ventes" (6).

Les propriétaires des terrains aliénés, "des jardins, des terres arrosables, quelques maisons, un couvent de Recollets", reçoivent une indemnisation forfaitaire; aucune "belle disposition" d'ensemble n'est établie pour organiser l'espace résiduel entre la corderie et les nouveaux remparts destinés à devenir la ville neuve.

Cependant, les projets n'avaient pas manqué au XVIIIe siècle; les différentes propositions qu'esquissa NIQUET, peuvent nous intéresser, pour la permanence selon laquelle certaines résolutions reviennent jusqu'au XIXe siècle. Le partage de Toulon entre la Marine et la Ville s'établit dans ces années de la seconde moitié du XVIIIe siècle et s'accroît tout au long du siècle suivant. Le problème de l'agrandissement émerge, dé-

sormais, comme une nécessité de la Marine qui tend à accaparer partie de la population pour ses activités et réclamer sans cesse des locaux d'hébergement pour les hommes et des magasins pour les provisions.

Ainsi, du temps de NIQUET, qui dirigera les travaux de l'agrandissement projeté par VAUBAN, on hésite entre un agrandissement global de la ville et de l'arsenal et un agrandissement partiel et de fortune pour donner quelque local de plus aux dépôts de la Marine: "se servir de ce qui est déjà fait ou pour le moins, rien démolir de ce qui se trouve en état, mais s'agrandir seulement de quelques magasins dans le même enclos servant et seulement pour les choses les plus nécessaires et pour le dégagement" (7).

C'est l'idée d'agrandissement global qui est développée, dans deux hypothèses: créer l'extension vers l'est où l'arsenal, bien inséré grâce à la fosse marécageuse existante a cependant trois inconvénients: "le premier est que le vent du mistral qui est fort incommode, battant en face, que le quartier est beaucoup habité de personnes viles comme les pêcheurs marinières. Le troisième assez malsain pour le maraquage et la dépense excessive pour détourner la rivière nouvelle l'Esgoutier" (8).

A l'ouest, en revanche, "l'assiette, fort favorable pour l'abri du mistral, beaucoup plus éloignée des collines qui pourraient incommoder dans un siège, ce qui est le plus considérable. La construction, ou fabrique, tournerait le dos à une belle plaine fort favorable à y faire des belles allées, canaux d'eau aux côtés des plantes d'arbres fort favorables pour le divertissement, d'ailleurs que ce quartier commode - ment on y peut y faire venir des fontaines pour l'utilité fort nécessaire dans le dict arsenal sans incommoder les habitants. Le quartier de la ville de ce côté là est fort habitée de gens de condition" (9). Les gens de condition,

sont les "ouvriers du Roi", qui ont dans ce quartier leur maison propre et sont, socialement, plus estimés que les pêcheurs marinières.

La ville imaginée à l'ouest, est un embellissement de ce qui existe dans la ville agrandie par Henri IV, "située sur le fond de la pente d'une colline le long du bord de la mer, toutes les rues ont une pente qui conduit au port. Il y a plus de trois mille maisons dans la ville, qui jettent dans les rues toute sorte d'ordures (...) les immondices de la ville sont inevitables, mais pour empêcher qu'elles ne gastent le port, il faudrait revestir et couvrir toutes les rigoles qui traversent le quai à chacune desquelles une rue aboutit, et on y fait un ruisseau" (10).

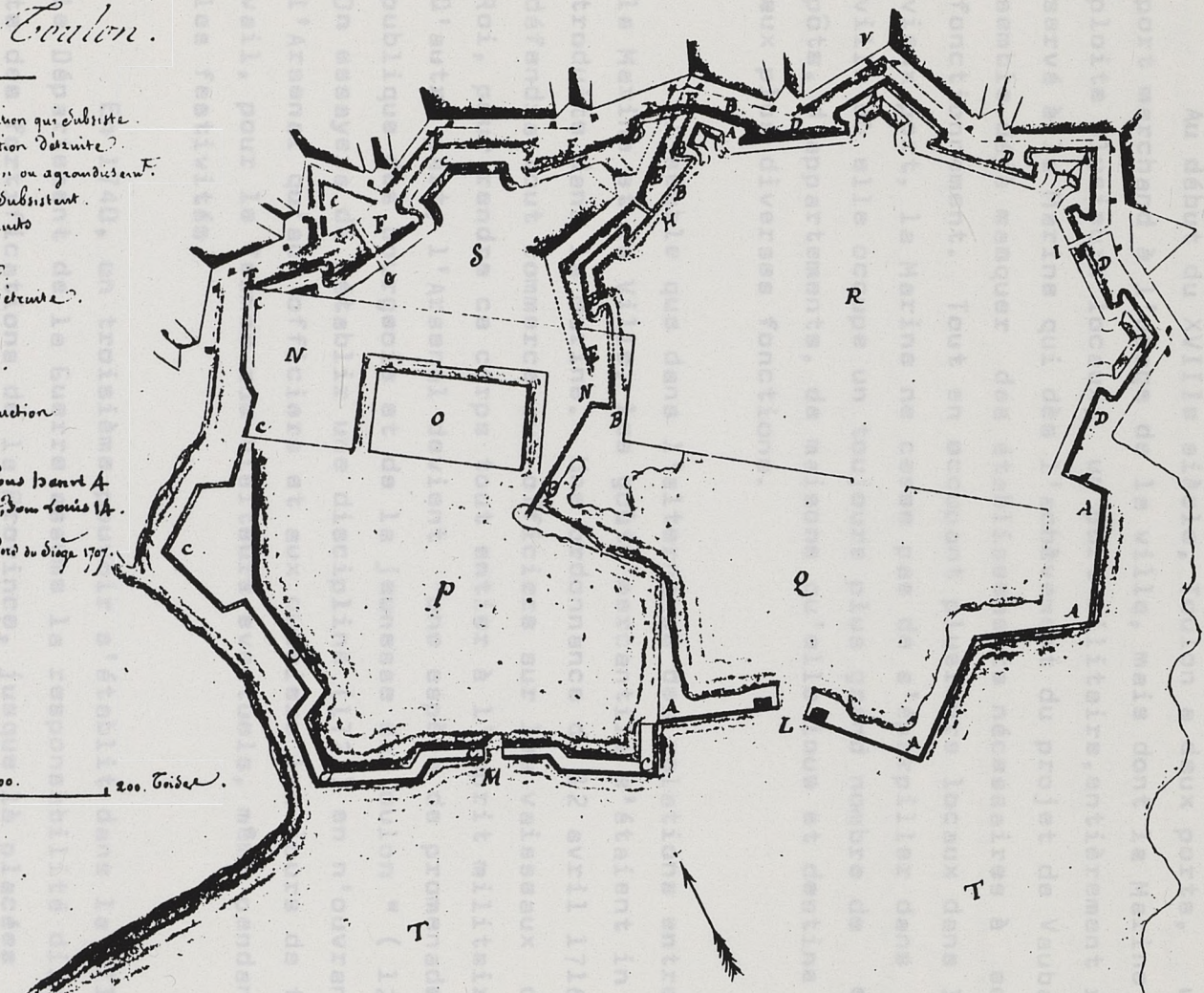
Les canaux de NIQUET, sont la transformation flatteuse des rigoles qui jusqu'au XIXe siècle ruissellent dans les rues de Toulon et frappent les souvenirs des visiteurs : "de forts ruisseaux chargés et salis des eaux menagères, courent en torrents" (11); les belles allées plantées d'arbres sont la répétition du cours Lafayette, déjà belle promenade plantée et animée.

VAUBAN réalise l'agrandissement à l'ouest; son plan de ville, réserve la plus grande partie au service de la Marine; un vaste rectangle, dont le long côté borde la mer, est attribué à l'Arsenal. Du côté mer, deux bastions se rattachent à la vieille Darse en laissant une ouverture sur la rade; le front bastionné se continue vers l'ouest, du côté du canal de la future boulangerie, pour se réunir à l'enceinte d'Henri IV à la hauteur du bastion de la Fonderie. La surface d'eau à l'intérieur de l'enceinte est divisée en deux parties destinées à deux fonctions séparées: la darse vieille revient à l'usage de la ville, la darse nouvelle est

fig. 1

Plan de Toulon.

- A. Ancienne fortification qui subsiste.
- B. Ancienne fortification détruite.
- C. Nouvelle fortification ou agrandissement.
- D. Vieux fossés qui subsistent.
- E. vieux fossés détruits.
- F. Nouveaux fossés.
- G. Porte Royale.
- H. ancienne Porte détruite.
- I. Porte d'Azare.
- L. Vieille chaîne.
- M. chaîne neuve.
- N. Arsenal.
- O. chantiers de construction.
- P. Port Neuf.
- Q. Port vieux.
- R. ancienne ville sous Louis A.
- S. Agrandissement sous Louis A.
- T. Petite Rade.
- V. Moulins détruits lors du Siège 1707.



1. Plan de Toulon, s.d., (A.N., DD² 765.)

entièrement consacrée au service de l'Arsenal. Dans le rectangle de l'Arsenal se détache l'île de la Mâtüre; d'abord peu équipée, elle se remplit progressivement des services nécessaires à la Marine du Roi.

Au début du XVIII^e siècle, Toulon a deux ports, un port marchand à l'usage de la ville, mais dont la Marine exploite plusieurs locaux; un port militaire, entièrement réservé à la Marine qui dès l'achèvement du projet de Vauban, semble déjà manquer des établissements nécessaires à son fonctionnement. Tout en occupant plusieurs locaux dans le vieux port, la Marine ne cesse pas de s'éparpiller dans la ville où elle occupe un toujours plus grand nombre de dépôts, d'appartements, de maisons qu'elle loue et destine aux plus diverses fonctions.

Il semble que dans l'alternance des relations entre la Marine et la Ville, les goûts mercantils s'étaient introduits dans la Marine. Une ordonnance du 12 avril 1716 défendra tout commerce aux officiers sur les vaisseaux du Roi, pour rendre ce corps tout entier à l'esprit militaire. D'autre part, l'Arsenal devient "une espèce de promenade publique des bourgeois et de la jeunesse de Toulon" (12). On essaiera de rétablir une discipline (1722) en n'ouvrant l'Arsenal qu'aux officiers et aux ouvriers les jours de travail, pour le fermer aux visiteurs éventuels, même pendant les festivités.

En 1740, un troisième pouvoir s'établit dans la ville: le Département de la Guerre assume la responsabilité directe des fortifications de la Province, jusque là placées sous l'inspection et l'administration de l'Intendant du Port. La Ville est partagée ainsi entre l'administration de terre et l'administration de mer qui garde le contrôle de l'Arse-

nal, des deux darses, les quais, la Grosse Tour.
 Les effets de ce partage de pouvoirs sur l'architecture de la Ville seront sensibles notamment au XIXe siècle, où par exemple, sous Louis-Philippe "la Mairie devient l'apanage des vieux officiers en retraite" (13), et où aux complications administratives s'ajoutent celles relatives aux rivalités des ingénieurs de la Marine et des Fortifications qui s'expriment dans leur désir de fournir des beaux projets.

Nous pouvons illustrer quelques étapes des volontés d'agrandissement de la ville militaire, en choisissant certains documents qui portent les traces de ces projets entre 1707 et 1785, ce qui nous permet, au même temps, de nous familiariser avec la topographie de Toulon.



- 1707 - Plan de la Ville, Ports, Bays et Darses de Toulon, avec les villages des environs, les batteries et retranchements faits par la Marine et les troupes du Roi au tour de cette Place et des Darses, daté du 12 septembre (MS² 626, p.3). fig. 2.

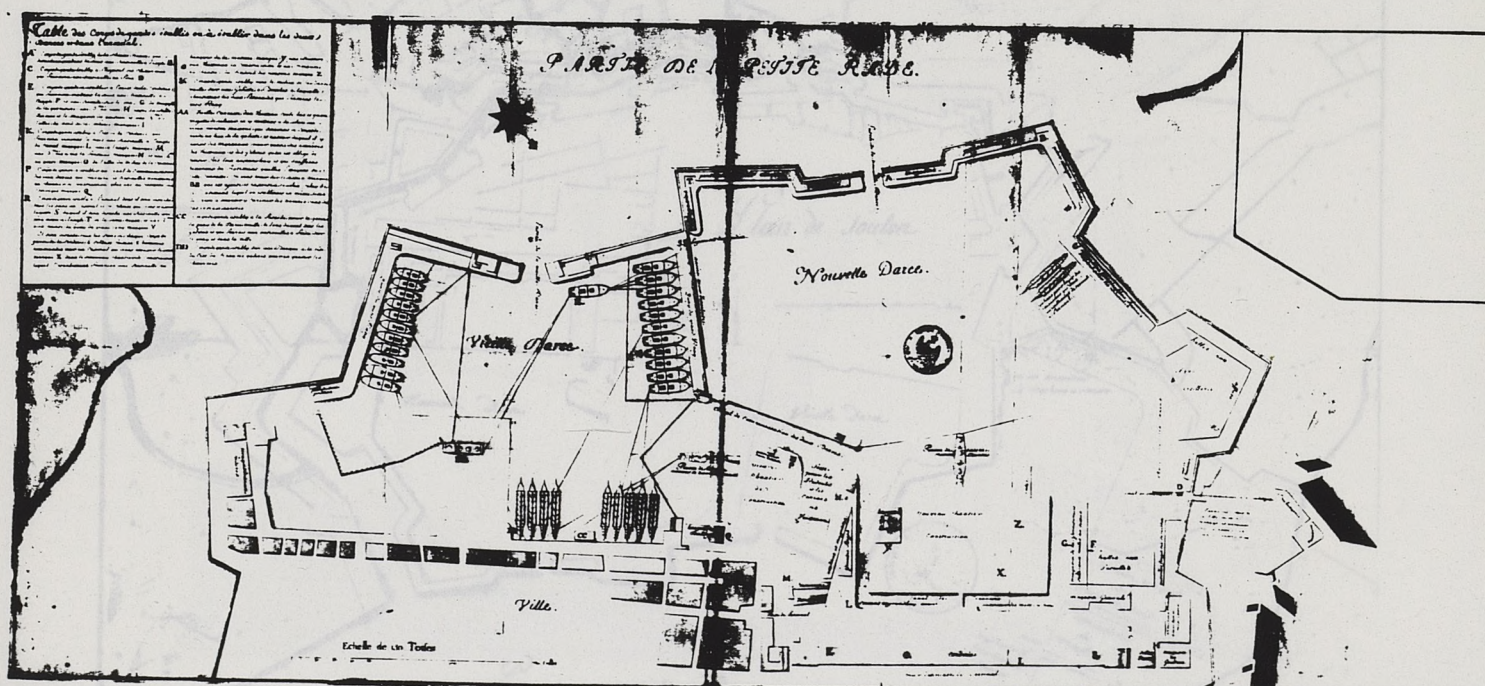
Le dessin de la ville est donné uniquement par le contour de l'enceinte. A l'ouest, les terrains de Castigneau ont



- 1707 - Plan de la Ville, Ports, Baye et Rades de Toulon,
 avec les villages des environs, les batteries et retranche-
 ments faits par la Marine et les troupes du Roi au tour de
 cette Place et des Rades, daté du 12 septembre (DD² 696, p.3). fig.2.

Le dessin de la ville est donné uniquement par le contour
 de l'enceinte. A l'ouest, les terrains de Castigneau ont

déjà été comblés avec les vases de la Darce de Vauban; à l'est, la fosse marécageuse du Mourillon, avec un vaisseau entre la côte et le port vieux. Au nord, le Camp retranché de St. Anne, établi lors du siège de 1707, est delimité par une droite perpendiculaire à la courtine de la Fonderie et de St. Ursule; à la hauteur du Fort St. Anne, le front se replie suivant le mouvement au pied de la montagne et redescend pour s'arrêter à la hauteur de l'Hospice de la Charité. L'agrandissement du XIXe siècle, utilisera l'emprise du Camp Retranché.



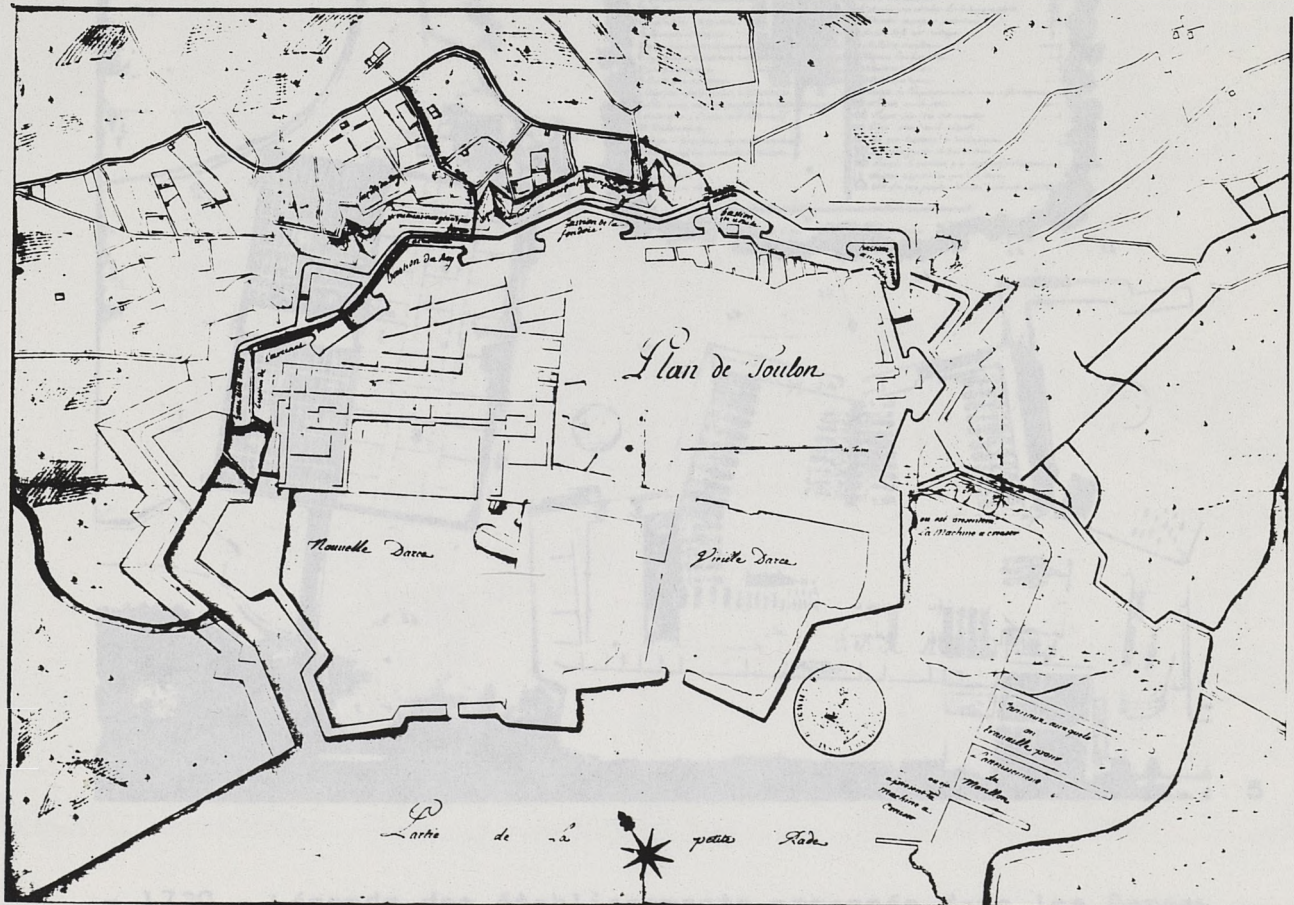
3

- 1720 - Table des corps de garde établis ou à établir dans les deux darses et dans l'Arsenal (DD² 711/III, 44^d) . fig. 3.

Montre les communications aisées entre le port civil et militaire, la séparation entre les deux ports n'est pas enco-

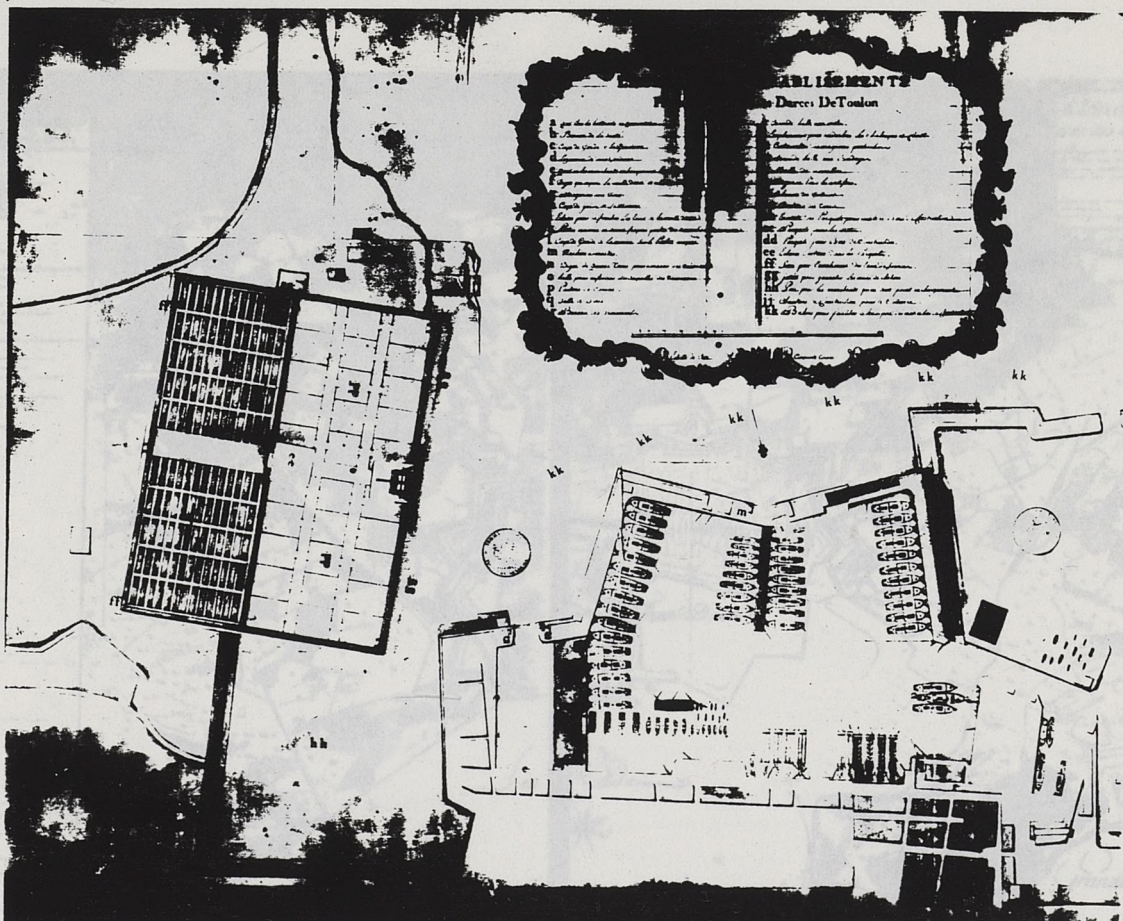
re établie avec clarté. On peut imaginer que cela pouvait influencer sur le comportement désinvolte et les va-et-vient des officiers et des jeunes bourgeois de Toulon, dont parle Vincent Brun.

Le bague n'est pas encore installé dans la nouvelle darse, les bastions sur mer contiennent, pour l'instant, les "magasins particuliers pour chaque vaisseau".



- 1720 - Plan de Toulon (DD² 711/I, 1^a), qui documente un projet de travaux pour l'atterrissement du Mourillon. Deux machines à creuser, préparent l'assiette sur laquelle créer fig. 4.

de nouveaux établissements pour la Marine. on prépare une
 Une retombe propose la réduction de la vieille Darse à la
 moitié de sa surface d'eau, au profit de la nouvelle Darse.
 La Marine cherche à s'agrandir par tous les moyens.



5

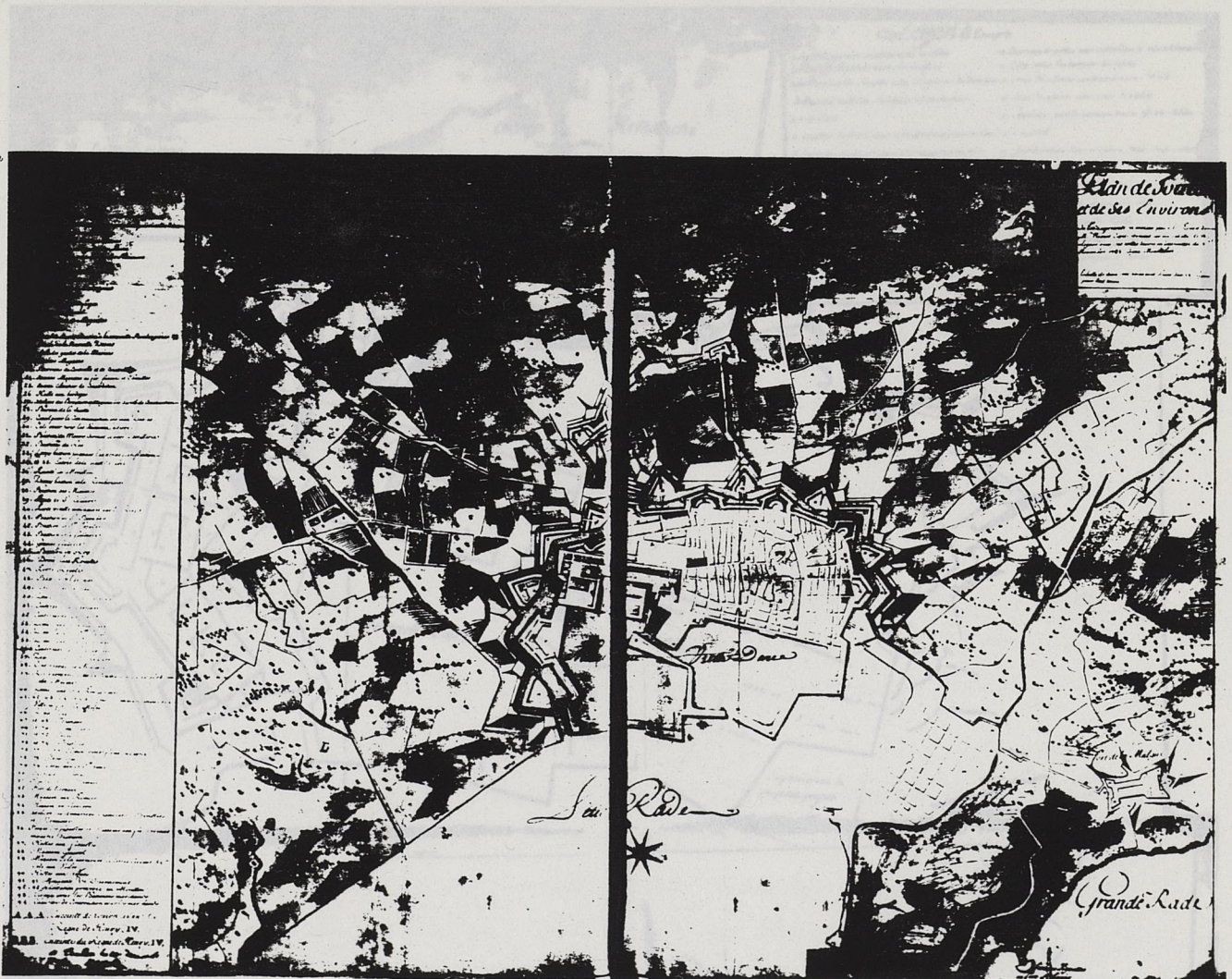
- 1720 - Légende des établissements proposés dans les Darses de Toulon (DD² 711/III, 44^a).

fig. 5.

Ce plan ferme la vieille Darse du côté de la Petite Rade et du Mourillon et laisse la communication avec le port militaire. On prévoit un petit port de commerce, séparé par la

digue g de la vieille Darce. Au Mourillon, on prépare une vaste occupation du marécage assaini.

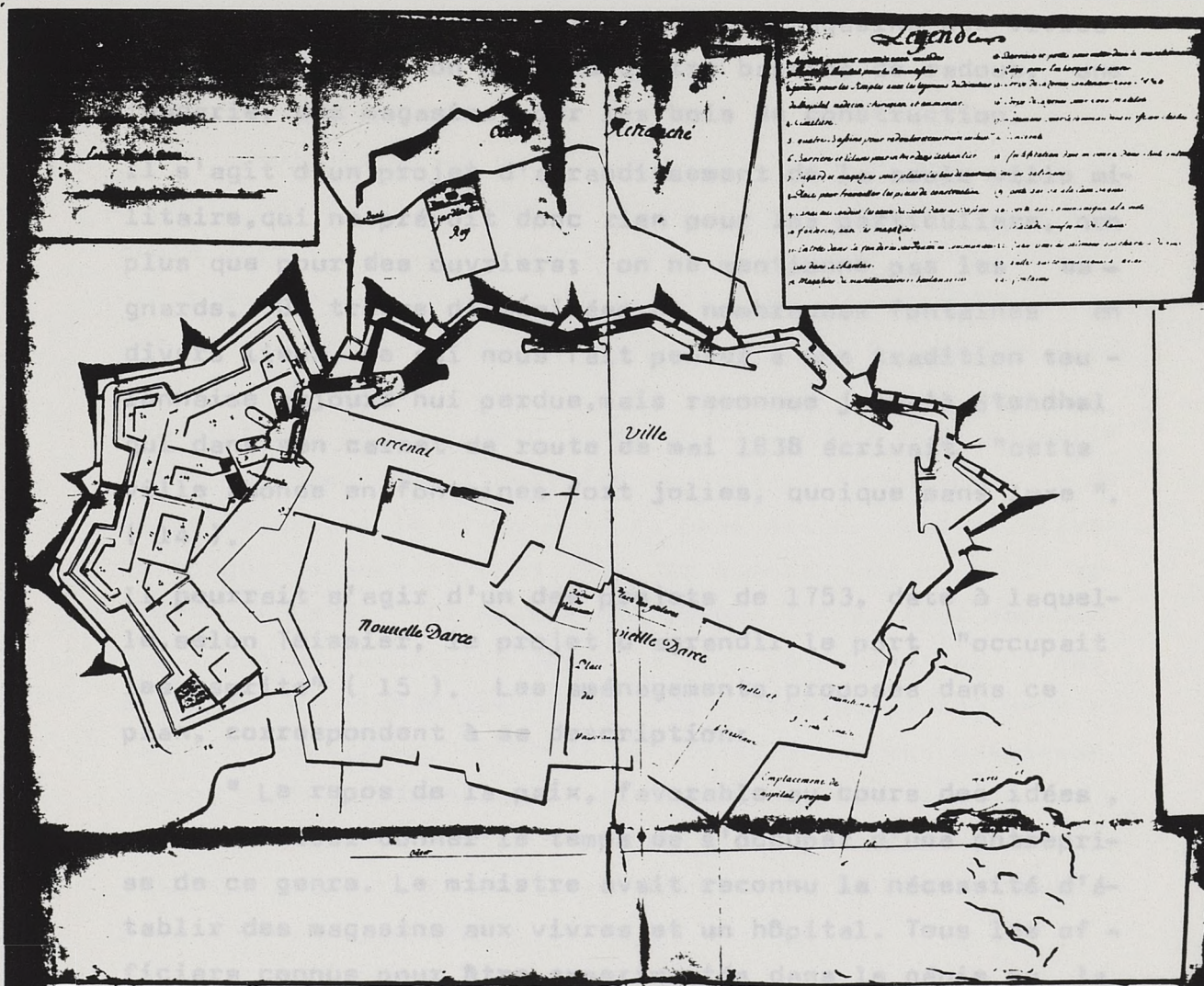
Le rectangle projeté est occupé pour entreposer les bois de construction et les mâts. La Marine envisage un important programme de mise en chantier de construction de vaisseaux.



- 1743 - plan de Toulon et de ses environs (DD², 696, p.5) fig.6.

Les hypothèses sur l'occupation des terrains du Mourillon se poursuivent. Cette fois il s'agit du projet d'un quartier en damier, avec une imposante église dans l'axe est-ouest, que valorise une place ayant vue sur la mer. L'au -

teur du plan, NEGRE, déclare avoir reproduit un projet de NIQUET, daté 8 novembre 1723. A la date du plan, 20 décembre 1743, le "cornichon de St. Anne" semble assez dégradé.



- 2e moitié du XVIIIe siècle (?) - Plan de la ville, Port et arsenal de Toulon, avec un projet pour réunir à l'arsenal tout ce qui est nécessaire à la Marine. (DD² 696, p.16) fig.7.
Ce projet, non daté, peut appartenir à la seconde moitié du

XVIII^e siècle, mais avant 1774, car il ne figure pas encore le bassin de GROIGNARD. Cette fois, l'agrandissement de la Marine est entièrement à l'ouest et prévoit, partir du sud: un Hôpital pour 3.000 malades, autour de trois cours, un jardin pour les simples, le logement du Directeur; le rectangle plus au nord est un corps de caserne pour 2.000 soldats; les deux barres sont des casernes pour 2.000 matelots. Près de la boulangerie on installe des magasins aux vivres et vers l'Arsenal on dispose quatre bassins de radoub, une fonderie, des magasins pour les bois de construction.

Il s'agit d'un projet d'agrandissement de la seule ville militaire, qui ne prévoit donc rien pour les particuliers, non plus que pour des ouvriers; on ne mentionne pas les baignards. On trouve disséminées de nombreuses fontaines en divers lieux, ce qui nous fait penser à une tradition toulonnaise aujourd'hui perdue, mais reconnue jusqu'à Stendhal qui dans son carnet de route de mai 1838 écrivait "cette ville abonde en fontaines fort jolies, quoique sans luxe". (14).

Il pourrait s'agir d'un des projets de 1753, date à laquelle, selon Teissier, le projet d'agrandir le port "occupait les esprits" (15). Les aménagements proposés dans ce plan, correspondent à sa description:

" Le repos de la paix, favorable au cours des idées , semblait aussi donner le temps de s'occuper d'une entreprise de ce genre. Le ministre avait reconnu la nécessité d'établir des magasins aux vivres et un hôpital. Tous les officiers connus pour être expérimentés dans le génie ou la marine, furent consultés et donnèrent chacun, leur projet d'établissement. Mais ces projets n'eurent pas de suite" (16).

- 1753 - plan de Toulon (DD² 711/I, 17^a).

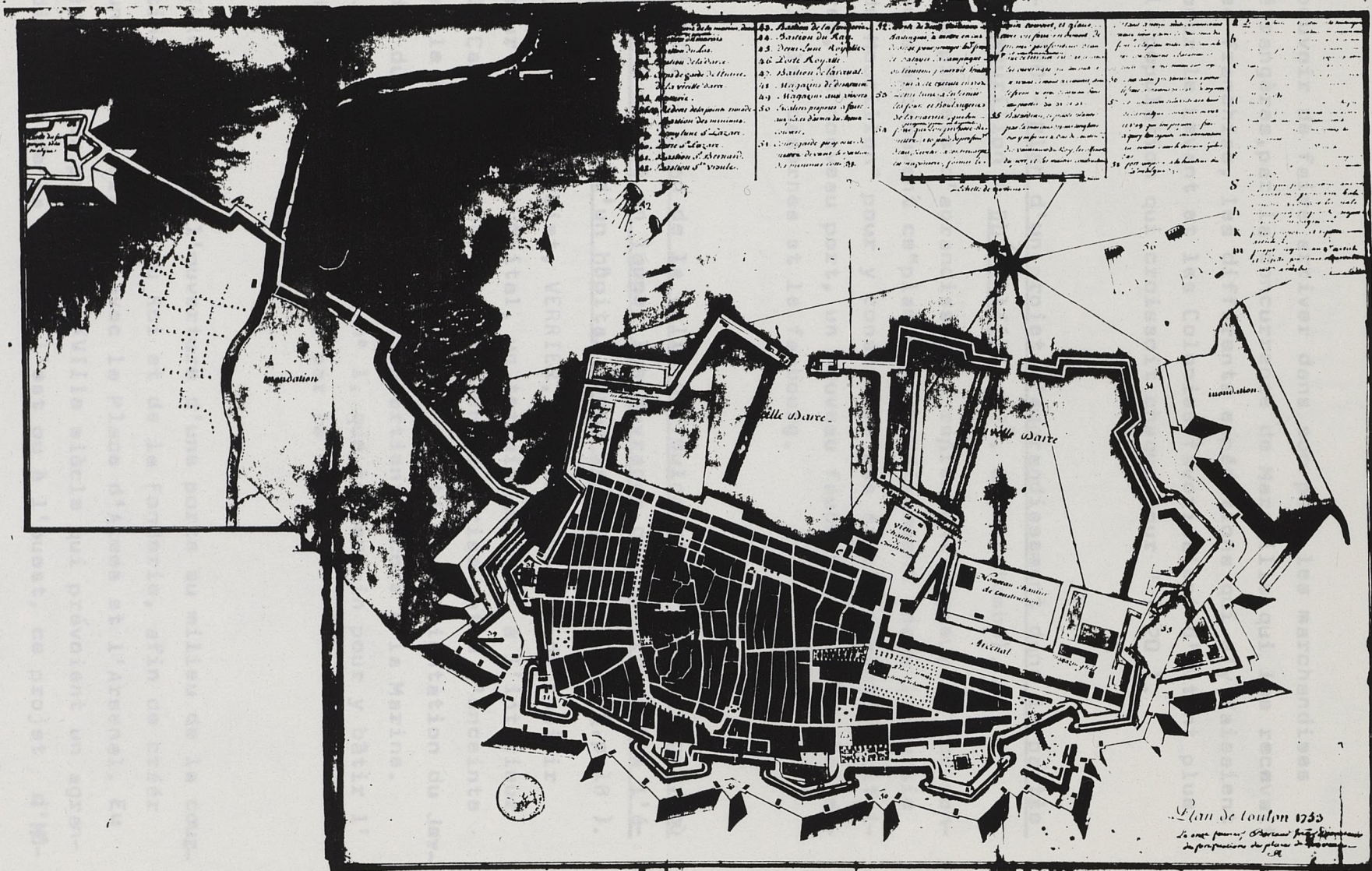
fig.8.

Ce plan, signé par BERTRAND, Directeur des Fortifications des Places de Provence, présente plusieurs hôpitaux de plus petite taille que ceux du plan précédent, aux limites de la ville. Par exemple il désaffecte la Boulangerie pour y mettre un hôpital de 800 lits. BERTRAND est peut être le premier à proposer un changement d'affectation à ce bâtiment, pour lequel on envisagera d'autres usages au XIXe siècle.

Aucun projet ne sera réalisé en 1753, en raison de la pénurie de fonds: "le trésorier ne pouvait trouver l'argent nulle part (...) la ville est épuisée par les sommes considérables que le Roi lui doit et les trésoriers généraux, par leurs remises inexactes, laissent le port dépourvu d'argent." (17).

Cet état de pénurie, dure jusqu'en 1762, année dans laquelle M. de Choiseul eut "l'ambition de relever la Marine" et de faire "renaître le travail et la prospérité. L'Etat éleva le budget du port et fixa même des sommes pour payer l'arriéré" (18). Il semble que ce qui fit surtout abonder les fonds, ce furent les dons "faits à la Marine par les états des provinces les corps, les villes, qui, dans un élan d'enthousiasme, votèrent de toutes parts des vaisseaux au roi, pour la régénération de la Marine. Cet élan universel, dû en grande partie à la confiance qu'inspirait le nouveau Ministre, refit une armée navale que la France trouva à sa prochaine guerre" (19).

En 1780, Toulon présente les qualités d'une ville bien gérée, l'administration "étoit considérée par son économie et la methode de ses opérations (...) la Ville avait réparé ses pertes, elle s'étoit agrandie et embellie. Son commerce s'étoit accru et, quoiqu'elle n'eût pas davantage de



B . Plan de Toulon, 1753, (A.C.M., DD² 711/I, p. 17^a) .

pouvoir de faire arriver dans son port les marchandises étrangères, par la concurrence de Marseille qui les recevait en franchise, les différents expéditions qui s'y faisaient pour le Levant et les Colonies, favorisaient d'autant plus la population qui croissoit chaque jour " (20).

- 1780 - Plan d'un projet d'aggrandissement dans la partie du Mourillon (DD² 711/III, 42^a, avec retombe).

fig. 9
10

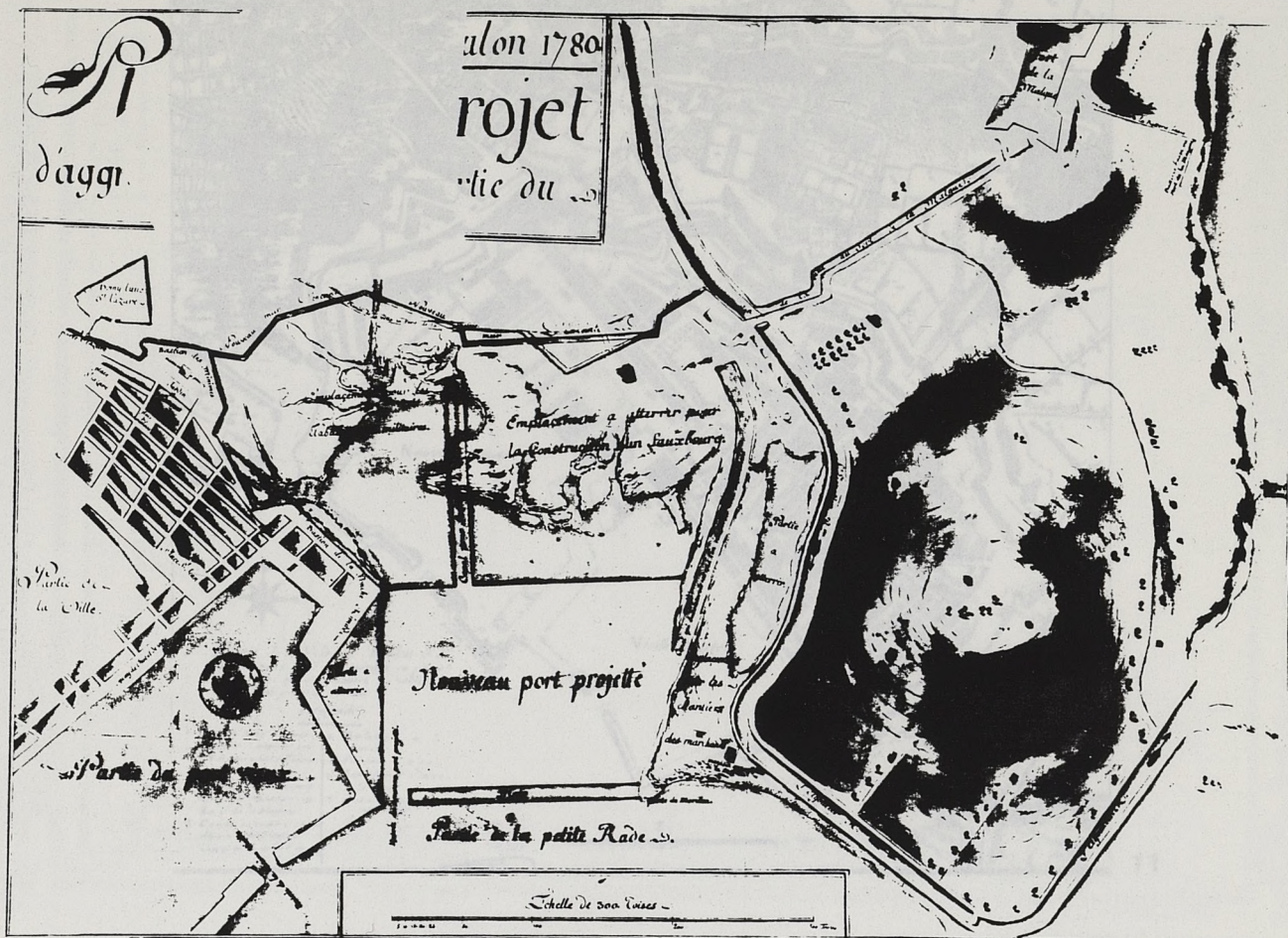
Les projets d'agrandissement reprennent vigueur, et les consuls approuvent ce "plan d'agrandissement dans la partie du Mourillon" pour y construire des établissements militaires, un nouveau port, un nouveau faubourg et un hôpital entre les casernes et le faubourg.

- 1782 - Plan de la Ville de Toulon et de ses environs, où l'on a marqué en jaune les ouvrages qui ont rapport à l'établissement d'un hôpital pour la Marine, (DD² 696, p.18).

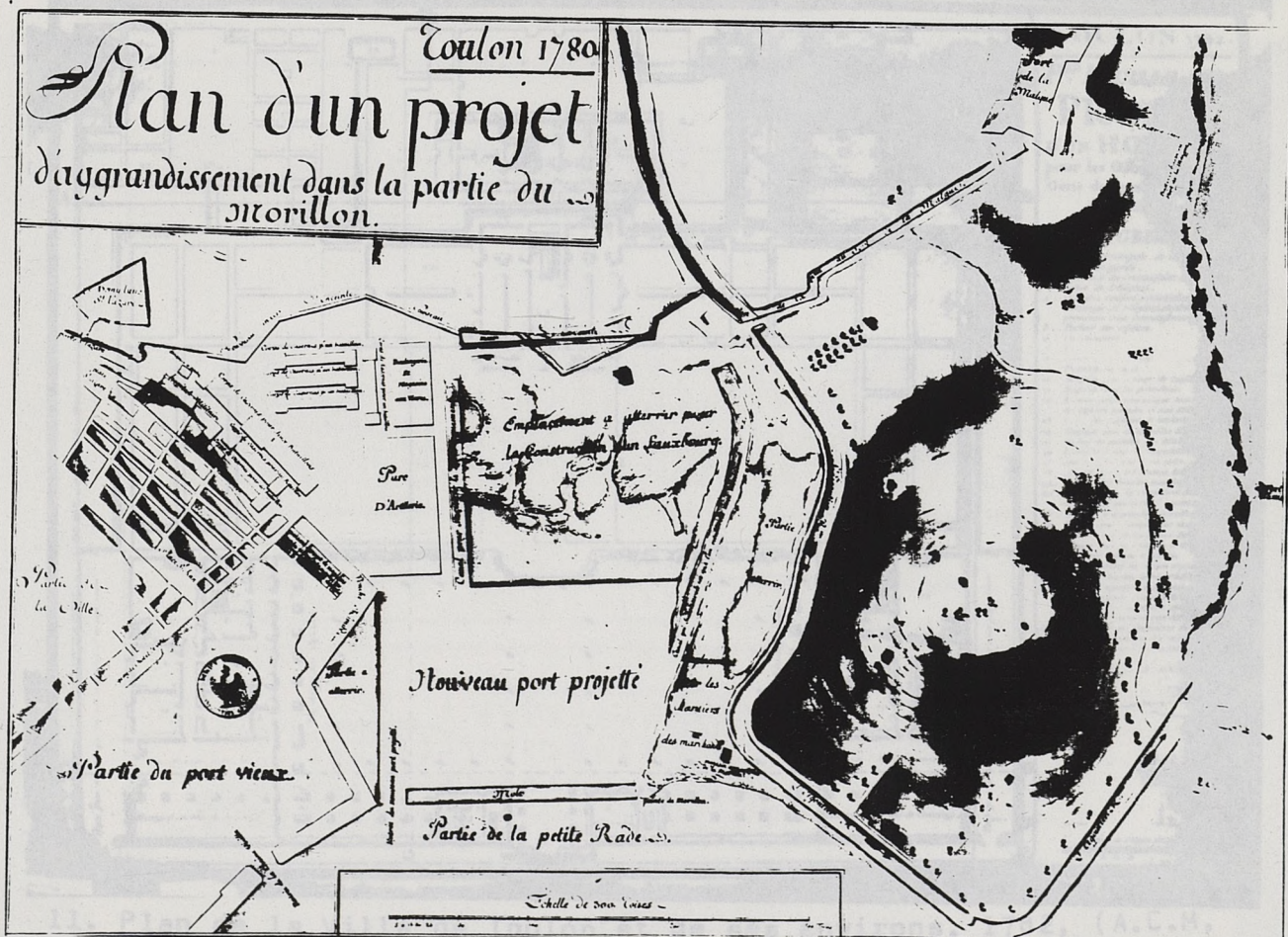
fig. 11

L'auteur du projet, VERRIER, a l'originalité de choisir pour le nouvel Hôpital, un terrain au nord, à l'intérieur du Camp Retranché, dans la zone comprise entre l'enceinte et le Béal. L'emprise tient compte de l'orientation du Jardin du Roi qui, en 1782, appartient encore à la Marine. La légende signale, au n° 1, que le terrain pour y bâtir l'Hôpital est à "acquérir par le Roi".

VERRIER propose l'ouverture d'une porte au milieu de la courtine des bastions du Roi et de la Fonderie, afin de créer une liaison directe avec la Place d'Armes et l'Arsenal. Eu égard aux projets du XVIIIe siècle qui prévoient un agrandissement de la ville à l'est ou à l'ouest, ce projet d'ag-

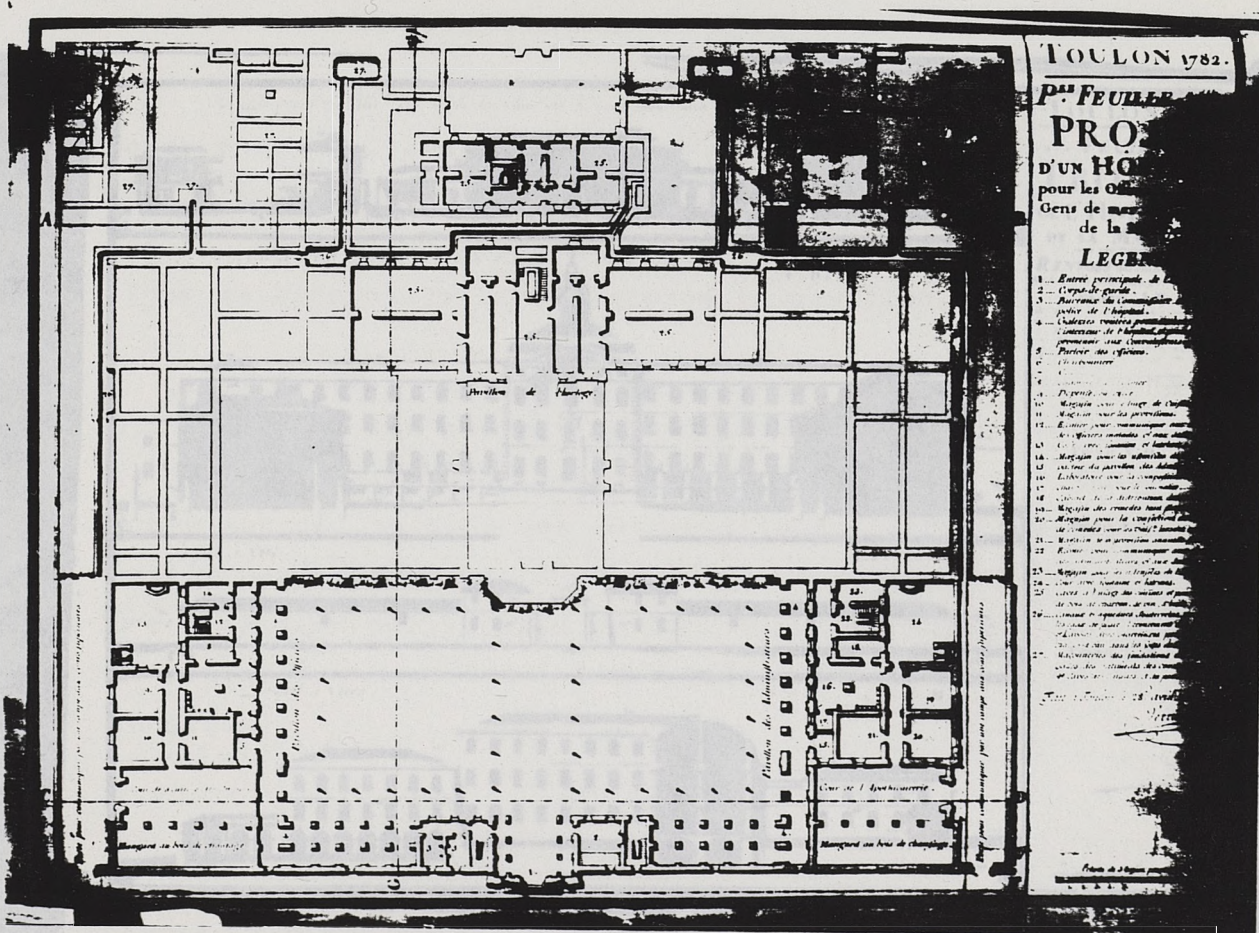
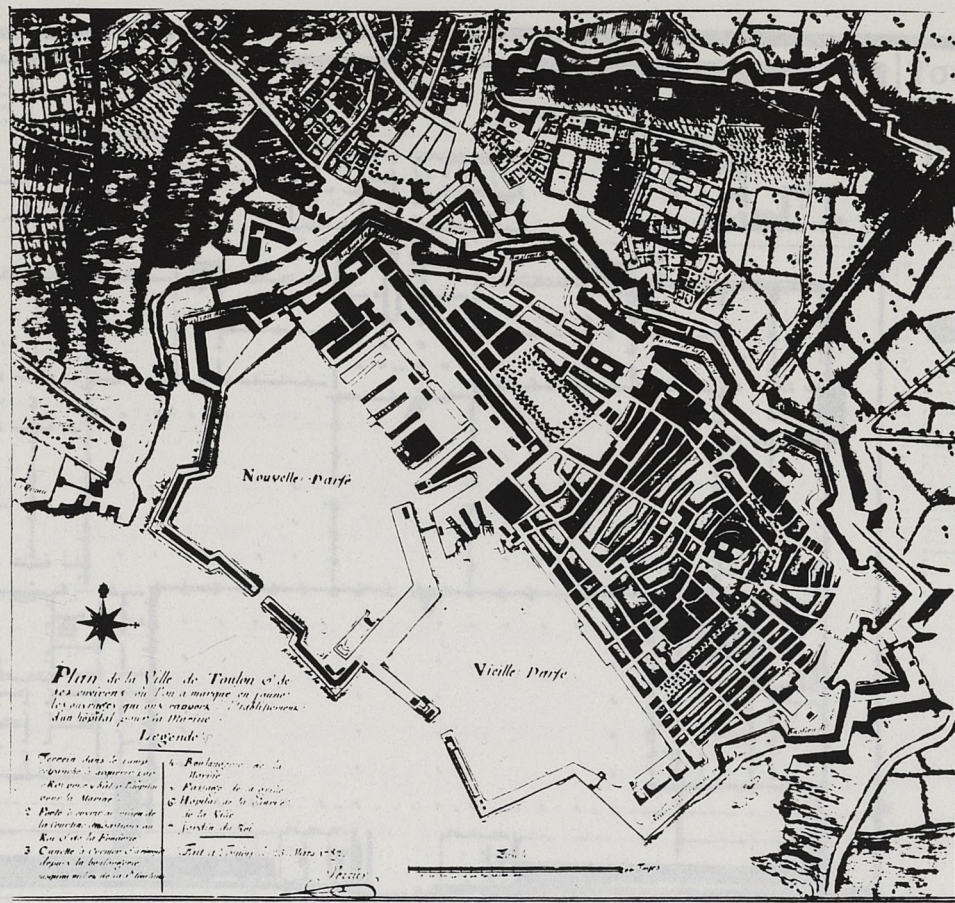


9



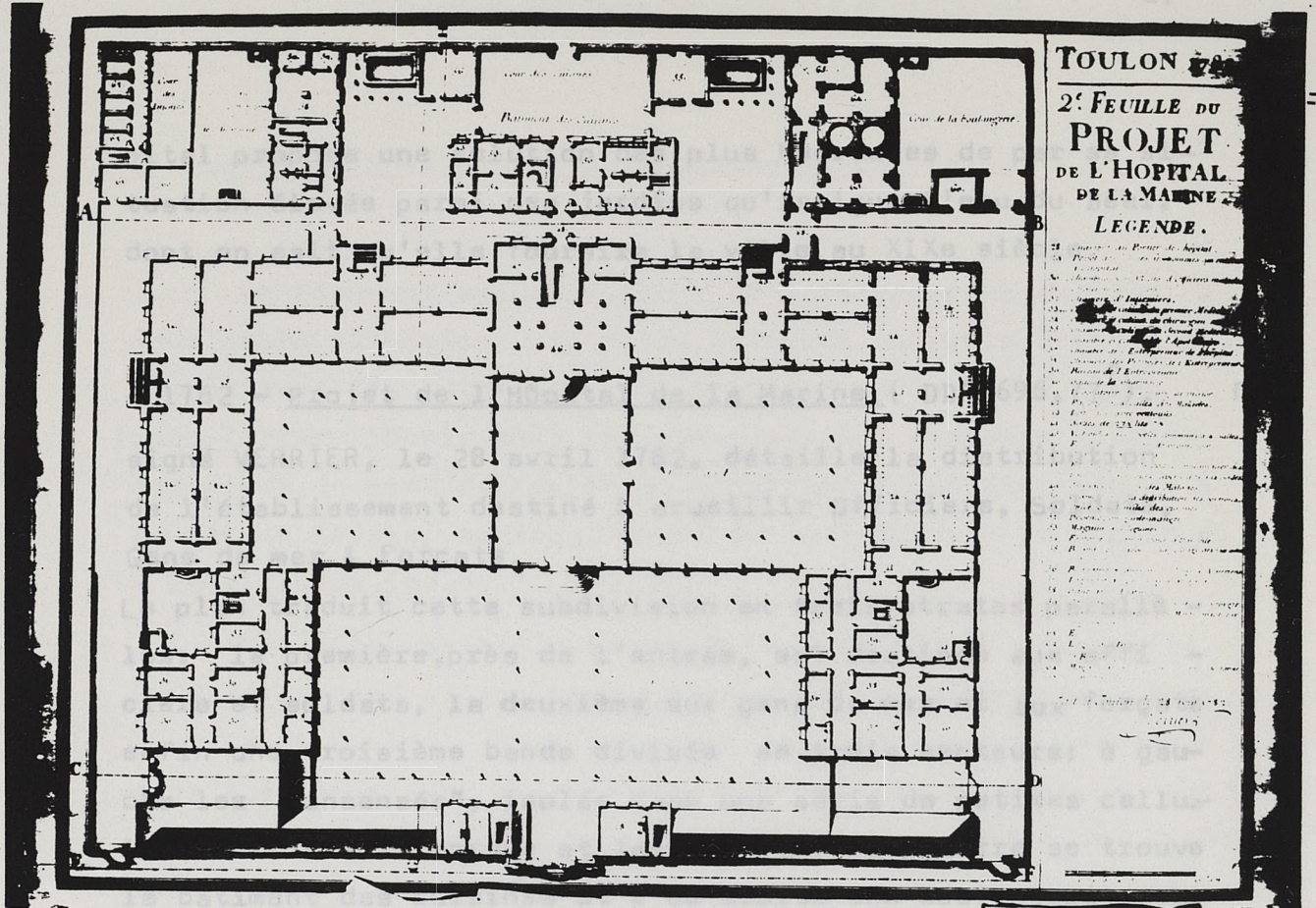
10

9 - 10. Plan d'un projet d'aggrandissement dans la partie du Mourillon, 1780, (A.C.M., DD² 711/III, 42^a, avec retombe)



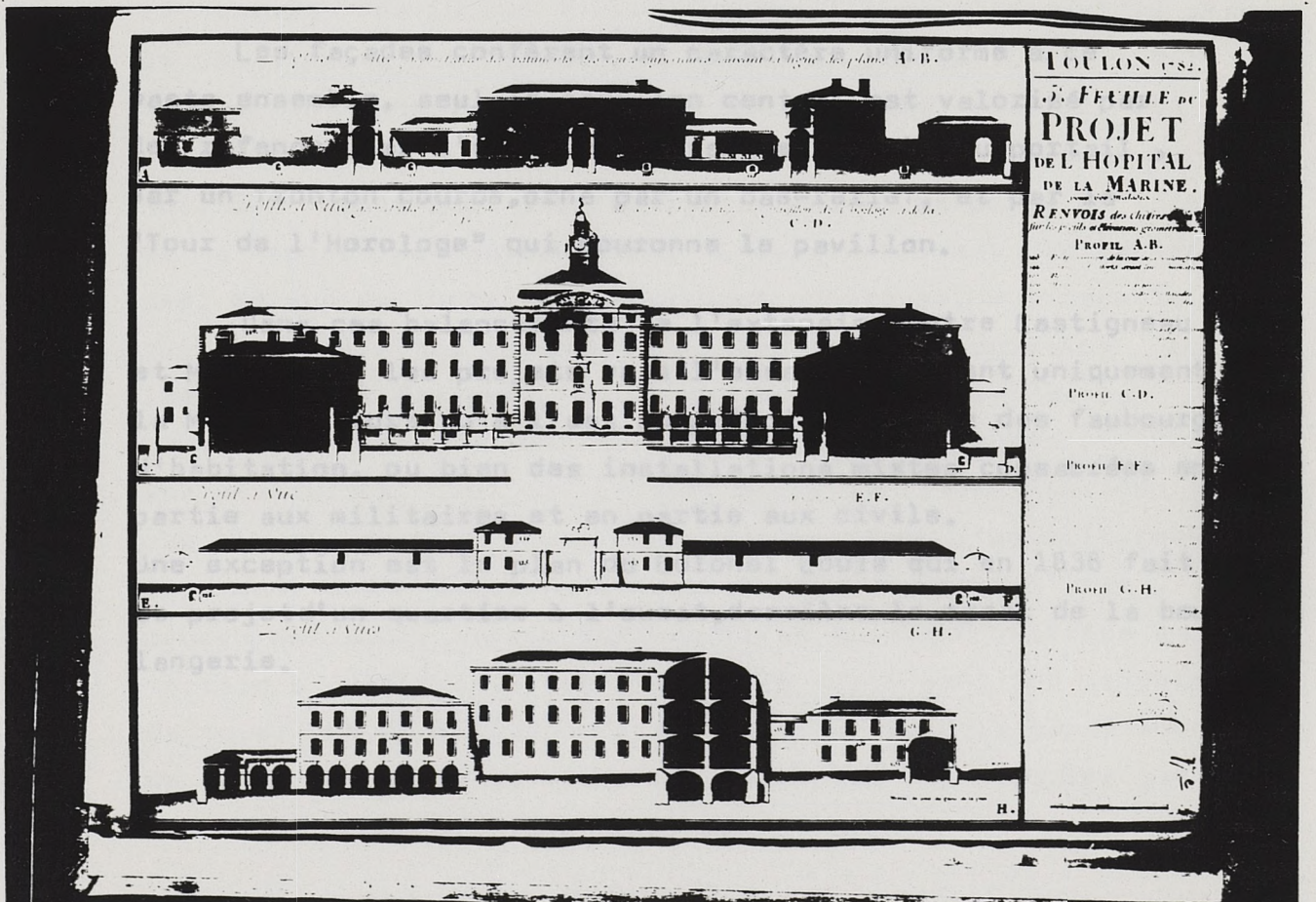
11. Plan de la Ville de Toulon et de ses environs, 1782, (A.C.M., DD² 696, p.18).

12. Projet de l'Hôpital de la Marine, plan, 1782 (A.C.M., DD² 696, p.77^a).



13

deux tours.



14

13. Projet de l'Hôpital de la Marine, 1782, (A.C.M., DD²696, p. 77^b).

14. Projet de l'Hôpital de la Marine, 1782, (A.C.M., DD²696, p. 72).

pital propose une solution des plus heureuses de par sa situation élevée parmi des jardins qu'irrigue l'eau du Béal, dont on sait qu'elle fournira la ville au XIXe siècle.

- 1782 - Projet de l'Hôpital de la Marine (DD² 696,77^f).

fig. 12

signé VERRIER, le 28 avril 1782, détaille la distribution de l'établissement destiné à accueillir Officiers, Soldats, Gens de mer & Forçats.

13

14

Le plan traduit cette subdivision en trois strates parallèles: la première, près de l'entrée, est destinée aux officiers et soldats, la deuxième aux gens de mer et aux forçats enfin une troisième bande divisée en trois secteurs: à gauche les "insensés", isolés dans une série de petites cellules derrière la morgue et les étables; au centre se trouve le bâtiment des cuisines et à sa droite une boulangerie avec deux fours.

Les façades confèrent un caractère uniforme à ce vaste ensemble, seul le pavillon central est valorisé par des refends, par l'escalier classique d'accès au portail, par un fronton courbé, orné par un bas-relief, et par la "Tour de l'Horloge" qui couronne le pavillon.

Dans ces balancements de l'extension entre Castigneau et Mourillon, les projets vers l'ouest concernent uniquement la Marine, alors qu'à l'est on prévoit, ou bien des faubourgs d'habitation, ou bien des installations mixtes consacrées en partie aux militaires et en partie aux civils.

Une exception est le plan du Colonel Louis qui en 1838 fait le projet d'un quartier à l'ouest, derrière le canal de la boulangerie.

L'enquête de 1785 pour l'agrandissement de Toulon.

Un document manuscrit de 1785 a retenu particulièrement notre attention; la ville retrouve son rôle d'interlocuteur avec les autorités. Il s'agit d'une enquête ayant pour titre: "Quels sont les avantages que présente l'agrandissement du port de Toulon au Département des Finances, à la Marine Royale, au Département de la Guerre, à la Province, à la ville de Toulon " (21).

La ville, en 1785, est dans une période de prospérité. Ce fait la rend attentive à sauvegarder son hégémonie dans la rade de Toulon. Pour éviter le risque d'un agrandissement trop important au port de la Seyne, où le commerce maritime était en hausse, alors que celui de Toulon était en déclin; elle relance le projet d'agrandissement au Mourillon, approuvé par les consuls en 1780.

Le terrain de 60.000 toises carrées (11 hc,69)- acheté par le Département des Finances "a bas prix, puisqu'il est inculte", aurait procuré un bénéfice considérable, une fois converti en ville. La ville offre d'emprunter pour compte du Roi, 500 francs pour les fortifications et de payer un tiers de la dépense du nouveau port. L'assainissement des marécages, en vue de loger une population nombreuse, avantage la ville qui tire ses revenus des taxes à la consommation sur les "blés et farines", comme sur les viandes . (22).

La ville s'engage à fond pour l'agrandissement. Ses citoyens les plus aisés, ceux qui peuvent payer la viande "six deniers par livre" de plus pour conforter des frais d'embellissement sont sans doute disposés à avancer de l'argent à l'Etat , pourvu que leurs terres improductives soient converties en terrain à édifier. Le terrain semble vaste pour les projets de tous. "Le Mourillon suffit à tous" déclare le Département de la Guerre qui veut bâtir des casernes, des magasins aux

vivres un Parc d'Artillerie. Même la Marine a besoin de ca-
sernes, mais aussi d'une fosse aux mâts, de hangars aux bois,
de magasins aux vivres afin de quitter les locaux loués (23). fig. 15
L'édification de nouveaux établissements aurait épargné à la 16
Province les frais de logement des troupes de terre et de 17
mer et lui aurait permis de reprendre le tiers de la parti-
cipation aux frais du port. L'agrandissement de la ville ,
augmenterait le nombre des habitants, des activités commer-
ciales, les "droits du fixe" du Département des Finances re-
cevraient, de même, un accroissement. La richesse des contri-
buables est la richesse de la ville.

Les terrains à l'est attirent les projets les plus gra-
ndioses, car leur surface est la plus vaste parmi les disponi-
bles autour du vieux Toulon.

Au regard du parcellaire, ce qui est au delà de l'Egoutier
semble fractionné en de petites propriétés; on peut donc sup-
poser que grand nombre de citoyens possèdent des parcelles
entre cette rivière et la Grande Rade. La présence du Fort
La Malgue est une raison supplémentaire pour appuyer ce choix,
même d'un point de vue défensif, puisqu'une protection était
facile à réaliser, le long de la ligne de communication entre
la ville - à la demi-lune de la Ponche-Rimade- et le Fort
La Malgue.

Ce projet, qui ne semble pas avoir d'opposants et mobi-
liser tout le monde, est arrêté par les événements de 1789 ;
Toulon est alors, avec plus de 20.000 habitants, "la troisiè-
me ville de Provence, après Marseille et Aix, et la première
de la basse Provence orientale". Les principales proposi-
tions de l'enquête de 1785, seront graduellement réalisées ,
au cours du siècle suivant.

DD² 765

1797.
31 Janv^r

Etat qui demontre l'Emploi et l'utilité
des Maisons et Magasins situés dans l'enceinte
du Party, affectés au Service des Vivres.



Savoir

- N^o 1^{er} Maison de (Secnd Magasin) }
 N^o 16^{er} Franck } au Rez de Chaussée

{ Il sert en Partie pour le dépôt des Vivres dont les livraisons sont journalières; Partie est encore occupée par deux grandes f^{er}aux où l'on pose toutes les denrées qui entrent et sortent des Magasins: on s'en sert en outre dans ce moment pour le Salage des Cochons.
- N^o 2^o Maison de }
 N^o 13^o Caire } Magasin au Rez de Chaussée

{ Celui-ci est occupé par les cuves où l'on dépose la viande lorsqu'elle sort des mains des Salans: on y a établi la Presse pour l'Emballage des Viandes Salées, opération qui nécessite beaucoup de Place. Ce Magasin très propre pour cuve peut en outre devenir utile pour tout autre objet.
- N^o 3^o Maison de }
 N^o 16^o Levant } qui demande une augmentation de la 2^o Etage

{ 1^{er} Etage } Occupé par une quantité de (Quarts de Salaison) nouveaux et anciens; très propre aussi pour cuve; il sera sans préjudice que le précédent nécessaire pour préparer et entreposer 18000^lques de vin à expédier au Port de Brest.

{ 2^{me} Etage } Rempli de blé, les greniers de la Boulangerie étant insuffisant pour l'approvisionnement des garnisons que la fourniture de la garnison de l'Arsenal rendra encore plus Considérable.
- N^o 3^o et 4^o Maison de }
 N^o 16^o Calian } 3 Magasins au Rez de Chaussée

{ un rempli de Salaison }
 { un autre servant de cuve rempli de Vin }

{ 1^{er} Etage } Occupé pour la fromagerie et la Tannerie, ne pouvant servir à d'autres usages.

{ 2^{me} Etage } un grand grenier qui sera utile pour loger du blé, et occupé dans ce moment par une quantité de fromage.

15-16-17, Etat qui demontre l'Emploi et l'utilité des Maisons et
magasins situés dans l'enceinte du Party, affectés au ser-
vice des Vivres , 1792, (A.N..DD² 765).

Maison de M^r Dampis
 (Magasin au) } occupé pour les Livraisons journalières de Vin
 Rez-de-Chaussée }
 1^{er} Etage } et en partie l'approvisionnement de menu et celui du vin.
 2^{me} Etage }
 3^{me} Etage } destinés et nécessaires pour l'approvisionnement des P^{er}
 4^{me} Etage } Rempli de Merceries de hôte pour quart de farine.

Maison de M^r Bartholomy
 (Magasin au) } Rempli de Vin de Campagne
 Rez-de-Chaussée }
 1^{er} Etage } Rempli de fèves excellentement arrivées
 2^{me} Etage }
 3^{me} Etage } destinés pour le même usage
 4^{me} Etage } Rempli de Merceries de hôte pour quart de vin.

Maison de M^r Saurin
 (Magasin au) } Pour l'approvisionnement en Vinages et de Vin de Vin
 Rez-de-Chaussée }
 1^{er} Etage }
 2^{me} Etage } colonnes pour l'approvisionnement des farines
 3^{me} Etage }
 4^{me} Etage }
 5^{me} Etage }
 6^{me} Etage }

Maison de M^r Guerin
 (Magasin au) } ce Magasin sert de Concellerie, et est même
 Rez-de-Chaussée } bien insuffisant.
 1^{er} Etage } sert pour le Bureau du Commissaire des Vins
 et celui du Gard-Magasin
 2^{me} Etage } Il n'y a que de très petits appartements dont un sus-puis
 Et le Restaurant } tenu à l'antre Surtout qui en a Placant des sacs, ustensiles
 de la Maison } de fer blanc et autres effets bien pour le Sayer.

Maison de M^r Tencat
 (Magasin au) } Rempli de Caves, rempli de Vin de Campagne
 Rez-de-Chaussée }
 1^{er} Etage }
 2^{me} Etage } Remplis de Bled.
 3^{me} Etage }

ÉCOLE D'ARCHITECTURE
DE VERSAILLES
BIBLIOTHÈQUE
2, Avenue de Paris
78000 VERSAILLES
TEL: 39.51.52.51

L'AGRANDISSEMENT DE TOULON AU XIX^È SIÈCLE.

N^o 11. Maison de } Magasin aux } Remple de Vin de Campagne
 } Roy-de-Chaussée }
M^r Ferry } Par étage }
 } Seulement } Servants de grenier pour l'approv^s du foin

N^o 12. Maison }
du S^r Deulle } En totalité ... occupée par le Grand-Magasin des Vices...

A Toulon Le 31 Janvier 1792. Signé Branzon

Collationné à Signé au nom
au Comité de marine le 2 février 1792.

C. Giraud

fig. 18
19
20
21
22

L'AGRANDISSEMENT DE TOULON AU XIXe SIECLE.

Une grande reprise d'activités a lieu vers la fin du premier quart du XIXe siècle, notamment dans l'Arsenal. L'importance croissante du port militaire est la cause principale de la poussée démographique de ces années.

On poursuit les projets d'extension, mais l'on commence à faire distinction entre un agrandissement de la Ville à l'est, vers Fort Lamalgue et un agrandissement de l'Arsenal à l'ouest, vers Castigneau. Bien que depuis la Révolution on ait annexé à l'Arsenal les terres du Mourillon pour y loger les ouvriers et les chantiers navals, en 1820 rien n'a été encore entrepris. On critique cette annexion, la trop grande distance de l'Arsenal, la séparation qui oppose le port marchand, placé entre les deux arsenaux, on penche plutôt pour un agrandissement des services de la Marine en contiguïté avec la Darse de Vauban.

Ce sont les années où naissent les programmes ambitieux de doter Toulon d'un véritable chantier de construction et radoubage de vaisseaux, où l'on prévoit de réaliser jusqu'à vingt même trente bassins. La forme de Groignard, qui fait depuis 40 ans l'admiration de tous les visiteurs des provinces du Midi, est désormais insuffisante au radoubage des bateaux qui continue de se faire à Brest ou à Rochefort.

Les projets pour l'exécution de vingt nouvelles formes pour conserver la flotte d'Antoine RAUCOURT, au moment où il est nommé ingénieur des travaux maritimes de Toulon, sont probablement à l'origine des nombreuses études qui se continuent pendant une quinzaine d'années. Des projets spectaculaires suivent celui de RAUCOURT. De son analyse sur les

fig. 18
19
20
21
22

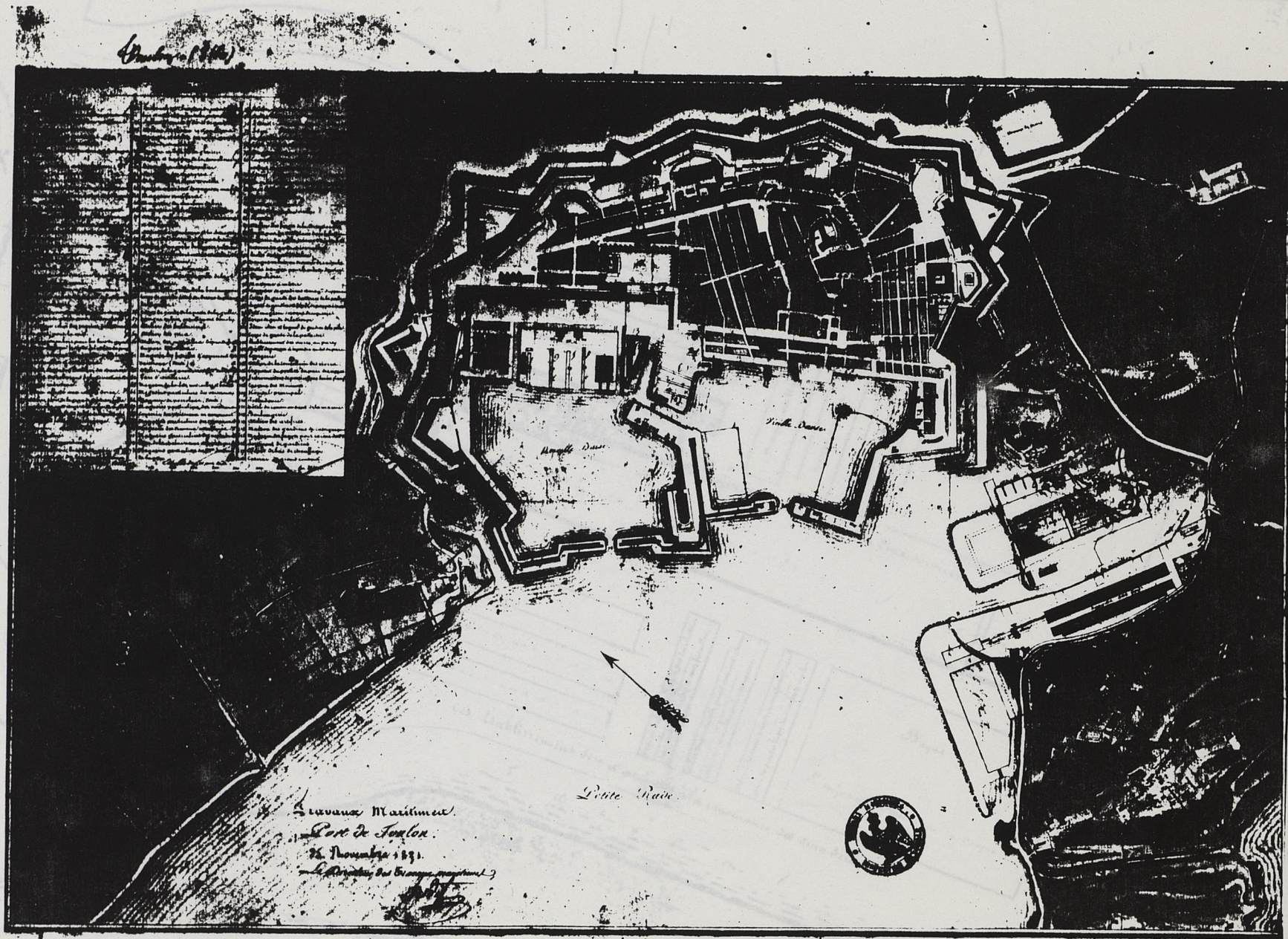
différence entre le sol et le site de Castigneau et Mourillon, son choix pour Castigneau est retenu, depuis, par les ingénieurs maritimes qui entreprennent de donner la meilleure solution à l'agrandissement. (24).

Du point de vue de la disposition à donner aux 20 ou 30 bassins nouveaux, on en vient peu à peu à privilégier leur agencement autour d'un bassin circulaire; on peut supposer qu'à la rentabilité de cette disposition -inspirée de l'arsenal de Karlseron en Suède- s'ajoutait la fascination pour la beauté d'ensemble que semblait offrir l'application de telle solution.

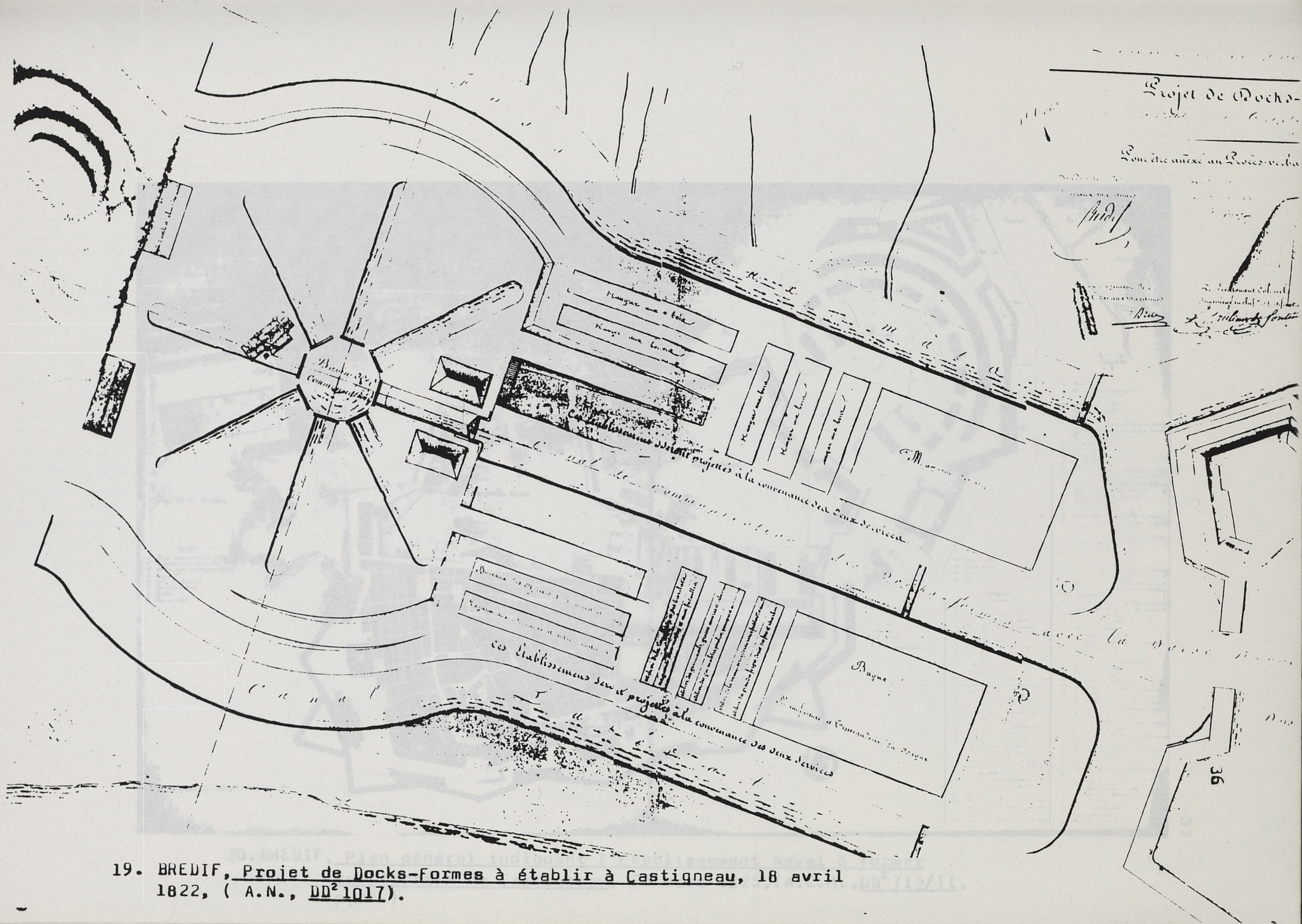
Nous consacrerons un chapitre à l'ensemble des projets pour l'agrandissement de l'arsenal à Castigneau et pour l'édification du port de commerce au Mourillon, dans la seconde partie de notre recherche prévue pour l'année 1987-1988. Pour l'instant, nous insérons dans ce rapport un choix de projets pour Castigneau de 1821 à 1827, à titre documentaire et pour montrer l'intérêt de ce chapitre de l'histoire de Toulon.

Comme ultime remarque à ce sujet, on souligne qu'en 1825, au cours d'une conférence mixte, la Marine propose de prendre "sur le terrain dit de Castigneau, un espace de 50 hectares, afin d'y établir 20 cales de construction, les ateliers nécessaires aux travaux de 20 bâtiments qu'on y construirait, des fosses pour l'immersion des bois, des hangars pour la conservation de ces mêmes bois à sec, un bain et toutes ses dépendances" (25).

Les terrains demandés par la Marine sont énormes et dépassent, de 10 hectares, la surface totale attribuée à l'agrandissement de la ville en 1852.



18. BREDIF, Port de Toulon, plan, 25 novembre 1821, (A.C.M., DD²712/1, p. 51.)



19. BREDIF, Projet de Docks-formes à établir à Castigneau, 18 avril 1822, (A.N., DD² 1017).



20. BREDIF, Plan général indiquant l'Établissement Naval à former sur terrain de Castigneau, 25 mars 1825, (A.C.M., DD² 712/II, p. 66.)

Légende.

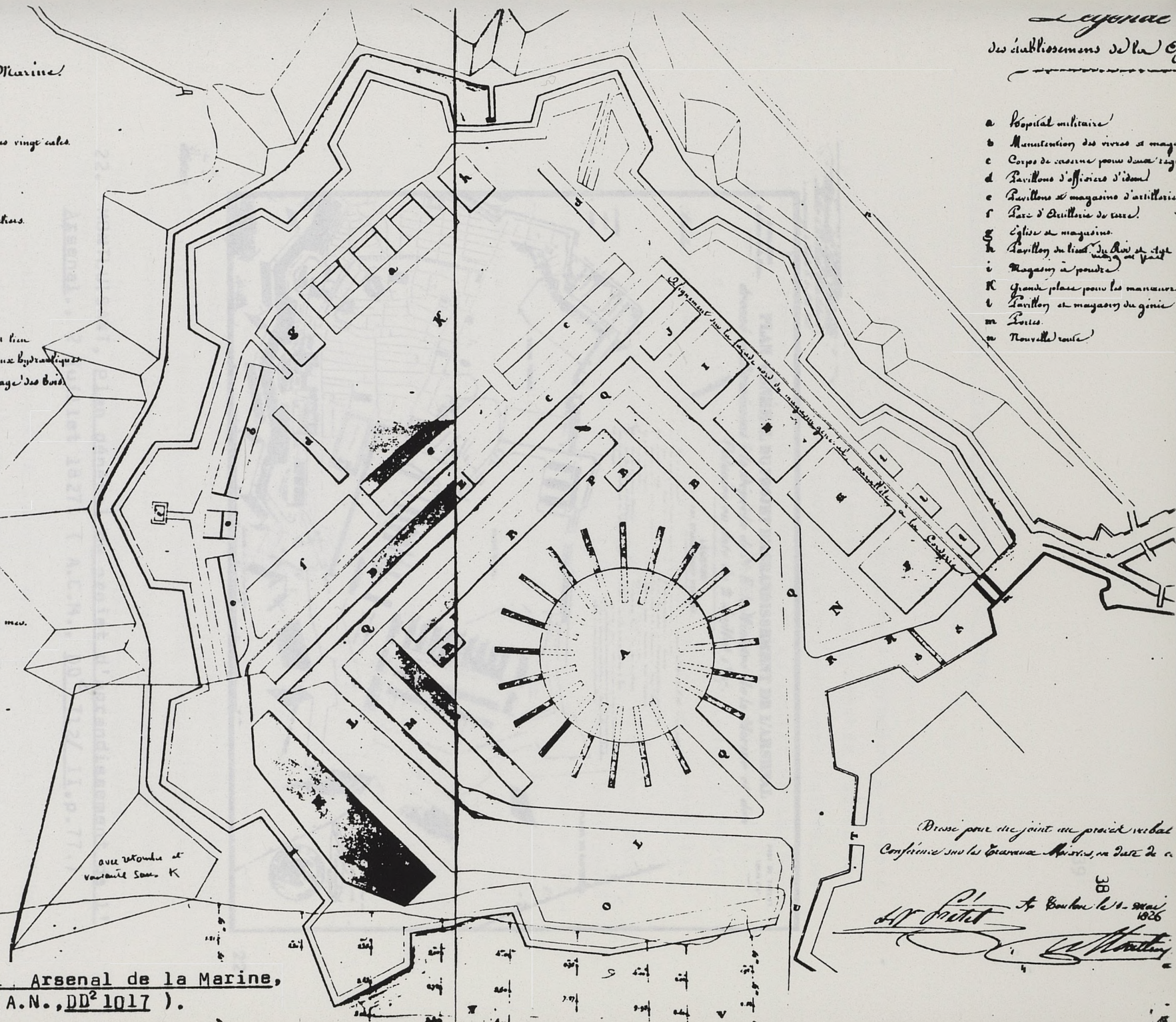
Pour les Etablissements de la Marine.

Ouvre de construction autour de laquelle sont placés vingt cales.
 Banguer pour le dépôt des bois de construction.
 Ateliers des constructions navales à distribuer.
 Ateliers des travaux hydrauliques idem.
 Machine à vapeur pour animer tous les dits ateliers.
 Boulangerie.
 Magasin aux vivres.
 Baigne pour six mille soldats.
 Chauximes et ateliers des invalides.
 Hôpital du bague.
 Tours et tours et à briques, banguer, magasin, et lieu
 de dépôt pour les équipages et matériaux des travaux hydrauliques.
 Terrasse aux mâts d'immission, et port pour l'arrivage des bois.
 Quai de service.
 Parc au sud.
 Parc aux armes.
 Grande emplacement pour assembler les canots.
 Canons de service.
 Port de la Boulangerie.
 Terrasse supplémentaire pour l'égouttement des bois.
 Parc pour communiquer de la darse ouverte
 à celle de Castignac.
 Chemin de Castignac pour faciliter la
 communication avec la darse.
 Sondes indiquant les profondeurs de divers basses mers.

Plan

des établissements de la Marine

- a Hôpital militaire
- b Manufacture des vivres et maga
- c Corps de caserne pour deux rég
- d Pavillons d'officiers d'ordon
- e Pavillons et magasins d'artillerie
- f Parc d'artillerie de terre.
- g Eglise et magasins.
- h Pavillon de l'Etat de bois et de fer
- i Magasin à poudre
- k Grande place pour les manœuvres
- l Pavillon et magasin de génie
- m Forges.
- n Nouvelle route



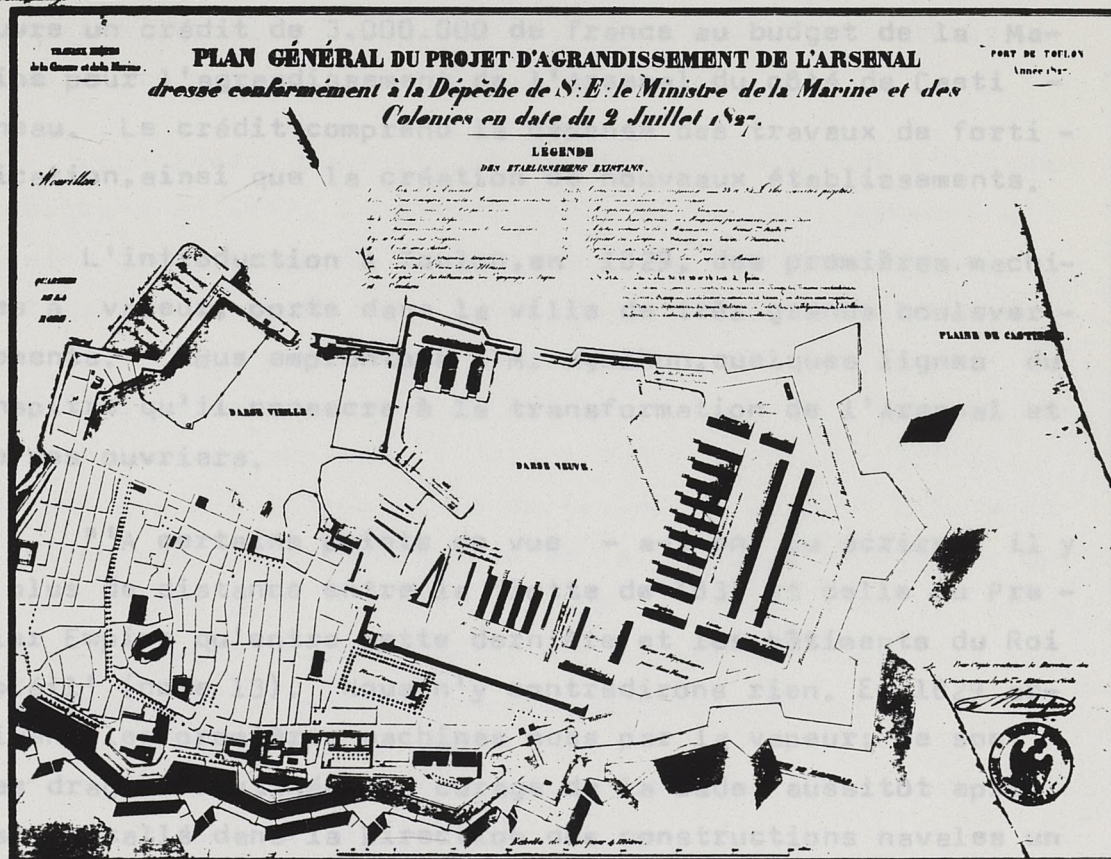
AVEZ VOUS
 VARIÉTÉ SANS K

Dessiné pour me joint un projet verbal
 Confirmez sur les plans de la Marine, en date de ...

38
 1826
[Signature]

Première partie: les plans de 1848 à 1849.

Toute incertitude sur la meilleure direction à choisir pour l'agrandissement de l'arsenal, a été levée par la loi sur les travaux publics extraordinaires, qui



22

22. MONTLUISANT, plan général du projet d'agrandissement de l' Arsenal., 2 juillet 1827. (A.C.M., DD² 712/ II, p.77.)

L'auteur signale, à la même époque, la diminution d'importance de la gigantesque Corderie, "une des merveilles de l'arsenal depuis l'ancien régime, en raison de l'apparition des câbles en fer" (27).

Première partie: les plans de 1840 à 1848.

Toute incertitude sur la meilleure direction à choisir pour l'agrandissement de l'Arsenal, est tranchée par la loi du 25 juin 1841 sur les Travaux Publics extraordinaires, qui ouvre un crédit de 3.000.000 de francs au budget de la Marine pour l'agrandissement de l'Arsenal du côté de Castigneau. Le crédit comprend la dépense des travaux de fortification, ainsi que la création de nouveaux établissements.

L'introduction à Toulon, en 1829, des premières machines à vapeur, porte dans la ville de très grands bouleversements. Nous empruntons à M. Agulhon, quelques lignes du chapitre qu'il consacre à la transformation de l'Arsenal et de ses ouvriers.

"A certains points de vue - a-t-on pu écrire- il y a plus de distance entre la flotte de 1835 et celle du Premier Empire qu'entre cette dernière et les bâtiments du Roi Soléil' (note 13). Nous n'y contredirons rien. En 1829 arrivent les premières machines mues par la vapeur; ce sont les dragues destinées au curage de la rade; aussitôt après est installé dans la Direction des constructions navales un atelier spécialisé dans le travail sur les machines à vapeur, qu'il s'agisse des machines à draguer ou même déjà de bateaux proprement dits, qu'il faut bien entretenir et réparer lors de leur passage. Les meilleurs ouvriers en métaux y sont transférés" (26).

L'auteur signale, à la même époque, la diminution d'importance de la gigantesque Corderie, "une des merveilles de l'Arsenal depuis l'Ancien Régime, en raison de l'apparition des câbles en fer" (27).

Les établissements tenus pour perfectibles, c'est à dire insuffisants, étaient, en 1840, les ateliers de machinerie, les magasins de subsistance, outre le nouveau service du parc à charbon. Ces trois équipements constituent alors, pour l'essentiel, le programme du nouvel Arsenal.

Une commission est nommée par le Préfet maritime pour expertiser les terrains à acquérir. Elle adopte l'estimation au mètre carré pour six classes de prix (28).

fig.23.

Les travaux pour limiter l'agrandissement de l'Arsenal commencent en 1842; la Marine et la Guerre se proposent d'exécuter les travaux de manière à ce que la fortification soit achevée dans le même temps que le crédit de 3.000.000 de francs s'épuise. Cette somme semble suffisante pour les acquisitions des terrains et les travaux que les deux Départements peuvent réaliser au cours des exercices crédités. Pendant que les dispositions de la loi du 25 juin 1841 sont mises en application, une idée se fait jour qui aura une grande importance pour Toulon: étendre la ville au nord, entre mer et montagne, dans l'espace qui sépare les anciennes fortifications et la pointe extrême du Camp retranché.

Cette idée semble avoir été formée par le Directeur du Génie, le Colonel PICOT. — Il paraît avoir été le premier à proposer l'extension de la ville dans cette direction, qui implique une modification de la tactique défensive; il fut également le premier à lier au XIXe siècle les agrandissements de l'Arsenal et de la Ville entendus comme les deux parties d'une même opération. Dès la promulgation de la loi de 1841, il déclare être "convaincu que, dans un avenir plus ou moins rapproché, l'ancien Camp Retranché de St. Anne doit servir à l'agrandissement inévitable de Toulon. Si cette conviction était partagée, il conviendrait d'arrêter en principe, au moins que la nouvelle enceinte de Castigneau doit

Estimation du Terrain à acquérir 42

pour de nouveaux établissements de la Marine
à Castigneau

Ordonnance - proposée.

Les membres de la Commission nommée par ordre de Monsieur le Préfet Maritime pour expertiser les terrains à acquérir à Castigneau ont tenu en acceptant le mandat qui leur a été confié, toute l'importance d'une opération par laquelle ils sont appelés à servir les intérêts de l'Etat sans leur sacrifier les intérêts privés. Ils ont pensé qu'en opérant avec justice mais d'une manière large, ils agiraient en faveur de la chose publique. Ils ne se sont point dissimulés les difficultés qui les attendaient ni aguerri d'une part à augmenter une évaluation primitive beaucoup trop faible et qui n'avait pu tenir compte des indemnités à accorder aux fermiers, et d'autre part à réduire les prétentions exagérées de quelques propriétaires, qui malheureusement s'appuient sur des faits consacrés par des appropriations antérieures.

La Commission a reconnu la nécessité de procéder d'une manière uniforme pour toutes les propriétés en adoptant l'estimation au mètre carré, tant à cause des parcelles trouquées, qu'à cause des propriétés exploitées par les propriétaires; en conséquence c'est autant par la comparaison des prix ordinaires de vente que par la comparaison de plusieurs valeurs foncières entre elles d'après leurs revenus capitaux et justifiés par des baux d'autorité qu'une valeur uniforme que les bases d'évaluation ont été arrêtées comme il suit :

Prix du mètre carré de sol nu.

1 ^{re} Classe	2 ^e Classe	3 ^e Classe	4 ^e Classe	5 ^e Classe	6 ^e Classe
2.750 ^{fr}	2.700 ^{fr}	1.750 ^{fr}	1.700 ^{fr}	0.780 ^{fr}	0.740 ^{fr}

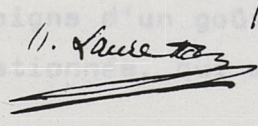
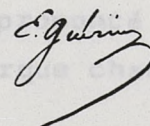
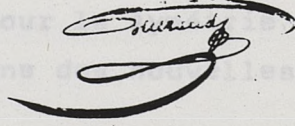
Observations.

Ces prix se trouvent un peu augmentés en raison des constructions que les propriétés renferment et dont les prix d'estimation sont portés à la 14^e Colonne de l'Etat de Constantine, indépendamment du 1/2 en sus pour l'indemnité de la dépossession.

La Commission observe encore qu'elle s'est arrêtée de ces bases pour quelques propriétés dans des positions exceptionnelles et dont la valeur est établie sous le rapport de l'industrie et non sous le rapport agricole.

Quant aux chiffres du total général des indemnités relatives 3^e Colonne de l'Etat synthétique on ne peut le considérer comme exact parce que plusieurs propriétaires n'ont point fait parvenir leurs réclamations, on ont déclaré valoir moins à la voir d'importance.

Les Membres de la Commission

se rattacher aux fortifications améliorées du dit Camp "(29).

Dès 1843, le Conseil général du Var et le Conseil Municipal de Toulon, demandent également que la place soit agrandie vers le nord. Le Comité des fortifications donne son accord et dispose que le bastion plus à l'est de l'enceinte projetée de Castigneau, soit relié par trois fronts à la gauche du front retranché de St. Anne; la tête de ce retranchement étant remplacée par un nouveau front raccordé au bastion n°7 de l'enceinte. La poudrière de l'artillerie et le cimetière oriental de la ville devaient être laissés à l'extérieur. Les projets en cours pour Castigneau sont modifiés sur ces nouvelles bases et PICOT commence une série d'études pour l'agrandissement de Toulon.

Le premier projet PICOT est rédigé à la fin de 1843 et communiqué au Conseil Municipal le 5 avril 1844. Le Conseil l'approuve sous certaines conditions: que la Guerre lui précise les terrains que son département céderait à la ville, que le Génie fixe les modalités de démantèlement des fortifications et de l'édification de nouveaux ouvrages et enfin les moyens d'achat des terrains nécessaires. Le comité du Génie examine le projet et les conditions posées par la Ville et il demande à PICOT des modifications sur le premier plan (26 juillet 1844).

PICOT rédige un deuxième projet daté du 9 février 1845. Entre temps un projet contradictoire signé du Lieutenant de vaisseau DELACOUR, avait été adressé au Préfet Maritime. On connaît peu de choses de lui, si ce n'est un projet antérieur de mai 1842 visant l' "Agrandissement et (l')Emmenagement de l'Arsenal de Toulon" (30).

Ce plan témoigne d'un goût prononcé pour la symétrie et pour la forme bastionnée, qui marque chacune des nouvelles cons -

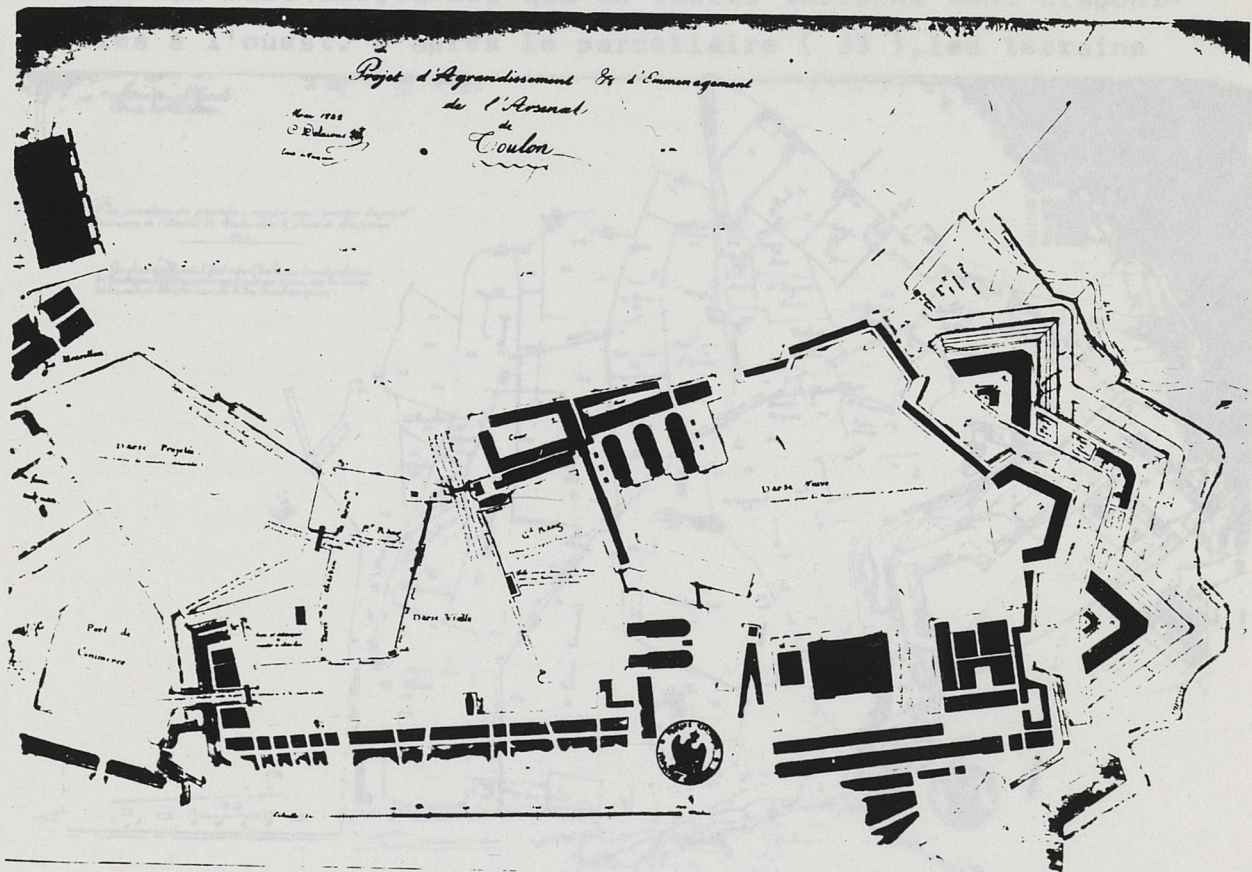
fig.24.

fig.24.

Le contre-projet du Lieutenant de vaisseau DELACOUR.

tructions proposées. Ses dispositions sont discutables; les parcs aux bois et au charbon ne paraissent pas d'un accès commode, sur les rives du canal de la Boulangerie; les surfaces prévues ne pouvaient répondre aux nécessités d'un service en rapide développement. En revanche, il s'ingénie à proposer des aménagements, peut être moins urgents au Mourillon; il y projette une nouvelle darse pour "recevoir les navires désarmés".

Il est difficile de juger des raisons qui ont inspiré DELACOUR dont l'initiative semble avoir été toute spontanée et dont on ne sait pas comment il a été reçu.



24

- 1842 - Projet d'Aggrandissement & d'Emmenagement de l'Arsenal de Toulon, par DELACOUR (DD² 713/I, p.113^g).

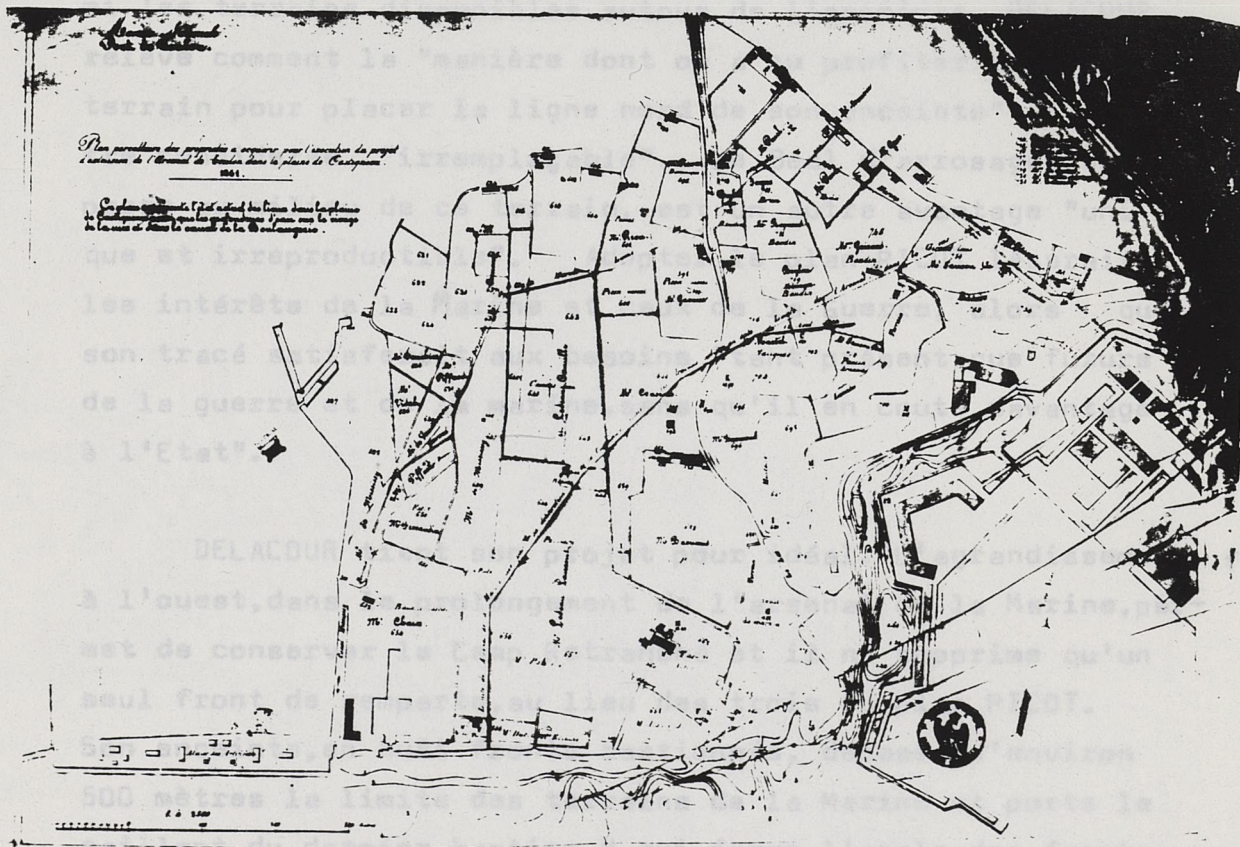
fig.24.

Le contre-projet du Lieutenant de vaisseau DELACOUR.

L' "Avant-projet pour l'agrandissement de la ville de Toulon" du 5 août 1844 (31), est une réplique au premier projet de PICOT.

Dans la relation annexée qu'il adresse au Préfet Maritime (32), DELACOUR déplore que la Marine n'ait pas été consultée sur un projet déjà approuvé par la municipalité.

"Comment donc, ne consulterait-on pas les besoins d'un service qui est l'unique origine de la fortune des habitants ?" Les membres du Conseil, étant hostiles à toute dépense pour l'exécution du projet, c'est à l'Etat à diriger des travaux dont les frais lui incombent. DELACOUR objecte principalement au parti d'une extension vers le nord, à l'écart de l'arsenal maritime, tandis que de vastes terrains sont disponibles à l'ouest. D'après le parcellaire (33), les terrains



25

- 1841 - Plan parcellaire des propriétés à acquérir pour l'exécution du projet d'extension de l'Arsenal de Toulon dans la plaine de Castignieu (DD² 713/I, p.112)

fig.25.

situés au nord sont plus fragmentés que ceux de l'ouest. Mais il semble bien qu'au nord, la qualité des terrains ait pu faire espérer aux propriétaires de tirer un bon parti d'éventuelles acquisitions. Au demeurant, DELACOUR ne se prive pas de dénoncer "la cupidité de quelques uns des habitants les plus influents de la ville". fig. 25.

Un autre problème paraît tracasser cet officier, celui du changement de destination du Camp Retranché de St. Anne, aux fins d'agrandir la ville. Pour PICOT l'utilité de ce Camp était pour le moins problématique; pour DELACOUR l'extension nord, englobant le terrain de campement des troupes auxiliaires, aurait privé la place d'une assiette favorable à la défense. Cet emplacement, était de plus le meilleur parmi les terrains disponibles autour de l'enceinte. DELACOUR relève comment la "manière dont on a su profiter du pli du terrain pour placer la ligne nord de son enceinte" peut être considérée "irremplaçable". Le Béal d'arrosage, qui passe au milieu de ce terrain, est un autre avantage "unique et irréproductible". Adopter le plan PICOT léserait les intérêts de la Marine et ceux de la Guerre, alors que son tracé satisfèrait aux besoins "tant présent que futurs de la guerre et de la marine, sans qu'il en coûte davantage à l'Etat".

DELACOUR tient son projet pour idéal. L'agrandissement à l'ouest, dans le prolongement de l'arsenal de la Marine, permet de conserver le Camp Retranché et il ne supprime qu'un seul front de remparts, au lieu des trois du plan PICOT. Son enceinte, en huit fronts bastionnés, dépasse d'environ 500 mètres la limite des terrains de la Marine et porte le saillant du dernier bastion H qui forme l'angle des fronts de terre avec les fronts de mer, à 1100 mètres du saillant du bastion I de la Darce neuve. Le projet ambitionne d'of- fig. 26.



26. DELACOUR, Avant-projet pour l'agrandissement de la Ville de Toulon,
5 août 1844, (A.N., DD²1016).

frir aux Toulonnais le double des logements prévus par le plan PICOT, ce qui n'était pas à négliger dans une ville surpeuplée, aux loyers si chers que les plus pauvres ou parfois les derniers arrivés, sont obligés de loger hors des remparts, dans les faubourgs qui se forment à l'est ou à l'ouest après 1815. La Ville est astreinte, en 1830, de percer une troisième porte dans les remparts à l'est, afin de raccourcir le chemin des ouvriers logés dans le faubourg La Malgue-Mourillon. A cette réalité s'ajoute l'attente du vote de l'abolition des bagnes, qui aurait soudain privé la ville de la main-d'oeuvre avantageuse de près de 5.000 forçats. DELACOUR prévoit qu'au moins 3.000 familles seront nécessaires pour remplacer les forçats supprimés.

A l'appui de son projet, il écrit:

"Il répond beaucoup mieux que le projet accepté par la municipalité toulonnaise, au besoin de l'agrandissement de la ville, car il peut donner place à un accroissement de population de 30.000 personnes, tout en permettant à la population actuelle d'obéir à un besoin d'expansion d'un tiers de son chiffre total. La ville ainsi agrandie pourrait donc contenir de 70 à 75.000 âmes.

Le projet d'agrandissement proposé pour le camp retranché, en admettant également qu'un tiers de la population actuelle (c'est à dire 15.000 âmes) s'y repandraient tout d'abord, ne pourrait offrir de logements qu'à 15.000 nouveaux habitants.

Or, dès que l'abolition des bagnes sera votée par le corps législatif, 5.000 travailleurs civils devront venir remplacer dans l'arsenal les forçats supprimés. Il faudra donc que 3.000 familles, au moins, trouvent à s'établir à proximité des diverses parties des chantiers de Castigneau ou de Toulon " (34).

DELACOUR semble cependant tricher lorsqu'il présente son projet; comparé à celui de PICOT, son propre plan prétend offrir aux Toulonnais le double de logements, tout en occupant quatre hectares de moins. Cela peut aussi indiquer le manque de maîtrise de l'époque à l'égard de la codification économique de l'espace du logement.

En 1840, il est sans doute plus facile d'établir le rapport entre taille et contenance d'une caserne ou d'un hôpital, que d'un ensemble de logements particuliers.

La ville de DELACOUR, se présente comme un damier, aussi régulier que le contour du terrain le lui permet. La liaison avec la Ville de Vauban est assurée par le prolongement de la rue Royale, selon une double bande d'îlots rectangulaires. Une place carrée, dont un côté est occupé par un théâtre, marque le changement de la trame et de l'orientation des îlots. fig.27.



27

Les cases de l'échiquier, de 90 x 90 mètres, teintées en à-plat, ne laissent pas deviner le type de maison qu'elles auraient assemblés. Dans ces années, on commence à considérer le problème de l'agrandissement non seulement d'un point de

vue quantitatif -le nombre de places (35)- mais aussi sous l'aspect de la qualité. Les maisons de Toulon, serrées dans des parcelles étroites, n'englobent que de petites courettes, souvent sales, car on y jette toute sorte d'ordures.

Par la taille des îlots -carrés de 90 mètres- et la parfaite régularité de leur scansion, DELACOUR juxtapose au vieux Toulon une ville totalement dissemblable. Le nouveau système urbain, s'il respecte l'ancien qui reste identique, ignore cependant les accidents du territoire sur lequel il s'inscrit. La couche transparente du lavis, laisse aisément voir le travail de superposition de la trame carrée sur le parcellaire originel qui est comme aboli. Seule permanence, le Château de Missiessy, au centre de l'unique îlot rectangulaire, réunion de deux îlots carrés. Une allée en direction d'un axe diagonal du Château monumentalise ce vestige de la noblesse militaire Toulonnaise.

Les larges mailles orthogonales de ce plan préparent l'essor d'un édifice qui n'existait pas à Toulon, ni même en général, en France à la même époque: l'immeuble à cour centrale, dont l'ouverture intérieure contribue à la salubrité, à l'aération, à l'éclairage.

Si la lumière qui régnait sur la ville, nous semble aujourd'hui la marquer comme une qualité naturelle, les écrivains du XIXe siècle nous ont souvent transmis l'image d'une ville obscure. Ainsi de Michelet pour qui:

"L'originalité de la petite ville noire c'est de se trouver justement entre deux océans de lumière, le merveilleux miroir de la rade et le majestueux amphithéâtre de ses montagnes chauves d'un gris éblouissant et qui vous aveuglent à midi. D'autant plus sombres paraissent les rues. Celles qui ne vont pas droit au port et n'en tirent pas quelque lumière, sont à toute heure, profondément obscures. (...) l'air y circule peu" (36).

Le damier proposé par DELACOUR a certaines cases qui se vident pour accueillir des jardins ou des places diversement plantées. Seuls sont indiqués les édifices publics: le théâtre est près de l'Arsenal, entre la ville ancienne et la moderne; des édifices religieux, un temple et deux églises, sont valorisés par l'ouverture d'esplanades.

Son plan prévoit la pénétration d'une route et d'une voie ferrée. En premier lieu, la route de Marseille aboutit à la Place d'Armes de la ville nouvelle par la lunette M et rejoint la ville ancienne, par la Porte de France et la lunette L. Le prolongement de cette route (ancienne route Royale) vers Antibes, n'est pas indiqué et il ne semble pas que DELACOUR ait voulu qu'elle se continuât à l'est. Quant à la ligne de Chemin de Fer, elle traverse en galerie la courtine des bastions G et H pour aboutir à l'air libre jusqu'au mur de l'Arsenal de Castigneau. DELACOUR paraît avoir réservé à des fins militaires ce mode de transport pour lequel n'était pas encore prévu d'usage commercial; nul débarcadère (gare) nulle place pour le trafic au terme de la ligne.

L'élément fort du plan est un axe nord-sud, plus large que les rues du réseau; il relie la Place d'Armes au nord à une grande esplanade sur le port, devant les "portes de la mer".

Tout polémique qu'il fut à l'égard de la Guerre et de la Ville, ce projet ne suscita ni réaction ni commentaires. Seul témoignage, une lettre du Préfet maritime au Ministre de la Guerre qui signale "à titre de renseignement, un mémoire sur l'agrandissement de la Ville, du lieu-tenant DELACOUR" (37).

Les temps ne sont certes pas encore mûrs à Toulon, pour que l'on s'y passionne sur ces sujets. Les échos des débats qui dans ces mêmes années s'amorcent à Barcelone, n'ont pas encore traversé le golfe du Lion.

Les projets du Colonel PICOT. (1843 - 1845).

PICOT donne principalement trois projets d'agrandissement de la Ville, tous trois sont des variations sur le thème de l'échiquier. Les dessins ne portant pas de date, sont présentés dans un ordre hypothétique.

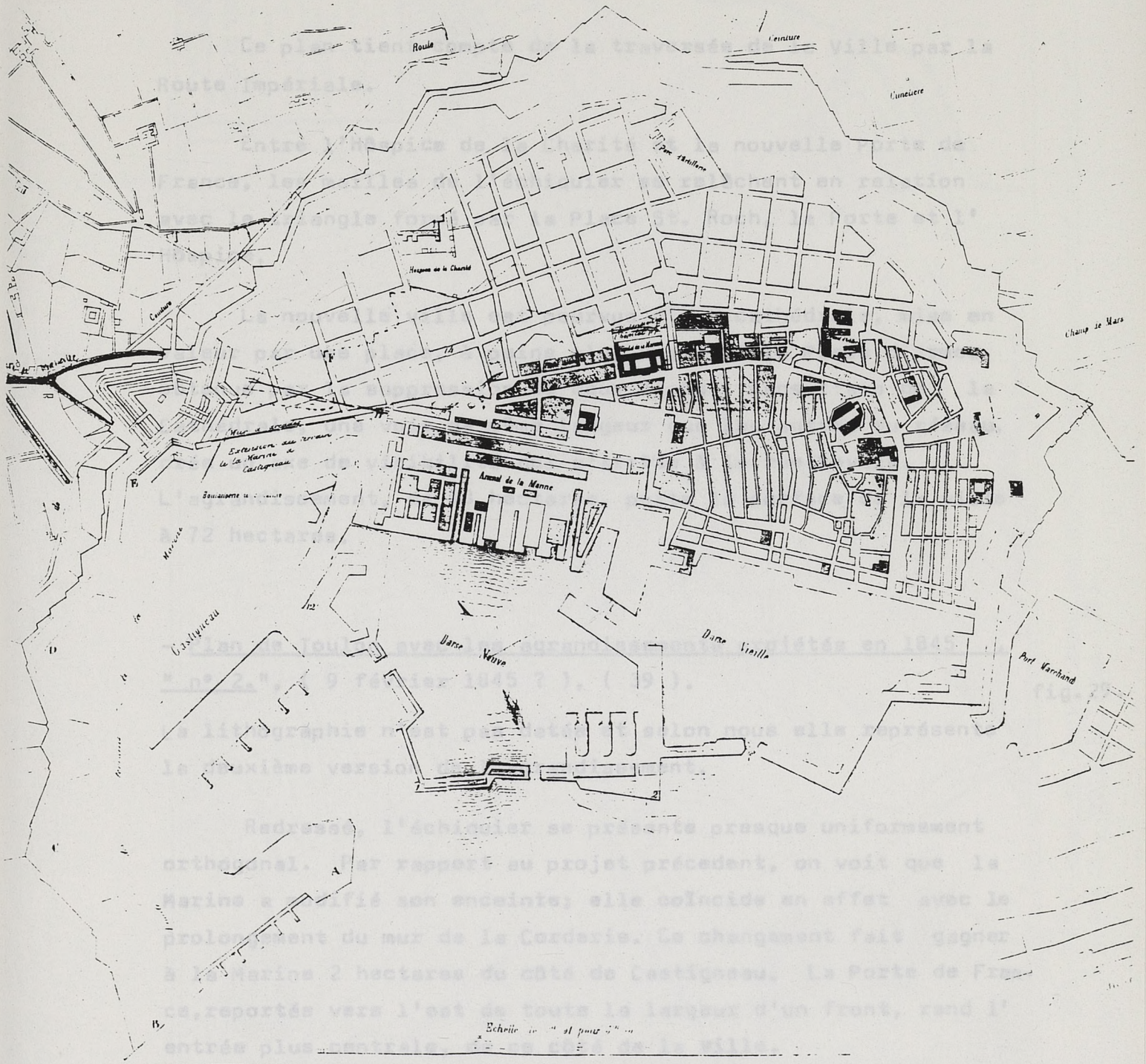
- Plan d'agrandissement au nord, "n° 1", (fin 1843,début 1844. Présenté au Conseil Municipal, donne lieu à une délibération le 5 avril 1844.) (38).

fig.28.

Vraisemblablement, cette version d'un échiquier plié est parmi les premières que propose PICOT. La cassure survient dans le prolongement de la ligne idéale de séparation entre la ville d'Henri IV et celle de Louis XIV. Cette ligne s'inscrit dans une voie qui serait la seule liaison continue entre la nouvelle ville et celle du XVIIe siècle; elle connecte les deux vastes esplanades militaires du Champ de Bataille dans la vieille ville, et du Parc d'Artillerie dans la ville nouvelle au nord. Dans les autres plans, ce principe est conservé.

Dans ce projet, la liaison entre ces esplanades est brisée: une première charnière au croisement de la rue Royale et de la rue de l'Intendance, permet à PICOT de dévier du petit côté de la Place d'Armes d'environ 30° vers l'ouest, pour suivre la limite des îlots de l'Hôpital de la Marine et de la Fonderie; au carrefour principal -Louis Napoléon- l'axe se plie une seconde fois vers l'ouest, dessert le Parc d'Artillerie et s'arrête aux fortifications. Le quadrillage à l'est de cette voie suit la direction du petit côté de la Place d'Armes, alors qu'à l'ouest l'échiquier semble plutôt tenir compte du parcellaire dans son orientation et non pas dans le découpage.

28. PICOT La nouvelle Porte de France, reportée du fait de l'agrandissement.



28. PICOT, plan d'agrandissement au nord, "n° 1", 1844, (A.N., DD²1016).

dissement vers Castigneau, est raccordée au carrefour principal et à la Porte Notre-Dame d'Antibes.

Ce plan tient compte de la traversée de la Ville par la Route Impériale.

Entre l'Hospice de la Charité et la nouvelle Porte de France, les mailles de l'échiquier se relâchent en relation avec le triangle formé par la Place St. Roch, la Porte et l'Hospice.

La nouvelle ville est pourvue d'une cathédrale, mise en valeur par une place, à peine plus vaste de la Place d'Armes, obtenue par la suppression de deux flots. Dans l'axe de la Cathédrale, une voie de même largeur que les autres du réseau, crée un axe de visibilité qui s'arrête à la rue Royale. L'agrandissement, de 40 hectares, porte la surface de la ville à 72 hectares.

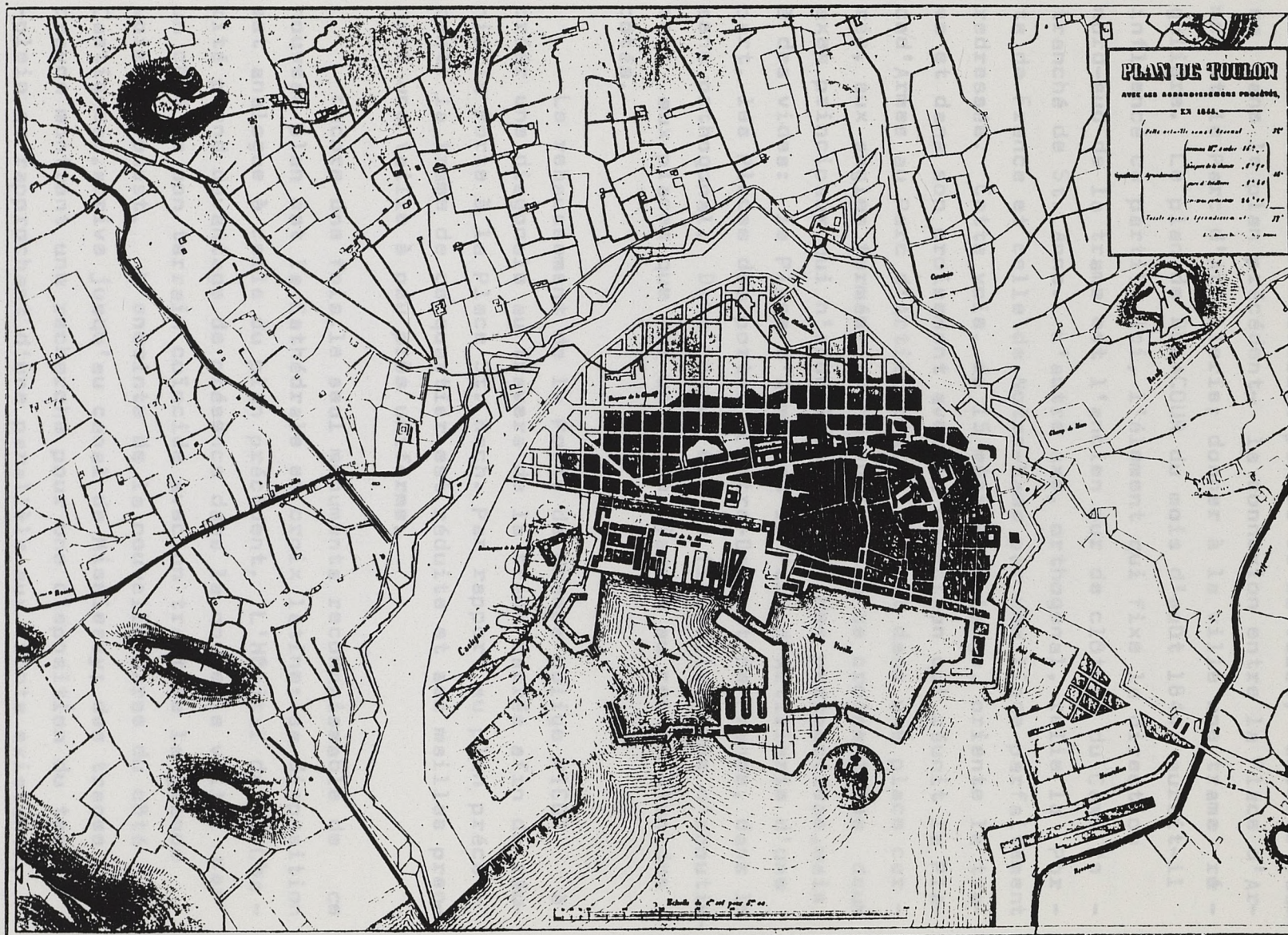
- Plan de Toulon avec les agrandissements projetés en 1845,
" n° 2.", (9 février 1845 ?), (39).

fig.29.

La lithographie n'est pas datée et selon nous elle représente la deuxième version de l'agrandissement.

Redressé, l'échiquier se présente presque uniformément orthogonal. Par rapport au projet précédent, on voit que la Marine a modifié son enceinte; elle coïncide en effet avec le prolongement du mur de la Corderie. Ce changement fait gagner à la Marine 2 hectares du côté de Castigneau. La Porte de France, reportée vers l'est de toute la largeur d'un front, rend l'entrée plus centrale, de ce côté de la ville.

La mise en place de la trame orthogonale est assujettie à trois intentions: créer une liaison aussi droite que possi-



29. PICOT, Plan de Toulon avec les agrandissements projetés en 1845. "n° 2".,
(A.C.M., DD^e 713/III, p.128).

ble entre les deux nouvelles portes de la ville; assurer -comme dans le plan précédent- la connexion entre la Place d'Armes et le Parc d'Artillerie; donner à la ville une trame régulière. Le plan de DELACOUR du mois d'août 1844, aurait-il influencé ce parti? Ici, l'élément qui fixe la direction nord-sud de la trame est l'ancien mur de clôture du Camp retranché de St. Anne. L'autre axe, orthogonal, relie la Porte de France et celle de Notre-Dame par une ligne parfaitement redressée. Cette voie, de 15 mètres de large, oriente la trame et dans son croisement avec la direction qui réunit la Place d'Armes au Parc d'Artillerie, s'élargit dans une place carrée, aux angles fermés. Dans son centre se croisent les deux axes principaux qui n'aboutissent pas à des perspectives, mais à des vides: la Place d'Armes et le Parc d'Artillerie d'une part, les Places des portes de Notre-Dame et de France, dans le sens orthogonal. Dans chaque cas de figure, les axes n'aboutissent aux places que par un angle, jamais au centre d'un des côtés.

Le rehaussement de la Porte de France oblige PICOT à créer une diagonale au travers de la trame carrée afin de réunir la Porte à la Place St. Roch. Par rapport au plan précédent, la trame de ce quartier est réduite et ses mailles prennent une taille à peu près uniforme.

Encore une fois, le seul monument reconnaissable de ce nouveau plan est la Cathédrale en croix latine; sa disposition est analogue à celle du plan précédent. L'Hôpital de la Charité prend davantage de présence dans la nouvelle ville, car un côté de son terrain coïncide avec un trait de la grande voie est-ouest. L'enceinte de la nouvelle Darse du côté de Castigneau, arrive jusqu'au canal de Missiessy; des traces de crayon montrent une recherche pour une disposition du terre-plein se rapprochant d'une parallèle aux fronts existants.

Derrière le Bastion du Marais, on cherche à caser trois formes nouvelles. Le plan figure le projet d'agrandissement du bastion n° 2 sur la Rade.

Du côté du Mourillon sont indiqués le port Marchand, approuvé en 1840 (40); le lotissement à l'est de ce port encore à l'état de projet; la Fosse aux mâts et les Hangars aux bois, dont la réalisation commence dès 1823, sont achevés.

La légende permet d'apprécier l'importance de l'agrandissement; la ville passe de 32 à 77 hectares, le terrain disponible étant de 40,90 ha; 16 ha appartiennent aux terrains militaires, le reste à des particuliers. Par rapport au plan précédent la ville gagne 5 ha grâce à la nouvelle disposition de l'Arsenal.

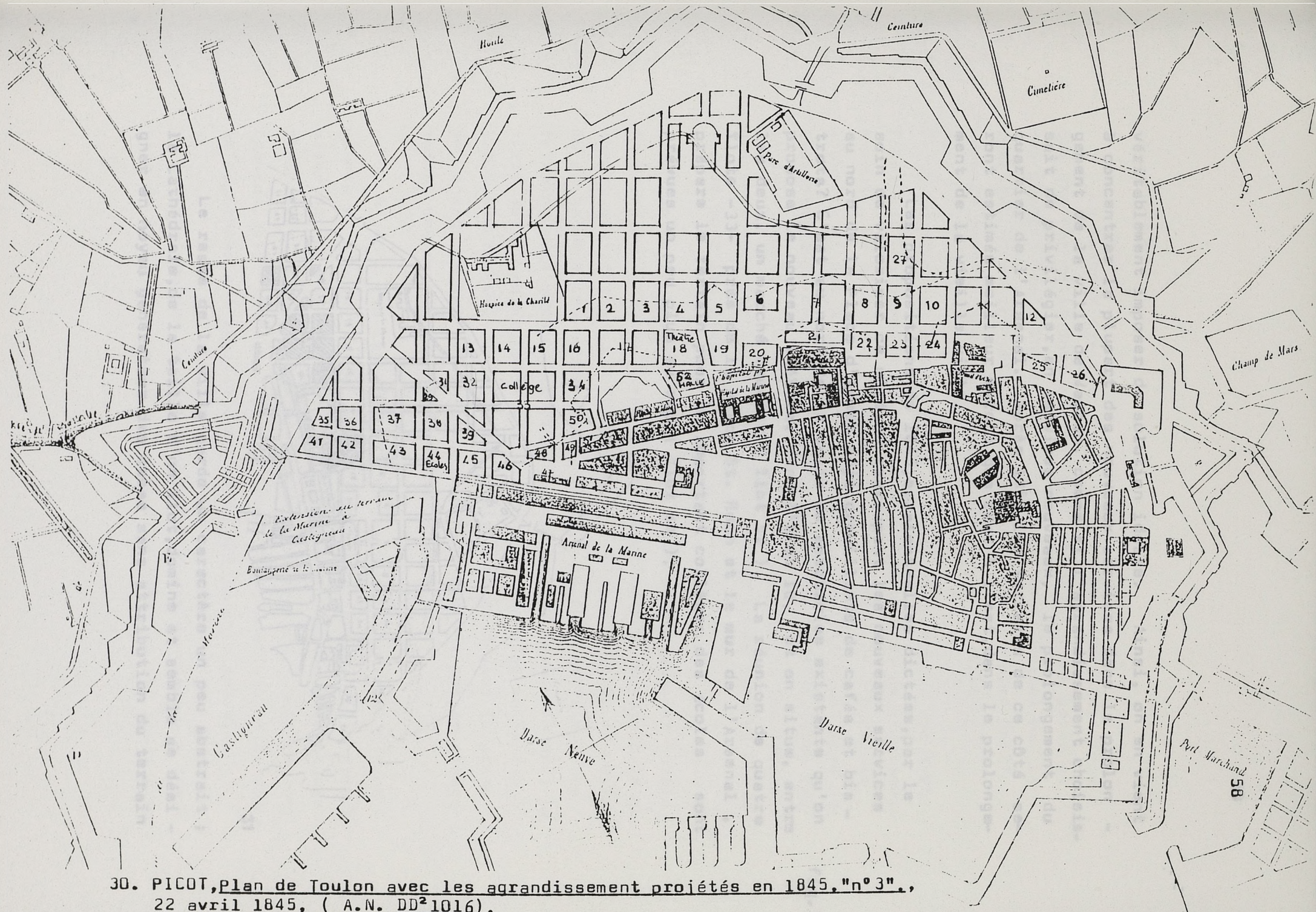
- Plan de Toulon avec les agrandissements projetés en 1845 ,
 " n° 3 ", annexé à un dossier intitulé "Modification au plan du 22 avril 1845 du Général PICOT, directeur des Fortifications (41).

fig. 30.

Derrière l'ancienne ville, une nouvelle cité se dessine, régulière et ordonnée.

Obtenu par réduction des îlots 6 et 20 devant l'Hôpital de la Marine, la Place qui cantonne l'axe est-ouest est la seule modification par rapport au plan précédent. Les îlots numérotés -de 1 à 52- correspondent aux terrains édiflables situés à l'emplacement des anciennes fortifications. Sept de ces îlots - les n° 1, 18, 52, 29, 30, 33, 44- sont retenus pour les services que la ville estime les plus urgents.

Avec ce troisième plan, commence le choix problématique des différents emplacements. D'autant plus complexe qu'aucune justification rationnelle, économique ou esthétique ne paraît

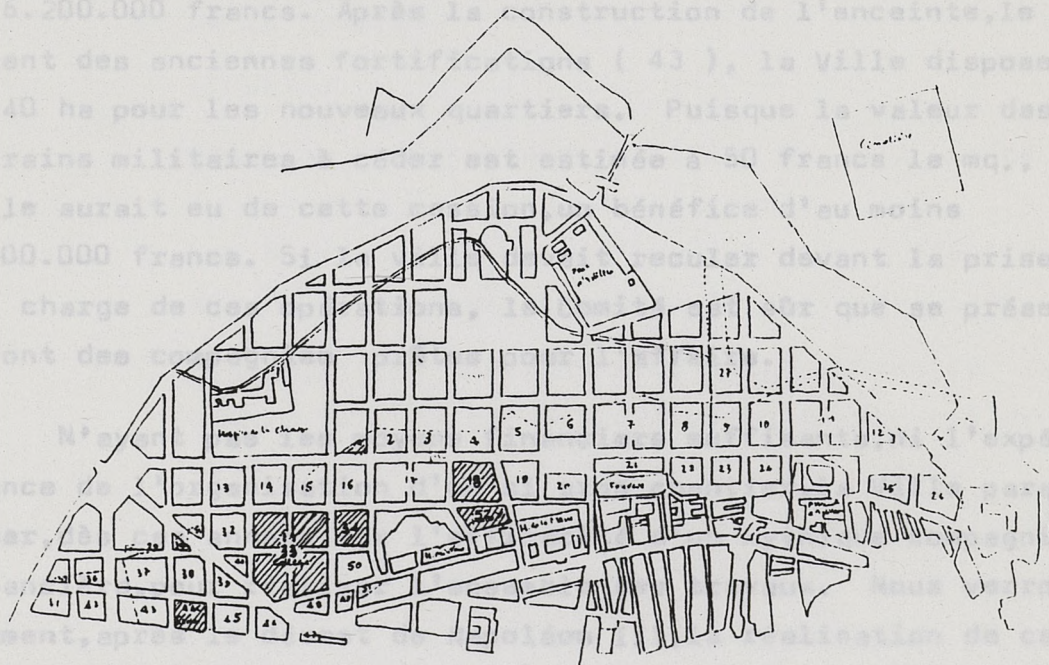


30. PICOT, plan de Toulon avec les agrandissement projetés en 1845. "n° 3"., 22 avril 1845, (A.N. DD²1016).

véritablement imposer de solution idéale. Ainsi, on en vient à concentrer la plupart des nouveaux services dans le prolongement de la ville de Vauban, comme si l'agrandissement choisissait de privilégier, en services nouveaux, le prolongement du quartier de l'Arsenal. Après 1852, les terrains de ce côté seront estimés meilleur marché que ceux à l'est, dans le prolongement de la vieille ville.

Les propositions de 1845, seraient-elles dictées, par le soin de valoriser ce côté, en regroupant les nouveaux services au nord de la Place d'Armes déjà grouillants de cafés et bistrotts? C'est au nord de la salle de spectacles existante qu'on propose le nouveau théâtre, dans l'îlot 18, et on situe, entre les deux, un marché couvert (îlot 52). La réunion de quatre îlots -33- près de la Place St. Roch et le mur de l'Arsenal, prépare le terrain pour un important collège; des écoles sont prévues un peu plus au sud (îlot 44).

fig.31



31

Le reste de la ville garde un caractère un peu abstrait; la Cathédrale, de la taille d'un îlot, domine et semble se désigner en noyau générateur des cases sans attribution du terrain

environnant.

La largeur des rues passe de dix mètres à quinze, lorsque une rue relie deux portes de ville, ou bien une porte et une place. Reste inchangée la position de l'Hôpital de la Charité, un de ses côtés coïncide, comme dans le plan "n°2", avec le nouveau grand axe longitudinale de la ville.

Le plan est accompagné d'un rapport du comité des fortifications qui précise les conditions économiques de l'agrandissement. La dépense à engager pour la portion de l'enceinte nouvelle et les acquisitions de terrains relatifs, est mise entièrement à la charge de la ville ainsi que la démolition des anciens fronts. En compensation, la ville recevra les terrains des anciennes fortifications "sauf réserve des parties nécessaires pour les établissements militaires" (42).

Le devis estimatif de PICOT, prévoit une dépense totale de 6.200.000 francs. Après la construction de l'enceinte, le rasement des anciennes fortifications (43), la Ville disposera de 40 ha pour les nouveaux quartiers. Puisque la valeur des terrains militaires à céder est estimée à 50 francs le mq., la ville aurait eu de cette cession, un bénéfice d'au moins 1.800.000 francs. Si la ville devait reculer devant la prise en charge de ces opérations, le Comité est sûr que se présenteront des compagnies prêtes pour l'affaire.

N'ayant pas les moyens financiers suffisants, ni l'expérience de l'organisation d'un si gros chantier, la Ville paraît miser, dès ces années, sur l'efficacité d'un mythique compagnie financière, pour réaliser l'ensemble des travaux. Nous verrons comment, après le décret de Napoléon III, la réalisation de cette hypothèse, est reprise, sans toutefois pouvoir aboutir.

Les troubles de 1848 suspendent toute discussion à l'égard de l'agrandissement et lorsque la question est posée à nou-

veau, au début de 1852, le Conseil Municipal juge le projet "si non comme délaissé, du moins, comme ajourné indéfiniment" (44).

En juillet 1852, la Ville vote un crédit pour recevoir le Prince Président à Toulon et en septembre un crédit complémentaire de 80.000 francs est voté pour la réception. Le 28 septembre, Louis Napoléon signe, à Toulon, le décret d'agrandissement:

" Louis Napoléon, Président de la République française,

Voulant donner à la ville de Toulon le développement que réclament depuis longtemps l'importance de la population et la rang qu'occupe ce grand port militaire parmi nos gloires et nos richesses nationales:

Sur le rapport du ministre secrétaire d'Etat de la guerre,

DECRETE:

Art. 1er. L'enceinte fortifiée de la ville de Toulon sera immédiatement agrandie.

Les bases de cet agrandissement seront établies sur le projet de loi présenté le 17 mai 1846.

Art. 2. Le ministre secrétaire d'Etat de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret".

LA REALISATION DU DECRET DU 28 SEPTEMBRE 1852.

A partir du décret de Louis Napoléon sont élaborés principalement trois plans d'agrandissement de Toulon. Leur entreprise, longue et laborieuse, ne prend fin qu'en 1858.

Appauvrie et endettée, la Ville, après les événements de 1848 se trouve "dan un tel état de pénurie, qu'un énorme déficit est venu frapper son budget et semblerait un obstacle insurmontable à toute expérience nouvelle" (45).

Par rapport à la gestion haussmannienne, basée sur la "théorie des dépenses productives" qui utilise l'excédent du budget comme intérêt d'emprunts très importants et à long terme, l'administration toulonnaise est d'entrée désavantagée. Elle ne peut même plus approuver la ratification de l'offre d'un million, faite par le Conseil Municipal au Département de la Guerre après la présentation du projet à la Chambre le 7 mai 1846. Cette somme aurait couvert la moitié du prix d'achat des terrains destinés à l'établissement de nouveaux remparts au nord. Avec la résiliation de cet engagement, la Ville demande une convention avec les Départements des Finances et de la Guerre, pour avoir en fin d'oeuvre, deux comptes distincts:

" D'une part, de la masse des recettes opérées par le Trésor public et attribualbles, soit au prix de vente des terrains domaniaux à aliéner, lesquels, déduction faite des rues et places et de ce que s'en réserve le Département de la Guerre, forment une superficie de 11 hectares, 25 environ; soit aux droits d'enregistrement à percevoir en raison de la vente de ces terrains.

D'autre part, de la masse des dépenses occasionnées, soit par les travaux de toute nature que comporte le projet de loi, soit par l'acquisition des terrains nécessaires pour asseoir

la fortification nouvelle et les établissements militaires compris au dit projet (terrains comportant, comme il a déjà été dit, une superficie d'environ 44 ha)" (46).

Si la masse des recettes couvre la dépense totale du projet, la Ville sera libérée de son obligation de concours. Si la masse des recettes est inférieure aux dépenses, elle contribuera pour moitié et jusqu'à concurrence d'un million, au paiement de cette différence, l'autre moitié étant à la charge du budget de la Guerre. Dans ce dernier cas, la Commune sera tenue de se libérer de cette dette "par cinquièmes, d'années en années, le premier cinquième payable au moment où la balance des recettes et des dépenses lui sera notifiée par la Ministre des Finances et, au plus tôt, à la fin de 1856" (47).

En septembre 1853, le Maire sollicite un emprunt de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le produit de l'emprunt doit être entièrement affecté "à éteindre les dettes actuelles de la Ville. A la garantie de l'emprunt ci-dessus, la ville de Toulon affecte tous ses revenus ordinaires et extraordinaires. La somme de 278.000 francs empruntée, sera remboursé en 20 annuités " (48).

C'est en contractant une dette que la Ville commence son projet d'agrandissement.

Le projet REVEL (1853).

Le Chef du Génie REVEL, ouvre la série de nouveaux projets, en se basant, comme le Décret du 28 septembre l'imposait, sur le projet d'extension du colonel PICOT. Le partage des tâches entre la Guerre, la Marine et la Ville, commence dès décembre 1852. REVEL assume le projet des fortifications, leur raccordement à la vieille enceinte, l'emplacement du cours

principal -ou traverse impériale- qui détermine l'orientation du réseau des rues au nord.

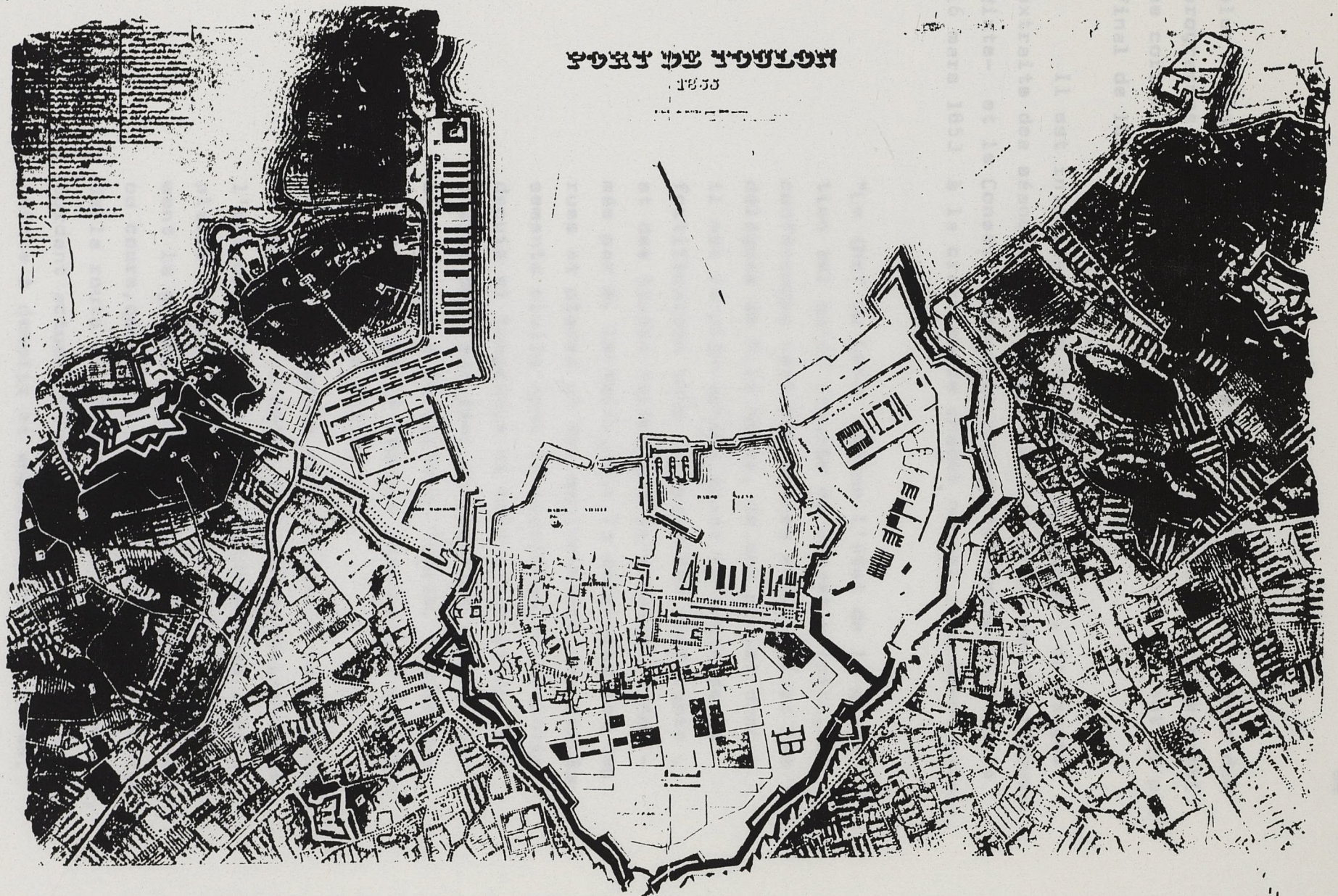
De son côté, le Maire met l'architecte de la ville BARROUX, à la disposition d'une commission municipale; elle est chargée de classer les établissements les plus urgents, de choisir leurs emplacements, de rechercher les moyens financiers propres à faire face aux dépenses de construction. Une série de Conférences Mixtes entre la Ville, la Marine et la Guerre a lieu entre janvier et mars 1853; au cours de la séance du 16 mars, est adopté le plan REVEL, fruit de ces multiples interventions.

fig.32.
36.

Contrairement à ce que laisse entendre M. Agulhon (49) la surface de l'agrandissement est à peu près la même que celle du plan PICOT. Une modification importante est, cependant, l'introduction dans l'enceinte de la ligne du chemin de fer; la décision en fut très débattue avant d'être approuvée. Le terrain de la Gare occupe une large bande des terrains au nord et délimite la ville civile et militaire par une ligne oblique à laquelle s'arrête l'échiquier. Le triangle irrégulier résiduel entre la limite nord de la Gare et la fortification est, promptement acheté par le Génie qui l'attribue au casernement et à l'Arsenal du Parc d'Artillerie. Cette partie restera, par la suite, quasiment inchangée dans sa forme et dans ses attributions. Plus laborieuse est la portion de ville comprise entre les franges de l'ancienne et la délimitation des terrains de la Gare du Chemin de fer.

Le plan REVEL propose dans Toulon un nouveau type d'îlot, fig.32. l'îlot spécialisé, à fonction unique, destiné à un édifice public monumental ou à un équipement.

Le problème de la résidence privée -très complexe en raison de la fragmentation de la propriété- est une fois de



32. REVEL, port de Toulon, projet d'agrandissement de la Ville, 1855,
(A.C.M., DD²713/V, p. 164).

plus irrésolu, alors que l'on s'applique à perfectionner des programmes pour les îlots- monuments. La clarté de ce parti se corrompt dans les versions successives qui portent au plan final de 1858.

Il est intéressant de reporter in texto, de larges extraits des séances que la Ville et la Guerre -en Conférence Mixte- et le Conseil Municipal consacrent entre le 6 et le 16 mars 1853 à la création de chaque nouvel équipement urbain.

"Le Chef du Génie expose l'état de la question tel qu'il résulte du Décret précité, des conférences verbales tenues entre lui et les délégués de M. le Maire, de son projet dont il met le plan achevé, quant au tracé de la fortification sous les yeux des conférants, et des études faites par la commission nommée par M. le Maire, pour la détermination des rues et places et des emplacements des établissements civils dont le besoin se fait sentir depuis si longtemps et dont l'exécution prochaine doit résulter du bienfait accordé par l'Empereur à la Ville de Toulon, études représentées sur le croquis dessiné par M. l'Architecte de la Ville.

La forme d'ensemble de la nouvelle Ville résulte forcément de celle de la fortification qui l'entoure et la base d'alignement des rues et places semblaient devoir être assez naturellement la grande voie de communication, boulevard ou cours, qui devra être substituée à la partie de la route Impériale n° 97 de Paris à Antibes, bordant actuellement le pied des Glacis de l'enceinte à démolir et appelée route des Lices.

Le Chef du Génie, préoccupé de la convenance de faciliter les raccordements entre l'ancienne ville et la nouvelle et d'un autre côté de soustraire autant que possible cette grande communication à l'action des vents dominants, a tracé la partie principale du cours à peu près parallèlement à la Rue Royale. C'est donc parallèlement ou perpendiculairement à ce cours que l'on a tracé les rues & places jusqu'au chemin de fer.

Les deux portes nouvelles, celle de France et celle d'Antibes, sont placées à très peu près comme dans la projet de 1847, fait d'après celui de 1844 du Général PICOT, le nouveau cours arrive directement à la porte d'Antibes, et se raccorde avec la nouvelle Porte de France par une portion de cours qui rencontre la partie principale sous un angle fort doux, où l'on a placé une place ronde ou rond point de 40,00m de rayon. L'embranchement est ensuite prolongé en ligne droite jusqu'à la place que l'on a notablement augmenté et qui sert de carrefour aux rues Saint Roch, Royale, et de la Comédie.

On a été d'avis que dans l'intérêt de la cité comme dans celui des particuliers, il convenait de ne pas trop multiplier les rues, mais de les faire assez larges pour la libre circulation de l'air, des voitures, des bêtes et des gens. On a donc adopté la largeur de dix mètres pour presque toutes les rues, celle du cours a été fixée à Vingt mètres dans la conférence tenue par le Chef du Génie avec l'ingénieur des Ponts et Chaussées. (49 bis).

Cette largeur est nécessaire pour donner assez

d'espace à la voie carrossable d'abord, et en suite aux trottoirs qui seront plantés d'arbres, ce qui demande pour chacun une largeur minimum de 4^m,50 à 5^m,00 afin que les arbres si utiles dans le midi, ne nuisent pas aux habitations. Les Iles 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 &^a...

Dans la partie principale du cours, depuis le rond-point jusqu'à la Porte d'Antibes, on a évité de placer des Monuments publics en façade, afin de faire jouir les habitants et le commerce de cette situation toute particulière et en même temps en vue des intérêts de l'état et de la cité. Et la ville a renoncé à placer des établissements communaux sur les terrains de la caserne du Jeu de Paume et de l'Hôpital Militaire que le Chef du Génie propose d'abandonner pour placer la Caserne et l'Hôpital avec toute l'extension nécessaire le long de la courtine 11-6 qui regarde Castigneau.

(...) L'augmentation de la garnison, qui sera une conséquence forcée de l'agrandissement de l'enceinte, a fait sentir la nécessité de réserver une grande place pour les réunions des troupes et qui ne soit pas comme le champ de bataille scindé par quelque édifice.

En conséquence on propose une place de deux hectares au Nord de l'Hôpital de la Marine, deux

rues la mettront en communication avec le champ de bataille, elle sera longée sur une face par le cours, on aura donc toute facilité pour la réunion des troupes dans les grandes solennités publiques ou Militaires" (50).

Dans le compte-rendu de Peyruc au Conseil Municipal, -séance du 16 mars 1853-, la nouvelle Place est annoncée comme conception d'un nouvel espace urbain: "il nous a paru nécessaire de créer dans la nouvelle Ville, une grande et belle Place plantée d'arbres qui deviendra sans doute un lieu de promenade pour la population Toulonnaise" (51).

A fin de faciliter la jonction entre les deux villes, la Commission prévoit l'élargissement ou la création de 7 rues la plupart dans la ville de Vauban; leur réalisation, dit Peyruc, contribuerait "puissamment à l'assainissement et à l'embellissement de la ville". On évalue à 300 francs le mètre le prix des terrains à exproprier pour réaliser ces propositions prises à l'égard des établissements municipaux, leur position dans la ville et les surfaces nécessaires pour les édifices que le Département ou l'Etat pourraient être appelés à construire dans l'avenir.

"La Commission que vous avez nommée le 10 Janvier dernier- dit Peyruc- s'est déjà occupée de cette question, comme nous avons l'honneur d'en faire partie; son travail a servi de base à nos évaluations. Les établissements dont le besoin se fait le plus sentir à Toulon sont :

-Un Théâtre

-Un Musée & Bibliothèque

-Lycée Impérial

- Hôtel de Ville
- Ecoles Communales
- Ecoles Crétiennes
- Grand Marché couvert
- Bassins et lavoirs publics

Parmi les Etablissements qui ressortent de l'administration du Département ou de l'Etat, nous avons :

- La Préfecture
- La Cathédrale
- L'Evêché.

Nous n'entreprendrons pas d'examiner ici quelles doivent être les dimensions ou proportions de chacun de ces Etablissements nous n'analyserons pas les conditions de programme à établir pour leur construction. Ce sera le sujet d'un travail ultérieur. Nous ne ferons qu'indiquer l'emplacement sur lequel ces divers édifices peuvent être construits et placés dans la nouvelle ville & montrer ainsi que les intérêts municipaux peuvent être complètement satisfaits. Ce sont, nous le répétons, de simples indications que nous allons donner.

La Salle de Spectacles :

A trouvé sa place naturelle sur l'emplacement de l'hospice de St. Esprit, qui sera démoli lorsque le nouvel hôpital sera terminé; c'était là du reste que d'anciennes délibérations du Conseil plaçaient la nouvelle Salle de Spectacle.

(...)Le péristyle du théâtre peut être mis en retraite sur le cours ce qui augmentera l'effet architectonique, formera une petite place qui assurera les dégagements de la salle.

(...)L'emplacement réservé pour le théâtre, est

suffisant pour recevoir une salle vaste bien aérée & en rapport avec l'importance de notre ville, on pourra toujours ménager une double façade & sur le boulevard & sur la rue Royale.

La Bibliothèque et le Musée:

La construction d'une bibliothèque & d'un Musée à Toulon, est de la plus urgente nécessité. Il serait à désirer que l'on pût trouver immédiatement dans l'ancienne ville un terrain convenable pour cette construction si nécessaire mais sans rien préjuger à cet égard nous avons dû choisir un terrain pour cet établissement, nous proposons de le placer sur la grande place; une cour d'honneur & un jardin intérieur serviraient à l'embellir, & l'on aura ainsi pourvu aux besoins les plus nobles d'une cité dont l'importance croît si rapidement" (52).

L'Hôtel de Ville:

" L'Hôtel de Ville actuel est sans doute très bien situé sur le port pour une ville maritime, mais le local est tout à fait insuffisant & la valeur énorme du terrain sur ce point, ne permet pas d'espérer l'extension même la plus modeste, nous plaçons le nouvel Hôtel-de-Ville sur la grande place, le terrain réservé sera assez spacieux pour satisfaire à toutes les nécessités d'une vaste & belle construction réunissant dans son enceinte tous les services municipaux d'une grande cité, tels que Justice de Paix, Commissariat de Police, Bureau de Bienfaisance, Salle d'Exposition, appartemens d'honneur. L'ancien Hôtel de Ville

pourrait être utilisé comme Bourse, Tribunal & Chambre de Commerce". (53)

Lycée Impérial:

"Toujours par suite du manque d'espace qui avait frappé il y a plus de deux cents ans l'immortel Vauban, le Collège communal de Toulon ne peut pas suffire aux besoins d'une ville dont la population augmente tous les jours . Par l'accumulation obligée de tous les services publics les plus importants civils et militaires de terre et de mer, par les inspirations qui émanent d'un site grandiose, pittoresque et où l'industrie humaine montre ses plus grands efforts pour tirer parti des bienfaits de Dieu, Toulon devrait être le berceau d'une partie notable de la jeunesse studieuse qui doit à son tour peupler et diriger ces services importants, qui assurent la puissance de la France, et sa prépondérance dans le monde. Il semble que l'on a le droit de dire il faut créer un Lycée Impérial à Toulon et l'un des plus importants? On propose de lui affecter un vaste terrain sur l'emplacement situé au Nord-Ouest de la Place d'Armes dans une position à la fois saine, bien aérée et tranquille." (54)

Ecole Communale :

"Derrière la Bibliothèque & le Musée on place l'école communale dont les élèves étouffent aujourd'hui dans les locaux insuffisants pour les contenir" (55).

Ecoles Chrétiennes:

"On placerait les Ecoles Chrétiennes à l'Est ayant façade sur la rue Militaire. On a cherché à leur donner une position rapprochée des quartiers les plus peuplés, et à les éloigner assez des Ecoles Communales pour éviter les rixes fréquentes entre cette jeune génération, chez laquelle fermente un esprit belliqueux " (56).

Marché couvert, lavoirs publics:

" On est réduit à Toulon, à étaler les denrées nécessaires à la vie, principalement sur le cours Lafayette, où acheteurs et vendeurs sont exposés au vent, au soleil malgré les arbres et aux pluies torrentielles de la mauvaise saison. On établirait le marché sur une petite place vis-à-vis le théâtre et derrière lui un lavoir public dont le besoin se fait sentir depuis longtemps, et qui deviendra d'autant plus impérieux que l'on supprime par l'agrandissement le Grand Lavoir public actuel c'est-à-dire, la faculté de laver le long du cours du Béal depuis St. Roch jusqu'à l'entrée de ce canal dans la place" (57).

La Cathédrale, l'Eveché:

" M^{sr} l'Evêque de Fréjus étant nommé par Décret Impérial Evêque de Frejus et de Toulon, il devient nécessaire de trouver l'emplacement d'un Evêché digne du Prélat de la Provence. D'un autre côté il serait nécessaire d'avoir deux Eglises paroissiales dans la nouvelle ville, ou une grande Cathédrale. L'Eglise de Sainte Marie qui était autrefois Cathédrale est trop petite pour recevoir

les nombreux fidèles qui voudront assister aux cérémonies imposantes présidées par le Prélat... Deux Eglises occuperont plus d'espace et coûteront plus cher qu'une Grande Cathédrale. Par toutes ces considérations et après de nombreux essais, on propose de placer la Cathédrale et l'Evêché sur une petite Place au Nord de l'Hôpital Militaire actuel. Une belle rue de douze mètres de largeur conduirait de la Cathédrale au Champ de Bataille et en sortant de l'Hôtel de la Préfecture Maritime, ou en se promenant sous les beaux arbres qui l'entourent on verrait le portail imposant de la Cathédrale. (...). L'Hôtel Episcopal aurait cours et jardin et Monseigneur pourrait aller siéger dans sa basilique sans sortir de son Hôtel" (58).

Le Préfecture:

"Les événements récents ont montré jusqu'à la dernière évidence combien il est urgent de concentrer à Toulon les Chefs des diverses administrations et par conséquent d'y fixer la résidence du premier administrateur, du Préfet.

L'Hôtel de la Prefecture serait très bien placé sur l'emplacement de l'Arsenal de l'Artillerie de terre que la ville ou le Département acquerrait de l'Etat, l'Artillerie devant probablement quitter cet Arsenal pour concentrer tous ses établissements dans le nord de la nouvelle ville " (59).

La Gare du Chemin de Fer:

La gare de chemin de fer à usage urbain commence à faire partie des services à établir à l'intérieur de l'enceinte en dé-

cembre 1852. (60).

Le premier avant-projet d'une ligne de chemin-de-fer de Marseille à Toulon date de 1834; ses pièces restent déposées jusqu'en 1846, date à laquelle on décide une enquête sur le projet présenté par l'ingénieur des Ponts. Dans ces années, l'utilisation de ce nouveau moyen de transport est envisagée uniquement d'un point de vue militaire; on se réjouit de la rapidité avec laquelle on pourra transporter un très grand nombre de soldats ou de chevaux:

"Par le moyen des chemins de fer on pourra transporter sur un point donné du territoire français, une masse énorme de troupes avec une rapidité dont on se fera une idée en pensant qu'une forte locomotive peut remorquer 20 à 25 wagons portant chacun 40 hommes, ou 6 chevaux, ce qui fait par convoi environ 900 hommes ou 120 chevaux.

En mettant 10 minutes d'intervalle entre les convois et ne leur donnant qu'une vitesse de 5 lieues à l'heure et même moins pour éviter les accidents et le désordre, un chemin de fer pourra verser sur un point donné de son parcours 5.400 hommes par heure ou 130.000 en 24 heures, faisant 17.000 (chevaux) en 24 heures" (61).

Cette mobilité "prodigieuse" au service des armées défensives par "les voies de fer", est envisagée comme une garantie de la supériorité de la France face à des armées d'invasion. Cette nouvelle stratégie de mobilisation obligerait l'ennemi à se déplacer par grandes masses, qu'alourdiraient non seulement la nécessité de porter leur munitions de guerre, mais aussi les vivres pour les hommes et les chevaux.

Dans le projet de 1846, la ligne du chemin de fer s'arrêtait à l'enceinte, juste avant l'hospice de la Charité (62).

fig. 33.
34.
35.

Honts-et-Chaussées.

AVANT-PROJET D'UN CHEMIN DE FER

ENTRE

MARSEILLE ET TOULON,

PAR

Auba^gne, Ceireste et la Cadière.

PLAN GÉNÉRAL DU TRACÉ.

Dressé par les Ingénieurs en chef des Départements
des Bouches-du-Rhône et du Var,

Marseille, le 16 Décembre 1845

L'Ingénieur en Chef
du Département du Var,

L'Ingénieur en Chef Directeur
du Département des Bouches-du-Rhône,

Guillaume

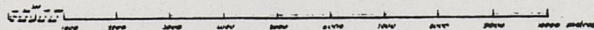
de Montluisant

Nota : Ci joint une description du tracé.



Echelle d'un à 80.000 Mètres

pour la carte et les longueurs du profil en long.



33. GUILLAUME et MONTLUIANT, Avant-projet d'un chemin de fer entre Marseille et Toulon, 16 décembre 1845., (A.G., 6, IV.)

Croquis. Croquis annexé au Procès Verbal de Conférence sur la partie du Chemin de Fer
 de Marseille à Toulon comprise dans le Département du Var.
 Direction de Toulon

juillet 1846.

Dressé par le Lieutenant-Colonel, Chef du Génie,
 Corry.

En par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées

S. Puy



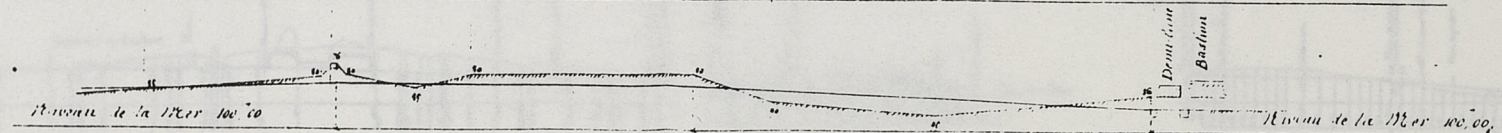
Profil longitudinal du Chemin de Fer depuis la traversée de
 la Vallée de Marseille jusqu'à la Place.

Niveau de la Côte 50,00

Niveau de la Côte 50,00

Niveau de la Mer 100,00

Niveau de la Mer 100,00



34. Croquis annexé au Procès Verbal de Conférence sur la partie du chemin de fer de Marseille à Toulon, 24 juillet 1846, (A.G.6.IV.)

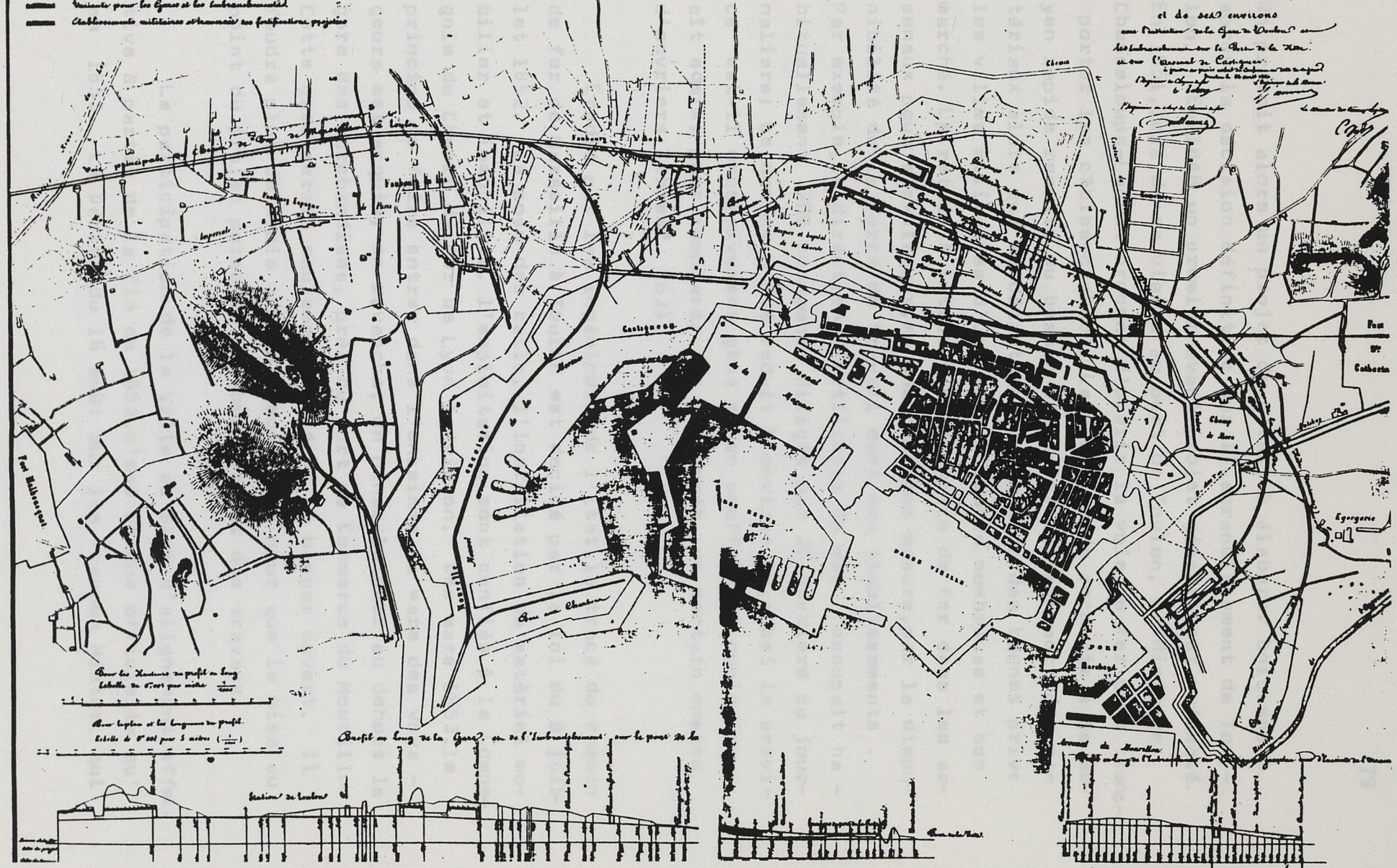
Direction des Travaux Publics

- Emplacements pour bâtiments civils.
- Grands axes de routes et boulevards du port de la Rode.
- Vieux quais.
- Voies pour les lignes et les embranchements.
- Caissons militaires et travaux de fortifications projetés.

ABCD emplacement de zones de manœuvres
 prévues par le Drape maritime de Toulon
 et par le plan de travaux de la Marine
 dans le sein des jardins 1854

Plan de la Ville de Toulon
 et de ses environs

avec l'indication de la Gare de Toulon et
 des embranchements sur le Port de la Rode
 et sur l'arsenal de Carquebut
 le plan pour les fortifications projetées
 l'origine de la ville de Toulon
 l'origine de la ville de Carquebut



35. TASSY, Plan de la Ville de Toulon et de ses environs avec l'indication de la Gare de Toulon et les embranchements sur le Port de la Rode, 26, avril 1854, (A.N. DD²1061).

On prévoit alors un projet de détail à élaborer uniquement après la décision définitive sur l'agrandissement de Toulon. En 1848 un premier avant-projet général est présenté. En 1851, lors de sa visite au port de Toulon, le Ministre Chasseloups-Laubat ordonne d'ouvrir la voie de fer pour transporter les câbles-chaînes. La décision de recourir à ce moyen rapide résulte du besoin d'assurer le transport des matériaux alors que le décret de suppression des bagnes prive les villes militaires d'une main d'oeuvre nombreuse et bon marché. Le retard à introduire le chemin de fer dans les arsenaux peut s'expliquer, en une certaine mesure, par la disponibilité de la force de travail dans ces établissements. Par exemple, la direction d'Artillerie de mer "occupait habituellement 200 condamnés dirigés par 25 ouvriers ou journaliers; ce nombre a été réduit à environ 80, aussi le service est-il excessivement gêné et en souffrance; quoiqu'on ait admis, pour remplacer les condamnés, un certain nombre d'ouvriers libres" (63).

Etudié par les ingénieurs de l'Etat, le tracé du chemin de fer de Marseille à Toulon est décidé par la loi du 8 juillet 1852. La pose des rails, l'installation du matériel mobilier et immobilier, l'exploitation sont confiés à la Compagnie du Chemin de Fer de Lyon à Avignon. Dès mars 1853, le principe de faire entrer dans l'enceinte la Gare des voyageurs est acquis; en revanche, on pense laisser au dehors la gare des marchandises, près du port de Commerce du Mourillon. Cette gare serait seulement formée d'un hangar ouvert. Il faudra plus de trois ans de discussions pour que la mise au point du projet permette le commencement des travaux.

La participation de la Ville au plan d'alignement, effective à partir de la fin de 1852, n'est rendue officielle qu'en 1853. Le Décret du 16 août sur les Travaux Mixtes, qui

permet aux autorités municipales de contrôler l'agrandissement de la ville en intervenant dans l'élaboration du projet, institue un important changement dans la politique urbaine de Toulon.

Le premier résultat de ce nouveau pouvoir municipal est le deuxième plan d'agrandissement du 4 février- 7 mars 1856.

Le deuxième plan d'agrandissement (1856).

Le projet connu comme le Plan du 4 février- 7 mars 1856 fig.37. a paru exprimer les ambitions de certains notables d'exploiter au mieux l'ensemble des terrains construits et à construire.

Généreux dans la taille des flots, le découpage de REVEL fig.36 de 1853, regroupait les bâtiments civils les plus importants : - Hôtel de Ville, Musée-Bibliothèque, Préfecture- autour de la nouvelle Place d'Armes; il distribuait d'autres services dans les quartiers à l'est et à l'ouest de cette place; il réservait à l'habitat privé dix flots de taille moyenne de 60 x 100 m. Aucune modification importante ne touchait la vieille ville.

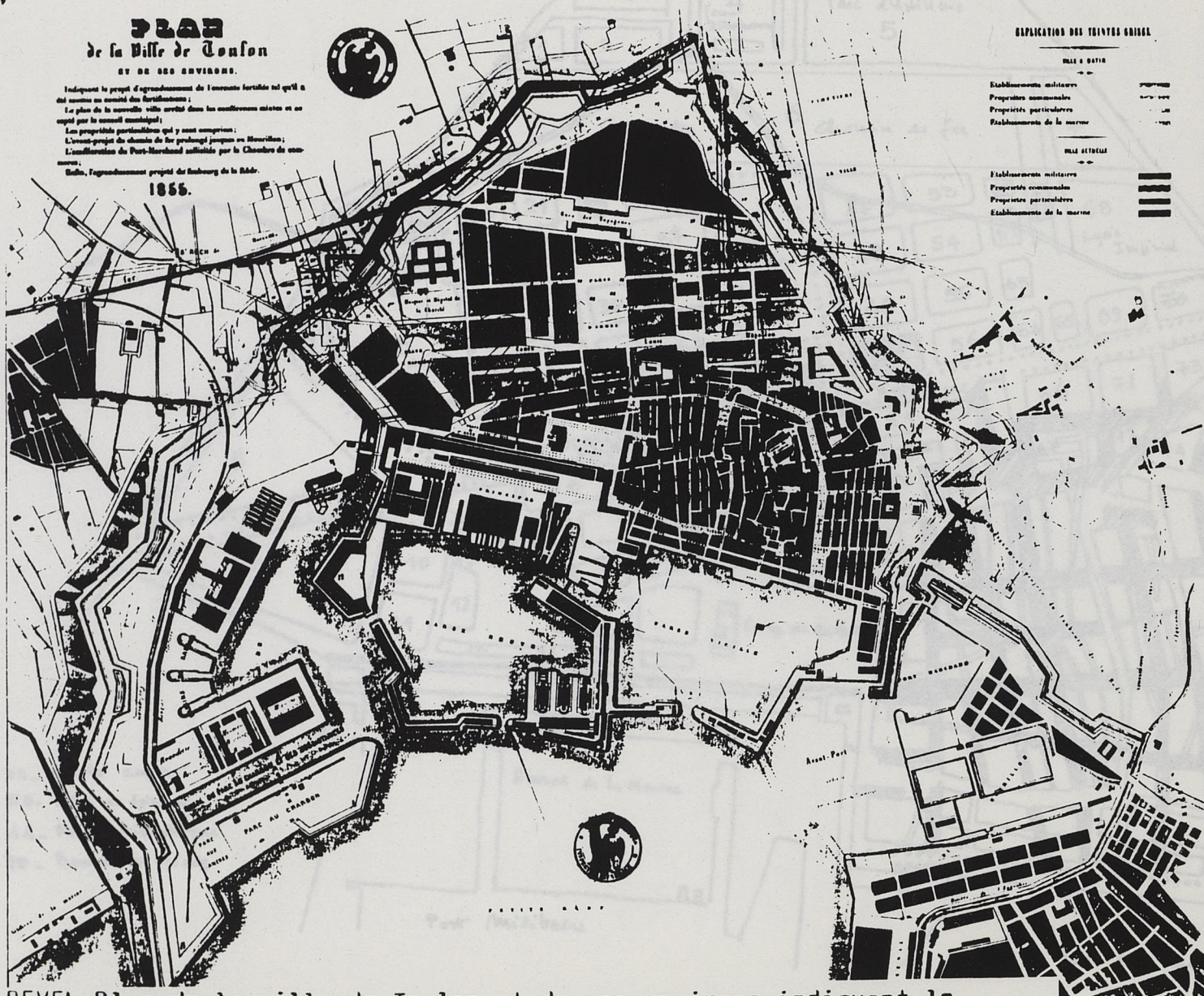
Le plan de la Commission de 1856 a pour principal des - fig.37. sein de fixer les alignements des terrains au delà de l'enceinte pour donner licence de bâtir, une fois levées les servitudes militaires des remparts. Cependant, la Commission semble avant tout soucieuse d'apaiser les propriétaires de la vieille ville qui voyaient dans le plan REVEL, une valorisation de la partie nouvelle au détriment des anciens quartiers.

En invoquant la nécessité d'équilibrer les dispositifs de l'ancien et du nouveau Toulon, la Commission établit un

PLAN
de la Ville de Toulon
ET DE SES ENVIRONS.

Indiquant le projet d'agrandissement de l'enceinte fortifiée tel qu'il a été soumis au conseil des fortifications.
Le plan de la nouvelle ville projeté dans les enceintes actuelles et en outre par le conseil municipal.
Les propriétés particulières qui y sont comprises.
L'ancien projet de chemin de fer prolongé jusqu'au littoral.
L'amélioration de Port-Mahon autorisée par le Conseil de commerce.
Belle, l'agrandissement projeté du faubourg de la Bâle.

1855.



EXPLICATION DES SYMBOLES GÉNÉRAUX

MALIN D'ÉTAT

- Établissements militaires
- Propriétés communales
- Propriétés particulières
- Établissements de la marine

MALIN ACTUEL

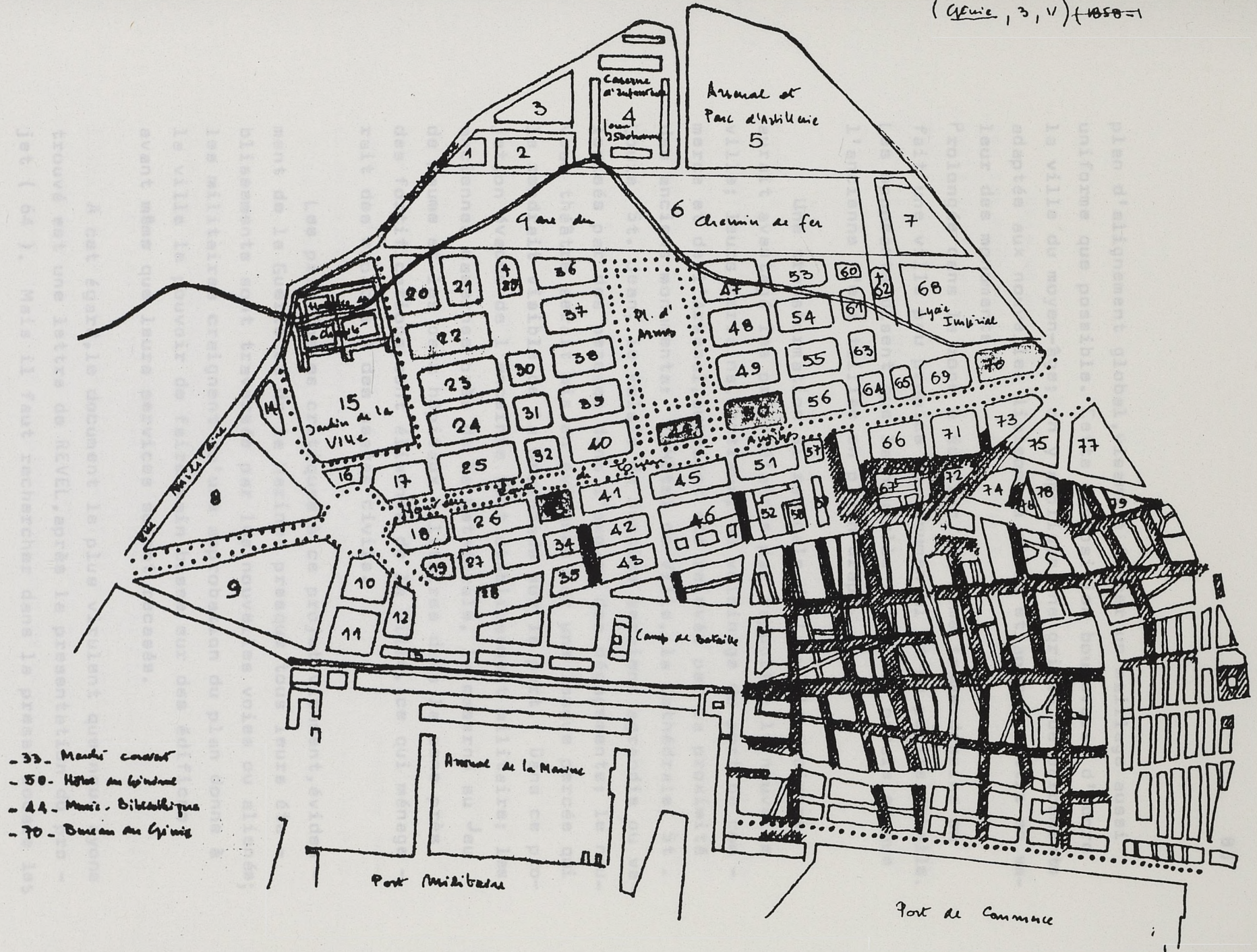
- Établissements militaires
- Propriétés communales
- Propriétés particulières
- Établissements de la marine

TABLEAU

Indiquant le nombre de maisons de la Ville de Toulon, le nombre de maisons de la commune de Port-Mahon, le nombre de maisons de la commune de Port-François, le nombre de maisons de la commune de Port-Vieux, le nombre de maisons de la commune de Port-Neuf, le nombre de maisons de la commune de Port-Beuf, le nombre de maisons de la commune de Port-Blanc, le nombre de maisons de la commune de Port-Vert, le nombre de maisons de la commune de Port-Rouge, le nombre de maisons de la commune de Port-Blanc, le nombre de maisons de la commune de Port-Vert, le nombre de maisons de la commune de Port-Rouge.

N°	Noms des Propriétaires	Surface en mètres carrés	Surface en mètres carrés	Surface en mètres carrés
1	Petit	1000	1000	1000
2	Léon	1000	1000	1000
3	Paul	1000	1000	1000
4	Henri	1000	1000	1000
5	St. Louis Bourgeois	1000	1000	1000
6	Paulin Bourgeois	1000	1000	1000
7	Émile	1000	1000	1000
8	Henri	1000	1000	1000
9	Henri	1000	1000	1000
10	Henri	1000	1000	1000
11	Léon	1000	1000	1000
12	Léon	1000	1000	1000
13	Léon	1000	1000	1000
14	Léon	1000	1000	1000
15	Léon	1000	1000	1000
16	Léon	1000	1000	1000
17	Léon	1000	1000	1000
18	Léon	1000	1000	1000
19	Léon	1000	1000	1000
20	Léon	1000	1000	1000
21	Léon	1000	1000	1000
22	Léon	1000	1000	1000
23	Léon	1000	1000	1000
24	Léon	1000	1000	1000
25	Léon	1000	1000	1000
26	Léon	1000	1000	1000
27	Léon	1000	1000	1000
28	Léon	1000	1000	1000
29	Léon	1000	1000	1000
30	Léon	1000	1000	1000
31	Léon	1000	1000	1000
32	Léon	1000	1000	1000
33	Léon	1000	1000	1000
34	Léon	1000	1000	1000
35	Léon	1000	1000	1000
36	Léon	1000	1000	1000
37	Léon	1000	1000	1000
38	Léon	1000	1000	1000
39	Léon	1000	1000	1000
40	Léon	1000	1000	1000
41	Léon	1000	1000	1000
42	Léon	1000	1000	1000
43	Léon	1000	1000	1000
44	Léon	1000	1000	1000
45	Léon	1000	1000	1000
46	Léon	1000	1000	1000
47	Léon	1000	1000	1000
48	Léon	1000	1000	1000
49	Léon	1000	1000	1000
50	Léon	1000	1000	1000
51	Léon	1000	1000	1000
52	Léon	1000	1000	1000
53	Léon	1000	1000	1000
54	Léon	1000	1000	1000
55	Léon	1000	1000	1000
56	Léon	1000	1000	1000
57	Léon	1000	1000	1000
58	Léon	1000	1000	1000
59	Léon	1000	1000	1000
60	Léon	1000	1000	1000
61	Léon	1000	1000	1000
62	Léon	1000	1000	1000
63	Léon	1000	1000	1000
64	Léon	1000	1000	1000
65	Léon	1000	1000	1000
66	Léon	1000	1000	1000
67	Léon	1000	1000	1000
68	Léon	1000	1000	1000
69	Léon	1000	1000	1000
70	Léon	1000	1000	1000
71	Léon	1000	1000	1000
72	Léon	1000	1000	1000
73	Léon	1000	1000	1000
74	Léon	1000	1000	1000
75	Léon	1000	1000	1000
76	Léon	1000	1000	1000
77	Léon	1000	1000	1000
78	Léon	1000	1000	1000
79	Léon	1000	1000	1000
80	Léon	1000	1000	1000
81	Léon	1000	1000	1000
82	Léon	1000	1000	1000
83	Léon	1000	1000	1000
84	Léon	1000	1000	1000
85	Léon	1000	1000	1000
86	Léon	1000	1000	1000
87	Léon	1000	1000	1000
88	Léon	1000	1000	1000
89	Léon	1000	1000	1000
90	Léon	1000	1000	1000
91	Léon	1000	1000	1000
92	Léon	1000	1000	1000
93	Léon	1000	1000	1000
94	Léon	1000	1000	1000
95	Léon	1000	1000	1000
96	Léon	1000	1000	1000
97	Léon	1000	1000	1000
98	Léon	1000	1000	1000
99	Léon	1000	1000	1000
100	Léon	1000	1000	1000

36. REVEL, Plan de la ville de Toulon et de ses environs, indiquant le projet d'agrandissement de l'enceinte fortifiée., 1855, (A.C.M., DD² 713/ IV, p. 145.)



37. Toulon, Plan du 7 février-4 mars 1856, croquis à main levée, d'après le plan (A.G., 3.V).

plan d'alignement global, visant à former un maillage aussi uniforme que possible. Cette disposition bouleverse d'abord la ville du moyen-âge; on y applique une grille de percements adaptée aux nouvelles liaisons à créer et apte à mettre en valeur des monuments.

Prolongée dans la zone à édifier, la même trame dessine en fait une ville peu propice au monumental et de petite échelle. Les opposants disent que la nouvelle ville est banale et que l'ancienne "est taillée en plein drap".

Une transformation si radicale de la ville ancienne, aurait avantagé les propriétaires par rapport à la nouvelle ville; leurs terrains, centraux, au voisinage du port de commerce et de l'Arsenal, auraient été relevés par la proximité des anciens monuments: l'Hôtel de Ville, la Cathédrale, St. Louis, St. Jean, le Palais de Justice seraient agrandis ou valorisés par des percées dans l'axe, ou des dégagements; le nouveau théâtre serait mis en évidence par une longue percée qui le rendrait visible de la promenade sur le port. Dans ce projet, on évacue de l'enceinte tout établissement militaire; les anciennes casernes près de la Cathédrale, la caserne sur le Jeu de Paume et les deux hôpitaux militaires dans la zone près des fortifications, sont éliminés de la ville, ce qui ménagerait des espaces à des usages civils.

Les principales critiques à ce projet viennent, évidemment de la Guerre et de la Marine: presque tous leurs établissements sont traversés par les nouvelles voies ou aliénés; les militaires craignent qu'une approbation du plan donne à la ville le pouvoir de faire main basse sur des édifices avant même que leurs services soient recasés.

A cet égard, le document le plus virulent que nous ayons trouvé est une lettre de REVEL, après la présentation du projet (64). Mais il faut rechercher dans la presse locale les

traces des réactions des Toulonnais aux transformations radicales en vue.

Déjà, en mai 1852, une Commission spéciale nommée pour juger les observations sur le dernier plan d'alignement de la ville intra-muros, adopté le 11 novembre 1850 par le Conseil Municipal, avait refusé ce plan. Le rapporteur, Pellicot, avait à cette occasion déploré le trop grand amour de la régularité qui était à la base du plan d'alignement:

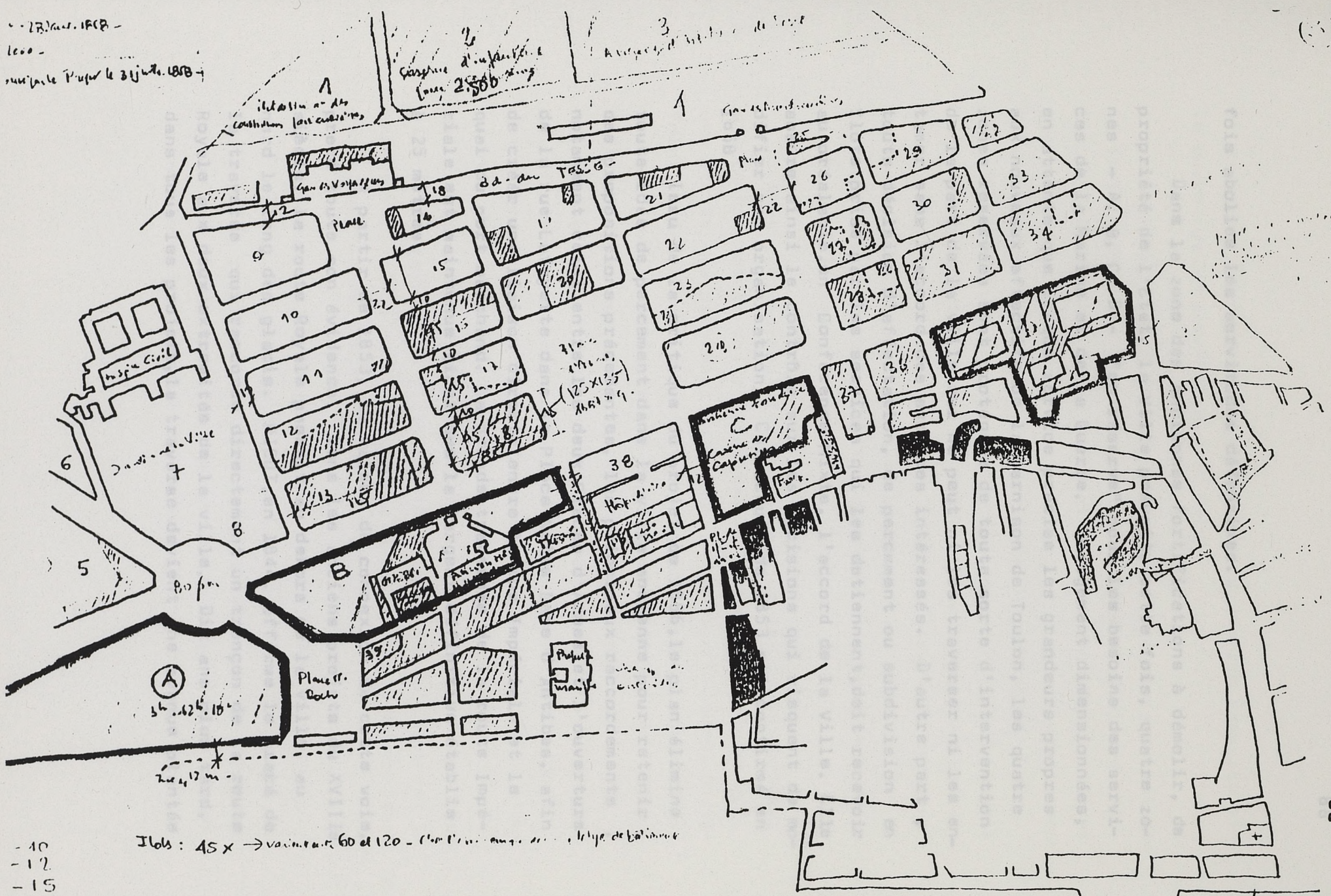
"Pénétrée de l'avantage qu'aurait la ville à cesser d'être le plus possible sous l'empire d'un plan où l'amour de la régularité et des lignes droites en était venu à jeter la perturbation dans tous les intérêts, à grever de dépenses ruineuses et trop souvent sans résultat, le budget déjà si obéré de la cité, la Commission a tenu à vous soumettre immédiatement le résultat de ses travaux" (65).

Dans quelle mesure les propositions du plan de 1850 étaient-elles reprises dans celui de 1856? Nous n'avons pas encore trouvé le plan de 1850, mais en 1856 le refus vient de la Commission Mixte qui tranche pour un nouveau projet, uniquement limité aux alignements de la nouvelle ville, sans qu'aucune affectation ne soit précisée. On demande aussi de ne rien modifier dans la vieille ville, afin que la priorité reste à l'agrandissement.

Le plan d'extension de 1858.

Les nouvelles études aboutissent au plan du 28 janvier 1858 fig. 38. Le plan que la Ville présente à la Commission Mixte est uniquement un plan d'alignement; il est destiné aux propriétaires de terrains à bâtir soucieux de construire, une

1
 - 18 ans. IFCB -
 1800 -
 sur le plan P. 100 le 31 Janv. 1858 -



- 10
 - 12
 - 15
 Ilots : 45 x → voir aussi 60 et 120 - voir l'annuaire de la ville de Toulon

38. Toulon, Plan du 28 janvier 1858, croquis à main levée, d'après le plan (A.G.6.V.).

fois abolies les servitudes défensives.

Dans la zone des anciennes fortifications à démolir, de propriété de l'Etat, la Ville prévoit, cette fois, quatre zones - A, B, C, D - "en réserve" pour les besoins des services de la Marine et de la Guerre. Largement dimensionnées, en attente que chaque service précise les grandeurs propres aux nouveaux effectifs de la garnison de Toulon, les quatre zones réservées sont protégées de toute sorte d'intervention de la part de la ville qui ne peut ni les traverser ni les entamer sans l'accord des services intéressés. D'autre part, toute décision d'affectation, de percement ou subdivision en îlots prise par les services qui les detiennent, doit recevoir au préalable, en Conférence Mixte, l'accord de la Ville. Elle assure ainsi le contrôle sur les décisions qui risquent de modifier son organisation. Cet acquis de 1853 est confirmé en 1858.

Issu de la critique du projet de 1856, le plan élimine toute idée de percement dans la ville ancienne pour retenir, des propositions précédentes, les principaux raccordements, notamment celui entre les deux Places d'Armes et l'ouverture de la rue Lafayette dans la Place Notre Dame d'Antibes, afin de créer une liaison directe entre la rue Impériale et le quai du port marchand. La grande traversée de la route Impériale est maintenue ainsi que la largeur définitive établie à 25 mètres.

A partir de 1853, la valeur de connexion de cette voie, prend toute son évidence. Dans les anciens projets du XVIIIe siècle, la route Royale passait au dehors de la ville, au nord le long des glacis. PICOT, en 1844, affirme le tracé de la traverse qui raccorde directement un tronçon de la route Royale aux deux extrémités de la ville. Dix ans plus tard, dans tous les projets, la traverse devient une avenue plantée

et annonce la fin de la ville murée; perçant les remparts elle ouvre sur le territoire.

La ramification de la ville au delà des remparts est déjà lisible dans les cartes à petite échelle de Toulon du début du XIXe siècle; elles montrent la naissance des premières agglomérations le long de ces voies. Les signes annonciateurs d'une ouverture prochaine de la ville, apparaissent aussi dans la volonté de prolonger l'ancien cours Lafayette au delà de la Porte d'Antibes afin de mettre le port marchand en relation avec les voies de terre. La ville essaye de regagner son pouvoir de négoce, de faire prévaloir les affaires et la communication sur les activités de protection et d'industrie liées au militaire.

Nous reviendrons plus en détail sur les trois projets d'agrandissement; cette présentation générale ne résume qu'une partie des problèmes techniques abordés. Evoquons toutefois, le thème complexe et crucial, pour le commencement des travaux, que constituent les hypothèses de financement. A la différence de Paris, largement subventionnée par l'Etat qui assume la moitié ou en certains cas les 2/3 de la dépense des premières opérations de transformation, Toulon doit faire face à l'ensemble des travaux, uniquement à l'aide d'emprunts, de surplus d'impôts et de recettes sur l'octroi; ce qui est mal venu lorsque déclinent les affaires. La municipalité prend rapidement certaines décisions, comme d'assumer la charge financière de la partie du boulevard Napoléon excédant les 15 mètres de largeur payés par l'Etat.

Voulu par les Toulonnais pour des raisons de prestige et d'embellissement, le boulevard de 25 mètres sera payé "au prix de la valeur vénale des terrains", dans la bande qui excède les 15 mètres. Des discussions plus complexes concerneront les autres problèmes d'achat.

Le décret du 28 septembre 1852, décidait l'agrandissement de la ville, selon les principes établis au moment du projet de 1846. Un de ces principes était la cession gratuite à la ville de l'emplacement des rues et places à ouvrir dans les nouveaux quartiers. Cependant, en 1846, la largeur du boulevard était de 15 mètres et celle des rues variait de 8,00 à 9,00 mètres. Le projet de 1853, élargit les rues de 10,00 à 22,00 m. et donne 25 mètres au Boulevard Napoléon. Ainsi, la superficie des terrains à distraire du domaine militaire pour les places et rues, établie à 6 hectares en 1846 s'accroît d'un ha. environ, dix ans plus tard. La ville admettra d'abord de payer à l'Etat les terrains cédés pour la voirie, au prix de la valeur vénale des terrains environnants; toutefois elle remettra en question ce principe après l'approbation définitive du plan donné par le Préfet - arrêté du 31 juillet 1858- au moment où commence l'édification.

La mise en place du réseau routier est la première question abordée par le Maire Bourgarel. Il assure l'exécution des rues les plus urgentes, celles d'accès à la Gare, par une convention entre la Ville et la Compagnie du Chemin de Fer (66). La Compagnie s'engage à acquérir les terrains où tracer les communications avec la Gare; la Ville s'oblige à rembourser à la Compagnie le montant intégral des dépenses à travaux terminés (on prévoit 1861) en huit paiements égaux, annuels et sans intérêts. On donne la priorité à la voie entre le Place de la Gare des marchandises et l'axe de la façade du nouveau Théâtre, à sa parallèle, à l'ouest, à partir de la Place de la Gare jusqu'au boulevard Napoléon. L'insertion de la Gare, sa liaison avec la Ville sont vues, à juste titre, comme des moyens de stimuler d'autres travaux.

Pour l'ouverture des rues dont l'utilité publique est reconnue, Bourgarel fait voter un emprunt pour réaliser les

expropriations; pour les autres dont l'utilité publique n'apparaît pas au même titre, il décide que leur percement sera sollicité et pris en charge par les propriétaires des terrains. Dans son effort visant à réduire l'endettement de la ville, le Maire charge une commission d'étudier les moyens d'augmenter le budget sans contraster les principes du droit. On retrouve ainsi une loi de 1837, permettant à l'administration d'accroître ses ressources en incluant les droits de voirie dans les recettes ordinaires de la commune. Bourgarel imposera que les frais de premier établissement des rues et places à ouvrir dans la nouvelle ville, soient supportés par les propriétaires des terrains situés dans la nouvelle enceinte. Cela faisant, il estime placer tous les propriétaires sous un régime uniforme:

" Ainsi la Ville a exercé son droit d'expropriation pour cause d'utilité publique avec la Compagnie du Chemin de Fer pour l'ouverture du boulevard de la Gare. Elle l'exercera de nouveau pour la Place d'Armes et pour les rues à ouvrir suivant les ressources que va lui fournir son emprunt, mais elle ne saurait jamais être contrainte d'ouvrir à ses frais toutes les rues projetées sur son plan général d'alignement, ni de pourvoir à la mise en état de viabilité des voies ouvertes par les particuliers" (67).

Cette proposition sera retournée par le Ministre de l'Intérieur contre l'administration de la ville à l'initiative d'un député. Le refus ministériel provoquera la démission de Bourgarel que Personneaux remplace en janvier 1860.

A cette date, on vient à peine de démolir les remparts. Huit ans après le décret de Napoléon III, la ville n'a entrepris que peu de travaux, le nouveau théâtre, en construction, ne sera terminé qu'en 1868; il s'agissait cependant d'un vieux

projet, son emplacement était prévu depuis 1833, sur le terrain du vieil Hôpital du St. Esprit.

Approuvée en 1856, la nouvelle Salle est attendue comme une opération profitable à la ville, en drainant du numéraire. Les travaux sont adjugés en décembre 1859, l'exploitation ne commence que le 1er octobre 1868.

L'état des finances municipales n'avait permis l'entreprise d'aucun autre établissement. Mais une seconde visite de Napoléon III en septembre 1860, donne un nouvel élan aux travaux. L'Empereur fera cession à la Ville, au prix de 10 francs le mètre carré, de 38.539 mq. de terrain domaniaux, désormais libres après la démolition des remparts (68). A cette date, la ville nouvelle est, pour ainsi dire, encore inédifiée. L'édification de la ville du XIXe siècle ne commence vraiment que dans les années 1870.

5. -- Vincent BRUN, Mémoire, "Ioulon depuis le 12e siècle jusqu'à la fin du règne de Louis XIV., 1623, en A.N., pp. 763.

6. -- Ibid.

7. -- NIQUET, Mémoire, 1671, in A.N., 311,203, vol. 42.

8. -- Ibid.

9. -- Ibid.

10. -- Le Chevalier de CLERVILLE, Mémoire sur l'état du Port de Ioulon, 1672, in A.N., 311,203, vol. 42.

11. -- Jules MIGNÉLET, Le Sorcier, (1862), ed. Juillard, 1964, p. 252.

12. -- Octave BEISSIER, op. cit., p. 106.

NOTES

- 1 .- AND., "Mémoire sur la Ville et le Port de Toulon", fait dans le Mois de Vendemiaire An 4^e par le C^{en} M..... & Contrôleur de la Marine et envoyé par l'Agent Maritime en ce Port à la Commission de la Marine et des Colonies à Paris"., in A.N., DD² 765., 1795.
- 2 .- Octave TEISSIER, Une visite à l'Arsenal de Toulon, Paris, 1861, pag. 70.
- 3 .6 Ibid., pag.71.
- 4 .- AND, "Memoire sur l'état du port de Toulon", 1672, in A.N. 3JJ, 203, vol. 42.
- 5 .- Vincent BRUN, Mémoire, "Toulon depuis le 12e siècle jusqu'à la fin du règne de Louis XIV., 1823, en A.N., DD² 765.
- 6 .- Ibid.
- 7 .- NIQUET, Mémoire, 1671, in A.N., 3JJ, 203, vol.42.
- 8 .- Ibid.
- 9 .- Ibid.
- 10.- Le Chevalier de CLERVILLE, Mémoire sur l'estat du Port de Toulon, 1672, in A.N., 3JJ, 203, vol. 42.
- 11.- Jules MICHELET, La Sorcière, (1862), ed. Juillard, 1964, p.252.
- 12.- Octave TEISSIER, op.cit., p.106.

- 13 .- Maurice AGULHON, Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique, Toulon, de 1815 à 1851., Paris, 1970, p.108.
- 14 .- STENDHAL, Mémoires d'un touriste, III Voyage dans le Midi, (1838), ed. Maspero, Paris, 1981, p. 175.
- 15 .- Octave TEISSIER, op. cit. p. 127.
- 16 .- Ibid.
- 17 .- Ibid., p.128.
- 18 .- Ibid., p.142.
- 19 .- Ibid., p.142.
- 20 .- AND, Mémoire sur la Ville et le Port de Toulon, 1795, in A.N., DD² 765.
- 21 .- in A.N., 3JJ, 203, vol. 42.
- 22 .- Ibid.
- 23 .- Ibid.
- 24 .- Antoine RAUCOURT, Mémoire à l'appui du projet de Docks, 1, avril 1821, in A.N., DD² 1013.
- 25 .- "P.V. d'une conférence tenue en présence de S.E. le Ministre de la Guerre au sujet de l'agrandissement de l' Arsenal maritime de Toulon", le 8 septembre 1825, in A.N., DD² 765.
- 26 .- Maurice AGULHON, op. cit. pag.82.

- 27 .- Ibid. "Rapport du Comité des Fortifications", séance du 22 avril 1845, in A.N., DD² 1016.
- 28 .- in A.N., DD² 1015.
- 29 .- PICOT, "Avis du Directeur des Fortifications sur le projet de créer divers établissements pour la Marine et de les enceindre de nouvelles fortifications," le 2 août 1841, in A.G., 6, II.
- 30 .- A.C.M., DD² 713/I, p.113⁹, 1842.
- 31 .- DELACOUR, Avant-projet pour l'agrandissement de la Ville de Toulon, 5 août 1844, in A.N., DD² 1016.
- 32 .- Ibid.
- 33 .- A.C.M., DD² 713/I, p.112.
- 34 .- DELACOUR, op. cit.
- 35 .- "Place" au sens où l'entend Le Muet: la plus petite étendue sur laquelle on puisse bastir.
- 36 .- Jules MICHELET, op. cit.
- 37 .- A.N., DD² 1016, 22 février 1845.
- 38 .- A.G., 6, II.
- 39 .- A.C.M., DD² 713/III, p. 128.
- 40 .- A.N., F¹⁴ 10270, 10 (23).
- 41 .- A.N., DD² 1016.

- 42 .- "Rapport du Comité des Fortifications", séance du 22 avril 1845, in A.N., DD² 1016.
- 43 .- La démolition allait du saillant 11 jusqu'à l'épaule gauche du bastion n° 7.
- 44 .- Délibérations du Conseil Municipal, séance 27 janvier 1852, in A.C.T., 1D^I 20, p. 106, v°.
- 45 .- Délibérations du Conseil Municipal, 25 octobre 1852, in A.C.T., 1D^I 19, p. 62, r°/v°.
- 46 .- Délib. Cons. Munic., 16 décembre 1852, in A.C.T., 1D^I 19, p. 102, r°.
- 47 .- Ibid.
- 48 .- Délib. Cons. Munic., 23 sept. 1853, in A.C.T., 1D^I 20, p. 83, v°.
- 49 .- Maurice AGULHON, op. cit., p. 57.
- 49^{bis} .- C'est à cette administration qui incombe l'établissement et l'entretien de cette grande voie de communication.
- 50 .- "Travaux Mixtes entre le Département de la Guerre et la Ville de Toulon. Agrandissement de l'enceinte fortifiée et de la ville, tracé des rues & places, établissements publics, civils & militaires", séance du 6 mars 1853, in A.G., 6, V.
- 51 .- Délib. Conseil Munic., 16 mars 1853, in A.C.T., 1D^I 19, pag. 148, r°.

- 52 .- Ibid. "Opinion du Colonel du Génie REVEL sur le contenu du Procès-verbal de conférence mixte des 7 février et 4
- 53 .- Travaux Mixtes, séance du 6 mars 1853, in A.G., 6.V.
- 54 .- Ibid.
- 55 .- Ibid.
- 56 .- Ibid.
- 57 .- Ibid.
- 58 .- Ibid.
- 59 .- Ibid.
- 60 .- Le 6 décembre 1852, une lettre du Ministre des Travaux Publics demande une conférence concernant le passage du chemin de fer de Marseille à Toulon à travers la place. Jusqu'à cette date la ligne ne traversait pas la place.
- 61 .- "Procès Verbal de conférence entre M.M. Corrèze, Lieutenant-Colonel, Chef du Génie de la place de Toulon, et Tassy, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé du service de l'arrondissement de l'Ouest, dans le département du Var, au sujet de la construction d'un chemin de fer entre Marseille et Toulon, pour la partie comprise dans le Département du Var", le 24 juillet 1846, in A.G., 6.IV.
- 62 .- Ibid.
- 63 .- RADULX, "Projet de Chemins de fer, grues, &^a pour faciliter les transports des matières de la Direction d'Artillerie de Marine du Port de Toulon", le 12 octobre 1852, in A.N., DD² 1036.

- 64 .- REVEL, "Opinion du Colonel du Génie REVEL sur le contenu du Procès-verbal de conférence mixte des 7 février et 4 mars 1856, relatif au projet de tracé des rues de Toulon agrandi", le 8 août 1856, in A.G., 6.V.
- 65 .- Délib. Cons. Munic., 18 mai 1852, in A.C.T., 1D^I 19, p.24, v^o.
- 66 .- Délib. Cons. Munic., 15 septembre 1858, in A.C.T., 1D^I 24, pp. 136r^o-137 r^o.
- 67 .- Délib. Cons. Munic., 16 août 1859, in A.C.T., 1D^I 25, p.82 r^o.
- SUR L'ADMINISTRATION DES ARSENAUX
- 68 .- En 1853, pendant la séance du 16 mars au Conseil Municipal, Peyruc avait estimé à 300 francs le mètre carré le prix des terrains de l'ancienne ville à acquérir pour élargir les rues selon le plan d'alignement de 1850.

SUR L'ADMINISTRATION DES ARSENAUX.

Notes pour servir d'introduction à l'étude des rapports entre les fonctions d'une place maritime et le développement urbain connexe.

Très tôt, la technicité propre à la construction navale se présente comme l'élaboration de rapports rigides entre "raisons" et "parties" d'un navire. Cette élaboration obéit à des impératifs techniques hétérogènes; ils doivent composer avec une organisation administrative qui est un ordonnancement des pouvoirs d'en décider. Qu'il puisse y avoir administration et donc décision à tous les niveaux et dans toutes les instances des services; non seulement de la Marine, mais encore des autres corps concernés par la construction et l'entretien de ces bâtiments, cela n'est possible et concevable qu'à cette condition que la construction cesse d'être la reproduction empirique de modèles concrets améliorés par tâtonnement, pour devenir le résultat de diverses combinaisons contrôlées d'effets évaluable. A la limite toute idéale de cette intention administrative, la Marine ne vise plus à réaliser des objets, mais des ensembles d'effets dont l'évaluation peut relever des finances: calcul des coûts et de la rentabilité; de la Guerre: tenue à la mer, manœuvres, vitesse; des Ponts & Chaussées: organisation des établissements portuaires qui facilitent la construction et le radoub, comme la conservation des vaisseaux construits, et donc la réglementation de l'espace de l'arsenal; le Génie naval, enfin, pour l'organisation du travail sur les chantiers et le contrôle scientifique et technique. En effet, sur ce chantier, la technique de construction prend le pas sur le savoir-faire des hommes de mé-

SUR L'ADMINISTRATION DES ARSENAUX

Jacques GUILLERME .

SUR L'ADMINISTRATION DES ARSENAUX.

Notes pour servir d'introduction à l'étude des rapports entre les fonctions d'une place maritime et le développement urbain connexe.

Très tôt, la technicité propre à la construction navale se présente comme l'élaboration de rapports réglés entre "raisons" et "parties" d'un navire. Cette élaboration obéit à des impératifs techniques hétérogènes; ils doivent composer avec une organisation de fonctions industrielles et administratives qui est un ordonnancement des pouvoirs d'en décider. Qu'il puisse y avoir administration et donc décision à tous les niveaux et dans toutes les instances des services, non seulement de la Marine, mais encore des autres corps concernés par la construction et l'entretien de ces bâtiments, cela n'est possible et concevable qu'à cette condition que la construction cesse d'être la reproduction empirique de modèles concrets améliorés par tâtonnement, pour devenir la résultante de diverses combinaisons contrôlables d'effets évaluables. A la limite toute idéale de cette intention administrative, la Marine ne vise plus à réaliser des objets, mais des ensembles d'effets dont l'évaluation peut relever des Finances: calcul des coûts et de la rentabilité; de la Guerre: tenue à la mer, manoeuvres, vitesse; des Ponts & Chaussées: organisation des établissements portuaires qui facilitent la construction et le radoub, comme la conservation des vaisseaux construits, et donc la réglementation de l'espace de l'arsenal; le Génie naval, enfin, pour l'organisation du travail sur les chantiers et le contrôle scientifique et technique. En effet, sur ce chantier, la technique de construction prend le pas sur le savoir-faire des hommes de mé-

tier, dans tous les cas où l'on prétend évaluer les effets de ce que l'on a conçu, grâce à un ensemble d'instruments eux-mêmes contrôlés scientifiquement. On comprend que la mise en place des conditions de cette évaluation technique des effets soit allée de pair avec l'organisation de la Marine. Le vaisseau produit n'est qu'un moment de ce processus. La Cour est le principe régulateur. L'induction y a sa part, qui vise à dégager des prescriptions partout valables. Elle s'exerce sous la forme de réponses des Ports aux Enquêtes formulées à Paris. Le Ministère rassemble, examine, compare, promeut et promulgue. Ainsi s'établit un circuit réflexif entre des lieux périphériques et un centre de décision; le centre, par ses questions, tend à clarifier l'expression des pratiques locales et prétend les uniformiser. Il est entendu que le perfectionnement de cet ordre des décisions se confonde avec une application plus rigoureuse des principes contrôlés aux situations concrètes.

Dans cet ensemble, l'Arsenal occupe une situation singulière : c'est en ce lieu qu'il convient de faire coïncider l'abstraction planificatrice et normalisatrice des effets, avec la réalisation de la chose : la frégate, le vaisseau. Pour cela il y faut mettre à l'oeuvre le temps, l'espace, les hommes, les matières et combiner alors leurs "effets" selon des "rationalités" qui ne se laissent réduire en raison que pour avoir par nécessité, fait l'objet de décisions improvisées. On ne peut même pas dire toujours qu'elles ne soient conformes à la règle locale que par manquement aux principes, ou n'effectuent le principe que par distorsion de la règle : il suffit de l'extrême abstraction du modèle qui préside à cette organisation pour que toutes sortes de pratiques s'instaurent dans l'écart ainsi ouvert. En quelque sorte, dès lors que le Ministère ne se contente pas de contrôler, mais veut administrer, il est saisi par le processus d'abstraction qui, seul, pourrait lui assurer

cette maîtrise jusqu'au détail. Il se subordonne au modèle scientifique à l'honneur, dans lequel il croit trouver la justification de ses prétentions.

Et cependant, en gros, les choses, dans l'Arsenal, se font, alors même qu'il agrège des services d'importances, de fonctions et de finalités diverses et souvent contradictoires. Cette disparité compose, à Toulon, avec les difficultés des lieux où sont disposés les édifices; une disparité de cas et de combinaisons, dont témoigne une correspondance pléthorique : entre l'Arsenal et le Ministère, entre les différents services du Port, entre les fonctions: administratives, techniques, de la guerre, de commandement de la Marine, l'information circule et, ce faisant, polit et règle ses argumentations. Le "papier" a ses normes. Elles ne conviennent pas à tous. La singularité toulonnaise s'exprime très tôt par l'intermédiaire de cet instrument privilégié du perfectionnement de la Marine française.

Parmi les procédés utilisés dans les Ports pour subvertir les intentions normalisatrices du Ministère, le premier consiste à simplement nier l'efficace du "papier", la possibilité même d'une transmission de l'information. Déjà en 1672, le roi envoie un Mémoire pour être annoté dans tous les ports; l'enquête porte sur les différentes constructions de France et d'Angleterre. Le but visé est déjà l'uniformisation des procédés de construction, la méthode, l'examen des différences, pour leur dépassement. A cette époque, les obstacles sont considérables. Ce ne sont pas des ingénieurs qui construisent, mais des maîtres-charpentiers. Ceux-ci ne sont jamais disposés à démontrer leurs procédés, ni à les remettre en question. On le sait, et le Mémoire du roi coupe court à l'objection: "il n'y a pas d'apparence, écrit-on, que les maîtres-charpentiers ne soient persuadés que ce soit une perfection" que les formes qu'ils ont

su mettre au point.

Prenant ainsi d'avance en compte cet argument de refus à l'Enquête, l'administration le retourne contre ses protagonistes en posant que "c'est une preuve que les charpentiers anglais sont plus justes dans leurs mesures et proportions que les françois". La conclusion s'impose :

"Il faut seulement travailler à les en faire corriger (les maîtres-charpentiers) et chercher les moyens d'estre plus justes et plus sçavantz dans leurs proportions".

L'administration a proposé sa réponse : elle concerne la mesure, seul élément du travail de charpenterie qu'elle puisse contrôler. Quant à la nécessité d'être "sçavant", c'est par ce second biais que le Ministère espère avoir prise sur les proportions des navires : disposer d'une maîtrise technique enseignée dans les écoles, contrôlée par les Inspecteurs et vérifiée par la géométrisation des formes. Dans tous les cas, c'est la mesure qui doit commander la construction, ce qui est proprement extraire, abstraire l'acte de mesurer du procédé constructif. Toulon a fait une réponse ironique et savoureuse : "Il serait nécessaire, pour mieux esclaircir toutes ces difficultés, qu'on eust des Maistres-charpentiers et d'Angleterre et de Provence pour disputer de la perfection de leurs fabriques et là on verroit mieux au jour les deffaults qui se rencontrent aux navires anglais, soit par leurs discours, par leurs plans et profils que figures. Et-ajoutent-ils non sans perfidie, par des raisons très pressenties qu'on ne met pas sur le papier et qui serviroient à connoistre les veritables proportions".

☉ L'irréalisme d'une telle conférence répond à l'inconséquence des propositions ministérielles. Pour uniformiser les mesures, il faut compter avec la dénomination des parties com-

posantes et avec les unités de mesure qui varient d'un port à l'autre. Mais encore faudrait-il que les caractéristiques de dimension retenues soient toujours les mêmes. Or elles diffèrent selon les méthodes d'assemblage. Mesurer n'est pas un acte abstrait de la manière, non plus que de la matière dont on dispose. Opératoire, la mesure s'inscrit dans une intention constructive qui doit composer avec de multiples circonstances. Peut-être est-ce dans le couplage des contrôles technique et financier que la démesure de l'ambition normalisatrice apparaît le mieux : les devis envoyés à la Cour sont tout bonnement indéchiffrables pour elle.

Quand bien même on parviendrait à les lire, le Conseil du port de Toulon nous a rappelé que "des raisons très pressenties" rendent les mesures préalables inopérantes pour régler "les proportions véritables" des navires. Achievés et mis à l'eau, leurs tenues diffèrent, alors que les prescriptions du ministère ont été scrupuleusement respectées. Ne pouvant se mettre sur papier, ces raisons n'ont pas d'existence administrative.

Reste l'échange verbal : le colloque entre artisans. Sa réussite paraît cependant fort douteuse. On sait que l'une des missions imparties aux inspecteurs de construction quelques années plus tard sera de "suppléer au manque d'expression des charpentiers". L'homme de métier sait montrer, mais ne saurait dire. Souvent, il ne veut dire. En octobre 1682, un certain Chabert, promu aux fonctions d'enseignant à l'école de construction de Toulon interrompit brusquement son cours, refusant de poursuivre, même sous la menace de la prison. Il ne pouvait divulguer certains secrets de métier. L'affaire fit quelque bruit et Chabert dut obtempérer, au moins formellement.

En transformant, grâce à ces écoles, les charpentiers en

"constructeurs", puis en leur substituant des ingénieurs constructeurs, le Ministère aurait pu espérer résoudre ces difficultés. On en fit surgir d'autres. Les ingénieurs des ports, instruits de géométrie, ont, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, toutes les raisons de revendiquer le savoir scientifique qu'on leur a inculqué. Chacun prétendra le mettre au mieux en pratique dans son propre système de construction. Il multipliera les interventions auprès du ministère pour tenter de l'imposer. C'est la guerre des systèmes. Les multiples solutions possibles qu'offrent dorénavant des techniques mieux maîtrisées, se combinent avec des manières héritées de traditions locales. Ces dernières, en tout état de cause, sont difficilement modifiables, étant matérialisées dans la machinerie et l'organisation spatiale de l'arsenal.

Le 14 août 1784, un Conseil de la marine de Toulon se réunit pour donner son avis sur une lettre du ministre, traitant de "l'uniformité à établir sur tous les ouvrages relatifs à la construction et à l'armement des vaisseaux". Lecture faite, on s'avise "qu'encore que cette uniformité dans tous les ports fût désirable et très économique, on pourrait motiver dans celui-ci les différences qui ont lieu en certaines parties, de manière à en conserver l'usage". Remarquant qu'il pourroit en être de même dans les autres départements", on propose une procédure : "commencer par dresser un état détaillé de tous les ouvrages et ustenciles que l'on sçait être travaillés différemment dans ce port-ci, en spécifiant les raisons de ces différences". Ce document serait envoyé dans les autres ports, afin qu'ils en prennent connaissance et dressent, à leur tour, l'état de leurs "différences" dans leurs pratiques et ouvrages. Ces données rassemblées en un "résultat d'opinions", le ministère prononcerait.

Coup Comment cette rhapsodie de cas singuliers pourrait-elle

donner lieu à un choix raisonné? On voit mieux le temps gagné pour maintenir les choses en l'état. Ce que confirme la réponse de Castries; il approuve le projet : "Sa Majesté fera connaître incessamment ses intentions sur la manière dont les ports devront présenter leurs opinions respectives".

Sans craindre la surenchère, ce sera, sous peu, chose faite. On a damé le pion à la prétention toulonnaise : ses "différences" ne serviront pas de référence pour déterminer le propre des autres ports. Mais ce sera à ce prix qui touche à l'absurde : normaliser des opinions.

L'éducation rationnelle que l'on a voulu présente dans chaque port les a faits raisonneurs. La correspondance se gonfle, mais les arguments terminent en arguties. A ces confusions entre raisons et ratiocinations, le coup de force de Borda veut mettre un terme, au nom même des principes directeurs qui ont conduit à une telle hypertrophie de rationalité. Les ingénieurs que l'on a faits "sçavantz et justes dans leurs mesures" auront beau jeu de dénoncer leur réduction à l'état de charpentier.

En imposant un modèle général de vaisseau réglé jusqu'au détail et qu'il suffit de reproduire partout et toujours; faisant ainsi des ingénieurs locaux de simples exécutants, le Ministère prononce l'incapacité de l'architecture navale à devenir une science de la construction. L'idéal fabuleux de posséder des principes généraux si puissants et si féconds, qu'ils porteraient en eux le pouvoir de régler déductivement le processus de construction, et de produire le meilleur modèle est abandonné. Le modèle proposé par le ministère sera tel, par décret.

L'innovation excita un tollé dans les arsenaux. Si le progrès de l'instrument de guerre fut indéniable, on discuta beaucoup sur les avantages économiques. L'un des principaux argu -

ments en faveur du système de Borda fut "l'uniformité qu'il établit dans les gréements". Il avait "l'avantage de faciliter les réparations et de procurer des rechanges à tous les bâtiments de guerre, quel que soit le port de France où ils relâchent". Avantage si évident, qu'il semble devoir l'emporter sur toute autre considération. Cinquante ans plus tard, ce ne sera pas encore le cas.

Un procès-verbal du conseil d'administration du port daté 3 mars 1834, fait état d'une discussion qui s'est élevée à propos de l'établissement de l'atelier d'assemblage des mâts et du magasin des mâtures confectionnées. Le document est intéressant car il signale l'enchevêtrement de deux types de problèmes : l'organisation spatiale de l'arsenal dans le site de Toulon, et la gestion des services. Nous reviendrons sur le premier point du débat soulevé au conseil : il concerne une nécessité constamment évoquée à l'arsenal, celui de son agrandissement. Notons simplement ici que les avis diffèrent sur l'opportunité de déplacer l'atelier et son magasin vers l'est de la rade, au Mourillon, à l'écart de l'arsenal et près du nouveau chantier de construction. Le directeur des constructions navales s'oppose énergiquement à cette solution. Il n'est pas question d'éloigner cet établissement car "il n'y a aucun détail qui ait plus besoin d'être auprès de la direction : aucun ne donne lieu à plus d'incidens quotidiens, à plus de visites de la part des ingénieurs et de celles des officiers de vaisseau; ni de plus fréquentes manoeuvres à diriger sous les yeux des chefs par les maîtres de l'atelier".

Si ce "détail" doit demeurer sous les yeux des chefs et de la direction, c'est à l'évidence qu'il y a conflit à propos de la gestion des mâtures. L'exposé fort didactique qui suit révèle les véritables interlocuteurs, les officiers de vaisseaux ; pour emporter leur adhésion, on en appellera à des ver-

tus militaires:

"Il ne faut pas, dit-il, considérer les mâts en magasin, comme un dépôt immobile qui une fois rangé, peut être tenu sous clef jusqu'à l'armement lointain de tel ou tel Bâtiment. Il serait de mauvaise Administration d'en agir ainsi. L'Economie et la prudence militaire, veulent qu'il n'y ait de mât affecté à chaque Bâtiment que numériquement et non individuellement. C'est à dire, que lorsqu'on veut mâter un Bâtiment, on doit toujours lui destiner en premier lieu, sans égard à l'appartenance nominale, les pièces les plus agées, parmi celles de son rang encore propre au service, afin de maintenir constamment les dromes aussi près que possible de l'état neuf ; d'éviter des pertes immenses en argent, et des graves déceptions quand on aurait à mettre une escadre dehors.

Il résulte de là une indispensable et perpétuelle liaison entre les faits de l'Atelier et le Magasin : une nécessité continue de vérification, de remuement, d'extraction et de remplacement parmi les matériaux entreposés".

Ce qui est en cause, c'est l'industrialisation de la construction des navires, et la difficulté à faire admettre à ceux qui s'en servent, qu'il est de leur intérêt d'adhérer à la logique de la série qui préside à la fabrication des mâts, de renoncer donc à leur appropriation. On insiste : les mâts doivent être affectés numériquement et non individuellement ; selon l'ordre de la vétusté et sans égard à l'appartenance nominale. Soit une logique de la production et de la consommation étrangère aux valeurs de l'officier responsable de son bâtiment, pour qui toute une tradition fait du vaisseau dont il a charge, un prolongement de son propre corps.

L'histoire de l'organisation de la marine pourrait être lue comme celle du conflit entre les experts en construction

et en navigation. On sait les obstacles mis à l'effort de rationalisation de la construction par le privilège accordé aux officiers sous Choiseul dans la direction des travaux. Si l'ordonnance qu'il édicta en 1765 n'eut qu'une brève existence, celle de 1776 repose sur le même principe, énoncé dans le rapport au roi qui la précède : que " l'instrument de guerre, quel qu'il soit, doit être fabriqué par celui qui s'en sert".

Le principe trouve encore des avocats en 1882. Dans le cas des magasins de mâtures, la résistance des officiers répond au propos irrité de Gougeard, pour qui "les organisations se ressentent toujours du milieu social dans lequel elles ont pris naissance".

Le même Gougeard identifiait les arsenaux à des "usines maritimes" destinées à "réunir et conserver (...) la flotte à tous ses degrés de préparation"; en dépit de l'esprit des règlements qui inclinait aux routines de conservation, des usines de telle ampleur ne pouvaient ne pas être le banc d'essai de maintes applications. Déjà, en 1820, Dupin célébrait à l'Institut la progrès des arts et des sciences de la marine depuis la paix. Mais la multitude d'innovations qu'il relève n'éclaire guère sur la genèse des ingéniosités dans le milieu technico-administratif des arsenaux; la brièveté obligée de son propos ne lui eût certes pas permis d'aborder cette matière complexe, voire confuse. Or les archives du port de Toulon attestent que les figures du progrès technique les plus disparates se sont présentées au XIXe siècle, tant à la source qu'à l'essai des innovations. Il est arrivé que l'initiative vint d'un entrepreneur; ainsi de Guillaud qui prit argument du nouveau système des poids et mesure pour uniformiser, dans ses usines, les pièces d'approvisionnement métallique. L'exemple n'est pas unique; malgré la suspicion qui pèse sur les entrepreneurs de mettre plus de zèle à tirer vers le profit qu'à satisfaire aux exigences de

qualité.

Lorsque, en 1841, Tupinier vante le travail des ports et des usines de la marine, dont les productions sont soumises à de soigneuses épreuves de recette c'est pour stigmatiser "les partisans exclusifs de l'industrie privée". Désormais, ils cherchent à s'imposer dans les instances parlementaires, ce qui pose le problème de la valeur du modèle de l'entreprise privée, à l'égard de l'organisation des arsenaux.

Si frappante soit-elle, l'opposition du privé et du public n'est qu'un facteur parmi d'autres dans l'économie des innovations. Il faut ici distinguer ce qui relève de la réflexion des autorités, locales ou centrales, sur la marche des services, de ce qui ressortit à des transferts radicaux de technologies. A cet égard, ce n'est pas sans prudence qu'il faut lire les auteurs récents qui dénoncent sans nuance la persistance de moyens archaïques dans l'arsenal. Lorsque Coppier en 1861 veut introduire le système de centralisation énergétique d'Armstrong, pour mouvoir au Mourillon moteurs et manutentions, le rapporteur du projet a beau jeu de critiquer son inadéquation : l'agrégat des travaux dispersés à l'Arsenal seraient mieux servis par des moteurs animés, des chevaux en l'espèce, d'autant plus idoines que le travail forcé est en voie d'extinction et que les ouvriers libres font craindre des conflits

La motorisation des travaux a été, assurément, tardive à Toulon; ce n'est qu'en 1834 que l'on établit une scierie à vapeur, à la demande des Constructions navales qui se plaignent de ce que "les sciages à bras sont lents et insuffisants". Peu auparavant, on avait substitué "une machine à feu locomobile de six chevaux" au manège de quatre chevaux qui servait à "corroyer le mortier (...) pour de grands travaux de maçonnerie". Mais si ces applications peuvent paraître tardives aux yeux des zéloteurs naïfs du machinisme, il n'y a pas lieu d'incriminer

d'incriminer le seul poids des routines. L'installation des machines a été envisagée bien plus tôt et la décision de les monter semble avoir obéi à un ensemble d'appréciations technologiques motivées. Une enquête du Ministère en 1820 se justifie d'elle même par le sentiment que "les arsenaux maritimes sont en arrière" des usines que servent des machines à vapeur. On pressent que

"les gros ouvrages de forges, le sciage des bois, le halage à terre des corps flottants de fortes dimensions, le laminage des métaux, le forage des pompes, les ouvrages de tour qui demandent de la force et de la précision, le curage des ports, les épaissements, sont autant d'objets pour lesquels il est probable qu'il serait avantageux d'appliquer la machine à feu..."

Mais le Ministère prévient aussi les intendants et leurs ingénieurs d'un empressement mal entendu en faveur de l'innovation et leur demande d'estimer au plus juste le poids des avantages "économie de la main d'oeuvre (...) célérité d'exécution, précision des ouvrages" au regard des servitudes, parmi lesquelles la moindre n'était pas la présence encombrante d'une chiourme nombreuse constituant un abondant réservoir de main d'oeuvre; les auteurs de l'enquête ne s'y trompent pas qui soulignent qu' "un arsenal maritime ne saurait être dirigé d'après les mêmes considérations" que celles qui prévalent dans les "établissements particuliers" de toute sorte.

Au demeurant, deux facteurs parmi les plus décisifs de la technicité de l'arsenal dans la première moitié du XIXe siècle résultent, précisément d'une surcharge de cette main d'oeuvre particulière qu'est la chiourme et du système bureaucratique ayant en charge la collectivité disparate qui ouvrait, en tous ses dans les limites du domaine maritime. De la coexistence d'une chiourme nombreuse et d'une foule d'agents de l'Etat, d'entrepreneurs et d'ouvriers libres, tous soumis à diverses régle-

mentations, résultait une complexité de moyens et de fins dont on imagine mal qu'elle pût tendre à la novation et favoriser des initiatives. Or, il semble bien que, dans quelques circonstances particulières, cette complexité apparemment inefficace ait pu faciliter, pour un temps, des tendances à l'innovation technique, en ait couvert le développement, un peu à la manière dont on assure, aujourd'hui, que de l'ordre peut naître du désordre apparent de systèmes physico-chimiques complexes.

Cette tendance et sa perpétuation momentanée sont parfaitement illustrées par le passage tumultueux de l'ingénieur des travaux maritimes Antoine Raucourt, qui en eut la direction par intérim. Toute sa vie professionnelle qui commence par la mise au travail autoritaire des chiourmes et s'achève par des projets ambitieux de réforme politique a été une longue application à surmonter les obstacles qu'opposent la physique des matériaux et les résistances sociales.

Toute sa vie professionnelle qui commence par la mise au travail autoritaire des chiourmes et s'achève par des projets ambitieux de réforme politique a été une longue application à surmonter les obstacles qu'opposent la physique des matériaux et les résistances sociales.

Le journal de ses constructions à Toulon, les vicissitudes de ses projets, le caractère du front d'innovation qu'il établit s'éclairent si l'on prend la peine de se représenter l'organisation, à son époque, de l'administration de l'établissement toulonnais. La plupart des pièces touchant à la vie du port se trouvent multipliées dans les divers registres de correspondance tenus par les services; savoir - sous la responsabilité du Commandant de la marine (ou du Préfet maritime, l'appellation varie) les diverses Directions (Constructions navales, Mouvement du Port, Artillerie, Travaux hydrauliques, etc...) sont tributaires pour ce qui de la gestion (comptabilité d'es-

pèces et matières) des ordres de l'Intendant qu'assistent des inspecteurs, des commissaires et toute une bureaucratie diversement efficace et probe. Elle a ses règles, ses formes, ses prétentions, tour à tour vantées ou rabattues lorsque les dehors sur quoi elle se détermine la provoquent à se modifier plus ou moins violemment. Sa fonction est de communication entre les diverses instances qui ont pour fins d'assurer l'ordre, de mener à exécution les programmes de service et de procéder avec la plus grande économie possible. Il est clair que ces buts ne sont jamais atteints sans déperditions, ni déchet. Mais il importe de dissimuler, autant que faire se peut, l'excès de ces pertes, de les tolérer, du moins de les rendre tolérables par une grande minutie de stipulation et d'appareils scrupules de comptabilité.

Ce goût du détail invérifiable, on le trouve notamment dans les essais d'évaluation du travail de la chiourme, lorsqu'elle a été mise en concurrence, à l'initiative de l'Intendant Lareinty, avec les entreprises et les ouvriers libres ou entretenus. A couvrir d'une vaine et fausse précision l'estimation des travaux d'un établissement très disparate et fort nombreux dont le fonctionnement ne répond qu'à une rationalité approximative, la bureaucratie renforce évidemment sa raison d'être, tout en ménageant à son insu, des enclaves de relative liberté d'action; autrement dit, de l'initiative, en matière de mouvements ou d'invention technique trouve avantage à s'exercer dans les lieux et les circonstances où s'affaiblit la vigilance normative; que cette diminution résulte d'un oubli de prescription, ou paradoxalement, d'un excès de stipulation.

La puissance d'invention de Raucourt à Toulon tient pour une grande part à la faculté qu'il eut ou prit de tourner les règlements, souvent avec l'appui de ses supérieurs, tout en profitant de situations de monopole que lui offraient certains articles du corpus réglementaire. S'il eut matière à déployer

un grand génie inventif, si son passage à Toulon illustre bien ce que peut être un front d'innovation, c'est que ses inventions constructives furent favorisées par des conditions locales assurant, au delà des prescriptions ordinaires, la possibilité d'expérimenter dans un domaine séparé des contraintes de la société civile. Ce n'est pas que Raucourt pût faire sans éprouver des limites, des contradictions, mais le sort de ses idées était lié à la singularité de l'ensemble des contraintes qu'il devait assumer et qui, par le seul fait de leur particularité, le mettait en situation d'inventer; la mise à sa disposition d'une multitude de travailleurs peu coûteux, les vues d'économie qui s'en suivent, la volonté de les pousser jusqu'à la limite de l'autarcie, la protection personnelle de l'Intendant, l'avantage attaché à un ordre disciplinaire, strict dans son principe créaient pour un ingénieur une situation exceptionnelle. Disposant d'une donnée inédite Raucourt se trouve rapidement en position, sinon dans la nécessité, de subordonner la composition de ses projets aux caractéristiques de chantier; la gamme des matériaux à sa disposition, l'inhabileté patente de la main-d'oeuvre le déterminent à imaginer des formes d'édifices qui soient en accord avec la nature et l'échelle des composants dont il dispose; d'où son idée de piles de brique à noyau de béton ou de maçonnerie de moëllons, d'où son idée de substituer aux pilots des fondations par compactage, d'où son projet d'une immense voûte ogivale, constituée d'une agrégation de briques bi-cubes, sans nulle charpente, etc... Il est remarquable qu'en plusieurs circonstances, Raucourt ne se priva pas de faire édifier des modèles en petit ou en vraie grandeur, dans la vue d'éprouver la constructibilité et la résistance de ses compositions; mais ses édifices finirent par se révéler trop fragiles; une bourrasque renversa à St Mandrier plusieurs travées d'une galerie en construction, ce qui commença par discréditer son système de travaux par économie. La durée du délai qui sépara les premiers accidents du désaisissement de Raucourt peut é-

tonner. C'est que l'homme, non plus que son protecteur ne se vouldrent intimidés par une infortune momentanée; ils tenaient à leur projet d'organisation disciplinaire de grands chantiers, présumés peu coûteux, et ils suscitèrent toutes sortes d'expertises; le temps gagné fut utilisé à avancer d'autres projets; une fois parvenu à Toulon, le premier rapport des Inspecteurs qui n'était guère favorable, au vu des dommages effectifs, Raucourt n'eut de cesse que de contester ces autorités; d'où l'on voit s'engager une controverse sur les mérites et les défauts de divers dispositifs techniques, où les obstacles qui délimitaient le front d'innovation changent de nature et de fonction. Ce n'est ni la rigidité des règlements, ni les oppositions intéressées à sa mise au travail des forçats que doit surmonter Raucourt, mais la contradiction sur le terrain doctrinal.

Aux ingeniosités mises en oeuvre à la faveur de circonstances economico-administratives très particulières font suite, une fois les controverses technologiques engagées, toute sorte de signes d'une volonté obstinée de manifester post festum un rôle marquant dans l'histoire des techniques.

Raucourt a provoqué la publicité des conflits dont ses inventions furent à tout le moins le prétexte. Sans aller à dessiner une psychologie de l'inventeur, on ne peut s'empêcher de souligner la tendance qui le porte à tracer le cheminement de sa distinction dans un univers particulier, également distant des visées d'ingénieurs du 18e et du 20e siècle (pour simplifier); les unes étant tournées vers l'appropriation du territoire, les autres vers la production de série. Son domaine fut l'organisation disciplinaire de vastes chantiers dont les travaux répètent des motifs d'ingéniosité et produisent, simultanément, de l'économie dans sa figure comptable.

Jusqu'après son retour de Russie, Raucourt défendra passionnément les mérites de son système de chantier; il tiendra

à déposer à l'Académie des sciences, en 1832, une copie des rapports de Raynaud, le commissaire du bagne, assortis de minuties comptables. Reste à examiner la validité des raisons invoquées pour "démontrer" qu'à une certaine date le bagne serait devenu une entreprise profitable à la Marine; il faut saisir l'artifice qui permet de motiver des évaluations au millime près, des travaux accomplis par les forçats dans les divers services du Port.

Mais si la validation comptable paraît une entreprise tout à la fois difficile et contestable; si, pour le dire autrement, elle laisse apercevoir la force des préjugés et des idéologies, comment n'en pas trouver la confirmation dans cette lettre de Lareinty où Hesse, le successeur de Raucourt se voit quasiment intimé par un non-technicien, l'ordre de revêtir de raisons techniques le choix d'un parti technique qu'il ne partageait pas entièrement? L'Intendant ayant reconnu avec "le port", que l'on pouvait modifier, par substitution de matériaux, les détails de construction d'un "projet arrêté" par le Ministère, il fait remarquer à son Directeur des travaux maritimes que le courrier de ce dernier "ne présente pas ce caractère officiel qui doit servir à amener des changements dans un projet arrêté". Aussi demande-t-il à Hesse, avec courtoisie mais fermement, de rédiger "un rapport raisonné signé de vous qui (...) transmis par moi, puisse servir de base à la décision de son Excellence" et il lui suggère sans ambages que le nouveau parti ne "doive donner lieu dans (son) rapport à aucune expression dubitative". On ne peut mieux illustrer la subordination hiérarchique qui caractériserait ce qu'on nomme (à tort, au demeurant) la technocratie.

Le milieu conflictuel, inventif ou routinier, selon les cas, que compose l'arsenal se réfère à des critères d'évaluation qui sont évidemment dominés par les vues générales du Ministère et des appréciations économiques globales qui

répondent à d'autres règles que celles qui déterminent la finalité économique d'activités locales. En définitive, diverses rationalités techno-économiques s'articulent dans la suite des événements qui marquent l'histoire technique de ces établissements considérables que sont au 19^e siècle les arsenaux maritimes.

Si l'heureux équilibre des comptes ne trompe personne, et facilite le travail de tous, il est un autre aspect de la gestion locale des manquements à la règle qui mieux encore indique la singularité de l'arsenal dans l'administration de la marine. Il s'agit de cette pratique qui consiste à prendre son temps, aussi bien dans l'usage des fonds mensuellement alloués, que pour la mise en oeuvre de travaux. On joue la hâte ou la temporisation : on les combine. Combinaison qui ne tourne pas toujours à la machination, tant s'en faut.

Quelques éléments d'une correspondance decennale, de 1825 à 1835, sur le magasin des vivres de Toulon en donne un aperçu : Bernard, Directeur des Travaux maritimes et rapporteur d'une commission sur l'agrandissement de l'arsenal signale que "la Marine ne possédant pas à Toulon de magasins des vivres, on loue à des prix très élevés depuis un grand nombre d'années, de mauvaises maisons situées au Parti et qui ne contenant qu'une partie des denrées, obligent souvent à prendre d'autres maisons que la Marine paye d'autant plus cher, que les propriétaires connaissent le besoin que l'on éprouve d'augmenter les dépôts, exigent souvent des prix exorbitants. A ces inconvénients se joignent le défaut de surveillance et des dépenses inutiles qu'occasionnent les transports des grains à la boulangerie situées à l'autre extrémité de la ville.

La Marine ayant le plus grand intérêt de faire cesser semblable état des choses qui, à la vérité, existe peut-être depuis cent ans, mais n'en est pas moins aussi dispendieux que vicieux, on propose de placer un magasin de vivres à Castigneau

près de la boulangerie".

Cette proposition de Bernard prenait place dans un grand projet d'agrandissement de l'arsenal vers l'ouest, à Castigneau. Le projet constamment repris et abandonné : si cet emplacement "est le seul qui puisse se lier facilement à l'arsenal actuel et former un tout avec lui" les difficultés qu'on éprouva pour vaincre les sources qui se déclarèrent lorsque l'on tenta les épaissements firent abandonner les projets d'agrandissement". Dans leurs conclusions, les commissions d'avril et août 1825 décrétèrent ces difficultés dépassées : "aujourd'hui (...) l'on a les moyens de surmonter toutes les difficultés".

Le ministère veut cependant s'assurer, précise ses questions. Bernard maintient ses positions : l'agrandissement à Castigneau est non seulement possible, mais facile. "Le magasin des vivres sera placé près de la boulangerie et les communications avec cet établissement seront facilement établies ; on pourra d'ailleurs arriver au magasin des vivres par mer et par terre".

Cependant, il n'en sera pas ainsi décidé. Le 15 avril 1828 Montluisant, alors directeur des Travaux maritimes, écrit à l'amiral. Son propos : pouvoir commencer les travaux pour "l'établissement des vivres et de la boulangerie à l'est de la vieille darse", c'est à dire à l'opposé de la rade par rapport à Castigneau. Si les travaux sur ce nouvel emplacement n'ont pas encore commencé, c'est qu'il y faut l'accord de la Guerre. Montluisant l'obtient en août de la même année. Tous les corps et services impliqués étaient parvenus à une entente. Cependant, rien ne se fit, "pour des motifs d'économie et surtout le besoin de gagner du temps affirment sans ironie Collas et Montluisant, le 21 mars 1835. Ils répondent alors par un nouveau projet à une ordonnance royale et à une dépêche du ministre : " il faut trouver un emplacement convenable au bord de la mer

pour le service des subsistances cherché en vain dans l'arsenal et en ville".

On en est resté à la situation de 1825. Les vivres sont toujours au Parti. On apprend même qu'entre temps, la direction de l'arsenal avait envisagé "d'acquérir des maisons particulières qu'elle tient en loyer sur le quai du Parti et dont on la délodge tous les jours ; mais elle a été obligé d'y renoncer devant l'énormité des dépenses à faire et par les difficultés contentieuses". La boulangerie est toujours en place aux abords de Castigneau, et l'on revient à l'idée d'y construire le magasin des vivres. Il sera placé, selon ce nouveau projet dans un ouvrage à cornes, détaché en avant des bastions ouest de la darse neuve. Deux jours après la signature de ce Procès-verbal, un post-scriptum y est joint : ce n'est rien de moins qu'un nouveau projet. On propose de renoncer aux ouvrages détachés au profit d'un tracé continu, en couronne, cette solution "permettant de réunir la boulangerie aux autres dépendances des vivres et de ne former qu'un seul ensemble clos, facilement accessible par terre et par mer".

Vers la fin de ce post-scriptum, on réserve à l'administration centrale la possibilité de concevoir une autre disposition en suggérant que "lors de l'étude définitive du projet de détail des fortifications", on "élargisse l'espace accordé par le nouveau tracé".

Le règlement de cette situation est indéniablement utile. Il ne semble pas devoir être l'occasion de conflits considérables entre la Marine, la Guerre, les Travaux maritimes : il s'agit de réunir une boulangerie et un magasin ! Cependant, en l'affaire, durant ces dix années - plus d'un siècle si nous devons en croire Bernard - , l'ordre des possibles fut le seul ordre réel. Mais cet ordre réel ne relève aucunement d'une vision trop lissée, mélodique de l'histoire. C'est en fait et en toute

circonstance, un ordre polémique; il repose sur une résistance nécessaire, parfois pathétique, au déclin physique de tout ce que l'arsenal produit et maintient; aussi n'est-ce pas sans raison que Bernard, en août 1825, put conclure un rapport sur l'agrandissement de l'arsenal, en invoquant "le profond chagrin" qu'inspire la vue de "beaux vaisseaux (...) pourrir sur leurs amarres et disparaître 10 à 12 années après leur construction", qu'il y a lieu de "conduire à Brest ou à Rochefort pour être radoubés ou condamnés". Un ménagement inquiet du temps, dans la vue de conserver des organes, tel est le ressort qui soutient toute organisation techniquement et émotivement enracinée en un lieu.

SUBVENTION S.R.A. n° 85/696, ayant pour titre:

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

EQUIPE: A.V.M., UPA de Nancy, 54600 Villers-les-Nancy.

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE: Marilù CANTELLI.

FICHE RESUMEE.

Ce rapport rend compte de l'état d'avancement de notre recherche au terme de la première année : nous avons travaillé sur l'évolution de la ville et de l'arsenal de Vauban, à 1863.

Notre introduction relative aux agrandissements de Toulon avant le XIX^e siècle vise à saisir le fonctionnement du pouvoir municipal dans sa maîtrise des affaires de la ville. Ce problème nous a intéressé en premier lieu, tout le long de l'étude, d'autant plus que ce pouvoir se réduit au fur et à mesure que la ville se militarise. Mais au XIX^e siècle nous assistons au retournement graduel de cette situation.

L'un des axes de l'étude est l'analyse des relations entre projet de l'espace et partage des responsabilités entre les autorités déterminantes. Les documents consultés sont surtout les rapports des Commissions Mixtes aux Archives du Génie, les séries DD² des Archives Nationales et les Délibérations du Conseil Municipal des archives de Toulon. Les Archives Départementales de Draguignan nous ont documenté à l'égard de plusieurs problèmes, mais nous pensons de les exploiter dans la deuxième partie de la recherche prévue pour l'année 1987-1988, car, plutôt que sur la ville, ces archives nous ont renseigné sur les projets des édifices publics ainsi que sur des problèmes de société que nous n'avons pu approfondir jusqu'ici.

Les questions qui ont guidé la deuxième partie de ce travail, consacré aux projets du XIX^e siècle, portent plus particulièrement sur l'analyse des différents plans et des relations annexées. Le XIX^e siècle toulonnais continue à saisir la ville comme une entité définie par le tracé d'une enceinte. Chaque niveau d'intervention de tout projet repéré, nous a interrogé sur la nature des nouveaux besoins, les différences, que la société en mutation met en place.

Notre rapport s'arrête, comme prévu, à la fin du Second Empire, que à laquelle seul le projet d'agrandissement est défini mais non l'édification de la nouvelle ville.