

Les navettes maritimes de la rade de Toulon

Toulon partage avec Lorient la particularité de disposer d'une prolongation sur sa rade des lignes d'autobus terrestres, même s'il convient de ne pas oublier Nantes qui exploite elle aussi, mais en milieu fluvial, sur la Loire et sur l'Erdre, des bateaux-bus, ainsi qu'il est coutume de les appeler.

Mais Toulon, premier réseau de bateaux-bus de France, se distingue par le volume des passagers utilisant les navettes du Réseau Mistral, lequel exploite également les véhicules terrestres, avec près de 2 millions de voyageurs transportés sur rade en 2014 sur trois lignes maritimes disposant de 8 stations ; ce chiffre atteint 2,8 millions si l'on ajoute le trafic de trois lignes vers les îles d'Hyères. Tandis que Lorient, avec 4 lignes exploitées par Lorient Agglomération depuis 1997, dépasse à peine 700 000 passagers à l'année.

Un peu d'histoire

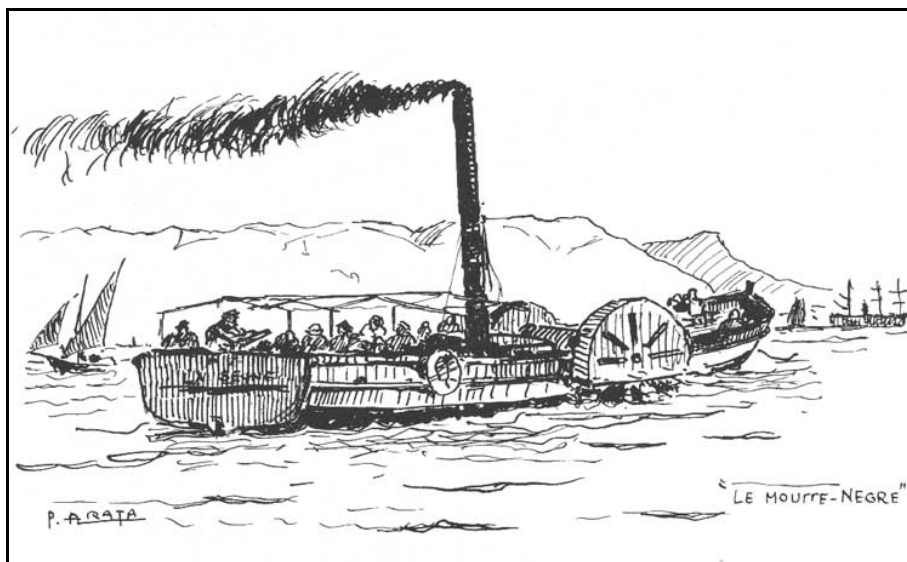
Avant l'avènement de la vapeur, le transport de passagers sur la rade s'effectuait principalement entre Toulon et La Seyne sur Mer à bord de barques à voile ou à avirons avec un chargement n'excédant pas une vingtaine de passagers. Les bateliers de la Seyne assuraient ce trafic très irrégulier, voire interrompu en hiver, car fréquemment perturbé par les tempêtes de Mistral ou les fortes houles d'Est à une époque où la grande jetée n'existait pas encore. Les bateliers de Toulon se consacraient quant à eux au transport des marins dont les vaisseaux étaient au mouillage sur rade.

C'est le 22 juillet 1836, sous le règne de Louis Philippe, qu'à l'initiative des seynois fut inauguré le premier service régulier par bateau à vapeur entre La Seyne et Toulon. Le premier vapeur, construit par les chantiers Mathieu à La Seyne, était un navire de 123 tonneaux en bois, propulsé par des roues à aubes. Baptisé *La Seyne n°1*, il était surnommé par la population seynoise *Mourre Nègre* (visage ou museau noir en provençal) à cause de la tête peinte en noir qui ornait sa proue. A moins qu'il n'ait s'agi du visage des passagers noirci par la fumée et les escarbilles à l'issue de la traversée...

Dans son numéro du 22 juillet 1836, le journal local « Le Toulonnais » titrait :

« **Inauguration d'un service de vapeurs La Seyne-Toulon.**

Toulon et La Seyne viennent d'obtenir un établissement qui est le résultat des progrès de l'industrie. Nous voulons parler du bateau à vapeur qui va faire le service de passagers entre ces deux pays (sic)[...] La machine à vapeur, qui est de six chevaux et à basse pression, a été fabriquée à Toulon par une société d'artistes [...] Elle assure une marche des plus satisfaisantes à un bateau qui réunit toutes les conditions requises pour son service qui sera journalier. Le bateau fera six voyages de chaque point de départ. »



Mais ce nouveau mode de transport ne rencontra pas le succès escompté en raison de la méfiance des usagers, et finalement les difficultés financières eurent raison de l'armateur.

Il faudra attendre une quinzaine d'années pour que, avec les progrès réalisés en matière de technique des machines à vapeur et de construction navale, une nouvelle société voit le jour en 1852 et commande un nouveau vapeur à aubes aux chantiers seynois de Jean Guerry. Ce sera *La Seyne n°2* qui reprend le surnom populaire de *Mourre Nègre*.

Cette concurrence n'était pas du goût des bateliers de La Seyne et de Toulon qui souhaitaient conserver le monopole des transports sur rade pour leurs voiliers. Tant bien que mal la nouvelle ligne maritime va perdurer jusqu'à la fin de la première année d'exploitation où la gestion de la compagnie, grevée semble-t-il par une consommation de charbon excessive, se révèle peu rentable.

Mais les seynois persistent et en 1856 font construire un second vapeur du même type, baptisé *La Seyne n°3* mais dont la figure de proue est dorée, ce qui lui vaut le surnom de *Fasche-d'Ore*.

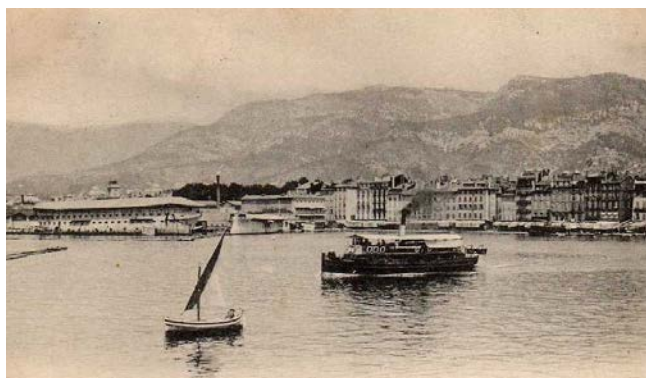
Après quelques péripéties générées par la concurrence entre les deux bateaux, sous l'impulsion de



M. Nouvel le fonctionnement des deux navettes entre La Seyne et Toulon devient régulier et des plus satisfaisant au dire des usagers. C'est d'ailleurs ce qu'en dira George Sand lors de son séjour à Tamaris en 1861 : « *Dans vingt minutes on effectue la plus délicieuse des traversées* ».

La compagnie seynoise, avec le concours des Forges et Chantiers de Méditerranée fondés en 1855, va s'étoffer progressivement et mettre en service au cours des années 1860 qui vont suivre des unités propulsées par hélice dont les noms restent dans la mémoire seynoise : *l'Union*, *La Mouche*, le *Favori I*, *l'Abeille*, *l'Hirondelle*, tous en bois, construits dans les années 1870-1880. Ils seront suivis par 5 navires en fer : la *Mouette* (1889), *l'Alcyon* (1898), *l'Albatros* (1901), le *Lagane* (1913) et le *Favori II* (1928).

L'Étoile du Matin, deux mâts goélette en bois, construite par les chantiers Curet en 1886-1887, occupe dans cette flottille une place à part dans le cœur des usagers de la ligne.



Départ de Toulon



Arrivée à Tamaris

A la même époque, en 1880, l'entreprise Cabissol et Caffarena exploite une liaison régulière entre Toulon et Balaguier, faubourg de La Seyne. Tandis qu'une autre ligne fonctionne deux fois par jour grâce à la Compagnie Lambert entre Toulon et Saint-Mandrier, sur un petit bateau qui n'accepte qu'une vingtaine de passagers, le *Cros Saint Georges*. Mais cette dernière est victime à partir de 1887 de la concurrence féroce que lui livre un enfant du pays, nouveau venu à Tamaris, Marius Michel devenu Michel de Pierredon en 1882, plus connu en baie de Toulon sous le nom de Michel Pacha. Il a pour projet de développer les liaisons maritimes entre Toulon, Saint-Mandrier, Tamaris, le Manteau et Les Sablettes et s'attelle rapidement à la tâche avec un premier bateau l'*Eclair*, puis un autre *Le Petit Manteau*, avant que ne suivent *Le Seynois*, le *Bois Sacré* et le *Saint-Mandrier*. Des appontements sont construits à Tamaris et au Manteau, ainsi qu'un petit port aux Sablettes. Michel Pacha commande ses bateaux, de petits vapeurs en bois baptisés steam-boats, en Angleterre. Après ceux qui précèdent il y aura encore, souvenirs de ses exploits en Turquie, le *Bosphore* et le *Stambul*, puis un peu plus tard l'*Express*. Les départs se succédaient toutes les demi-heures. Le service assurait le transport Toulon – Saint-Mandrier et Toulon – Les Sablettes en desservant le port du Manteau et Tamaris. Il fallait 15 minutes pour aller de Toulon à Tamaris, tandis que les omnibus mettaient près d'une heure.



873. LA SEYNE-SUR-MER — Débarcadere des bateaux



1398. SABLETTES-LES-BAINS — Le Débarcadere - Arrivée du bateau

Ce fut la belle époque des bateaux à vapeur de La Seyne, entre 1860 et 1914. Car après la guerre de 1914-1918 la vieille compagnie seynoise va subir la concurrence terrestre des tramways (en service à partir de 1907) et des autobus, à laquelle s'ajoute la hausse du prix du charbon et des salaires. Elle fut finalement contrainte au dépôt de bilan et cessera son service le 18 novembre 1938.

La guerre de 1939-1945 va être une période renaissance pour les navettes à vapeur, les services routiers étant touchés par les réquisitions. Le service sera assuré pendant toute la durée de la guerre et se poursuivra quelques années après. La compagnie avait cependant payé son tribut à la période de guerre et en 1945 seuls restaient en état le *Lagane*, le *Favori II* et la *Mouette*.

Et malgré les efforts de M. Marquand, qui assurait avec compétence la gérance de la compagnie depuis 1920, le début des années 1950 vit la fin du service maritime par vapeurs entre les deux cités du bord de rade.

A partir de 1954, la famille Davin va créer et exploiter une ligne régulière entre Toulon et Saint-Mandrier avec les navires en bois *Creux Saint-Georges I à V*. A partir de 1969, une liaison maritime entre Toulon et La Seyne est rétablie, mais elle est exploitée par plusieurs bateliers sans concertation, ni horaires harmonisés. De plus le service est des plus réduit en période hivernale.

A partir de 1977 les pouvoirs publics, et notamment la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), envisagent avec les municipalités concernées de relancer une ligne maritime régulière entre Toulon et La Seyne. Les études montrent la nécessité de créer pour ce faire une structure pluri-communale. Ce sera le SITCAT.

La situation de nos jours

En novembre 1978 va donc se constituer le SITCAT (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise) qui devient opérationnel le 1^{er} mai 1979 et rachète en

décembre 1980 le matériel et les droits de la Société des Cars Etoile, créée en 1934, pour en confier l'exploitation à la RMTT (Régie Mixte des Transports Toulonnais). Le SITCAT, qui réunit les 8 communes de La Garde, La Seyne, La Valette, Le Pradet, Le Revest, Ollioules, Toulon et Saint-Mandrier, s'est donné comme but l'amélioration et le développement des transports en commun terrestres et maritimes.

Sous l'impulsion du Préfet du Var Marcel Julia, la collaboration entre la RMTT, les Affaires maritimes, la DDE, la Chambre de commerce du Var et certains bateliers de la rade permet la mise en place d'une ligne maritime (8M) Toulon - La Seyne le 12 juin 1981. Grâce à l'aide du Conseil régional PACA et du Conseil général du Var, le SITCAT se dote d'une flotte de 3 bateaux en bois à propulsion diesel de 99 places : le *Flibustier* (racheté à René Menelli), le *Provence III* (racheté au batelier Delmas) et *l'Aine II* (racheté à Dominique Mory). Un quatrième bateau, *La Mousco* de 140 places, sera mis en service en juin 1983 : c'est l'un des premiers bateaux à passagers en composite.

La ligne (18M) Toulon-Les Sablettes est opérationnelle le 3 mai 1983 et la *Sirène IV*, navire en bois de 140 places, vient grossir la flotte. Une nouvelle gare maritime est inaugurée le 30 juin 1983.

Le réseau des navettes maritimes est exploité en Délégation de Service Public par la RMTT qui agit en tant qu'armateur. Il deviendra le Réseau Mistral, créé en 2003 par la toute récente Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM).

Le développement des lignes se poursuit avec le rachat en février 1986 de la ligne (ce sera la 28M) Toulon- Saint-Mandrier. La flotte va s'enrichir de 3 nouveaux bateaux, toujours en bois, les *Creux Saint-Georges II, III et V*.



Lou Mistrau et La Rascasso

Puis la flotte va se diversifier avec l'arrivée de *Lou Gabian* (1990) en composite, *Lou Mistrau* et *l'Esquinade* (1998) et *Lou Roucaou* (1999) trois navires à coque en composite et superstructures en aluminium. Puis ce seront les deux vedettes à coque métallique construites par le chantier seynois Transmétal Industrie, *Lou Mérrou* (2004) et *La Rascasso* (2005) d'une capacité de 147 places et enfin *Lou Pitchoun* (2009) et *Lou Souleu* (2010).

Il existe donc 3 lignes diurnes :

- Toulon – La Seyne-sur-Mer (8M) avec à certaines heures un arrêt à l'intérieur de la Base Navale, utilisable par les personnels de la Défense ;
- Toulon – Les Sablettes (18M), via le quartier de Tamaris ;



Lou Pitchoun et Lou Souleu

- Toulon – Saint-Mandrier (28M),
- et également 2 lignes nocturnes fonctionnant les vendredis et samedis soir entre 20h00 et 01h00 :
- Toulon – La Seyne-sur-Mer (N2) ;
 - Toulon – Saint-Mandrier – Les Sablettes (N4).

La tentative de créer en été une ligne de cabotage transverse (38M) La Seyne – Tamaris – Sablettes – Saint-Mandrier – La Seyne en 1994, 2004-2005, puis 2012 s'est soldée par un échec en raison du faible taux de fréquentation. La ligne, supprimée en 2012, pourrait cependant renaître en 2017, en même temps qu'une ligne desservant Carqueiranne (39M) et qui sortirait donc de la rade abri.

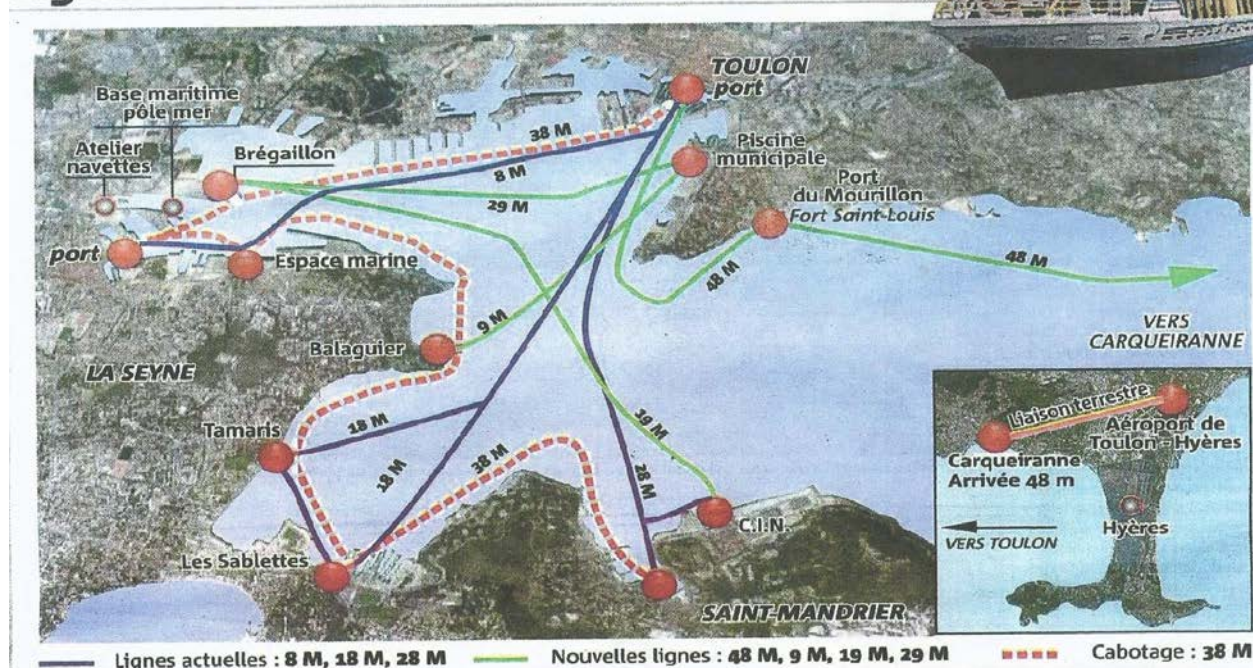


Ville de Toulon > www.toulon.fr

La gare maritime de Toulon inaugurée en juin 2013

Le réseau dispose désormais à Toulon depuis juin 2013 d'une gare maritime moderne (l'ancienne avait 30 ans d'existence) capable d'accueillir simultanément 300 passagers en doublant les espaces de circulation et qui augmente la capacité d'accostage de 4 à 6 navires.

Lignes maritimes actuelles et à venir



Une avancée technique importante

Depuis le mois de juin 2014, le Réseau Mistral s'est enrichi de deux nouvelles unités, l'*Estello* et le *Longo Mai*, qui ont la particularité d'être propulsées par deux moteurs électriques. Cette réalisation en matière de transition énergétique place Toulon et TPM au tout premier plan de l'écotechnologie. La propulsion est mixte, les moteurs étant alimentés soit par batteries (mode ZE = zéro émission), soit par un groupe électrogène (mode diesel électrique = DE). En mode ZE les moteurs fonctionnent sur deux packs de batteries de 85 kwh chacun qui autorisent deux allers-retours Toulon – Saint-Mandrier, soit près de deux heures de navigation, avec une vitesse maximum de transit de 12 nœuds, qui se trouve être la vitesse maximum autorisée en petite rade. La recharge des batteries se fait par le groupe dans la journée et sur courant de ville la nuit.



L'*Estello* dans sa livrée bleu marine et bleu ciel du Réseau Mistral

Ce mode mixte présente de multiples avantages en mode ZE, lequel est utilisé en moyenne la moitié du temps sur une activité de 12 heures quotidiennes : niveau acoustique réduit pour un meilleur confort des passagers et des riverains, diminution des émissions de CO₂ en zone urbaine, économie d'énergie d'environ 15% par rapport à la plus performante des navettes diesel et, comme on l'a vu, autonomie remarquable au regard des performances enregistrées. Trois entreprises ont collaboré à cette réussite : le bureau Mauric pour l'architecture navale et l'intégration système, la société Alternatives Énergies pour la chaîne de propulsion et le chantier de Transmétal Industrie pour la construction.

Avec ces deux dernières navettes, d'une capacité de 100 passagers pour une longueur de 22 mètres, la flotte atteint désormais 12 unités et elle permet de faire face à une fréquentation des lignes maritimes en constante augmentation. A titre d'exemple, la fréquentation de la ligne 18M qui dessert les Sablettes et Tamaris augmente de 90 000 passagers par an.

Pour conclure

Comme on l'a rappelé, le réseau exploite en outre trois lignes extérieures à la petite rade, en direction des Îles d'Hyères. Mais TPM voit déjà plus loin et après s'être lancé, comme on vient de le voir, dans le développement de bateaux-bus répondant au critère de transport en commun en site propre, dans le cadre défini par le Grenelle de l'Environnement, elle envisage de créer à terme 4 lignes supplémentaires et une ligne de cabotage, ce qui implique de nouveaux points d'escale et la construction de navettes supplémentaires. L'État pourrait participer à l'effort financier à hauteur maximum de 20%.

On a vu comment le transport sur rade de passagers par voie maritime a pu progresser, et continue de le faire, au rythme des avancées scientifiques et techniques, mais rappelons nous, comme l'écrivait Blaise Pascal dans ses *Pensées* il y a plus de trois siècles : « *Tout ce qui se perfectionne*

par progrès périt aussi par progrès ». Tout ce qui précède en est une parfaite démonstration.

Toulon, 29 avril 2015

Gérard GACHOT

Ancien adjoint au Maire de Toulon (2001-2008)

Délégué à la mer et au tourisme

