

TOULON

Toulon, malgré l'absence totale de preuves sur son antiquité, n'a pourtant pas été privé de ces légendes merveilleuses dont l'imagination des hommes se plaît à envelopper les commencements des villes fameuses, comme ceux des héros. Un document curieux inséré dans les *Mémoires de Trévoux*, à la date de novembre 1723, et qu'on y dit extrait d'un manuscrit provençal remontant à sept siècles, nous apprend quelles étaient les prétentions des anciens habitants de Toulon au sujet de la noble origine de leur ville. La célèbre Massalie elle-même, à les en croire, serait obligée de baisser pavillon devant une si haute antiquité. « Nous lisons, dit le document en question, dans un manuscrit dont l'original, écrit en vieux langage provençal depuis six à sept siècles, a été longtemps conservé dans les archives de Toulon, que Fan 1642 avant la naissance de Jésus-Christ, les Camatalans, peuple de la haute Allemagne, abordèrent, sous la conduite de Talamon, dans le même endroit où Toulon est à présent ; que la situation du lieu leur ayant plu, charmés de la bonté et de la richesse du terroir, ils y bâtirent une ville qu'ils nommèrent le *Grand-Talon* ; que, soixante-dix ans après, les Anatalans vinrent assiéger cette ville naissante, la prirent d'assaut et la ruinèrent entièrement. Plinie, ajoute l'auteur du document, fait mention, dans le troisième livre de son Histoire naturelle, de certains peuples qu'il nomme Camatulliniens et Anatiliens, et il les place sur la côte de la Gaule Narbonnaise. Serait-ce là ces Camatalans et ces Anatalans, les uns fondateurs, les autres destructeurs de Toulon ? »

Après cette étrange question, qu'il se pose naïvement à lui-même, l'auteur, comme s'il allait entrer à pleines voiles dans le domaine de l'histoire, reprend ainsi son discours : « Cette ville était autrefois appelée en latin *Tolonium* ou *Telonium*, que les uns tirent du mot grec *TELO*, *tribut*, ou de *telonium*, *banque*, prétendant que c'était une ville de grand commerce ; d'autres veulent qu'elle ait pris son nom de *Telon*, célèbre nautonier dont parle Lucain dans sa Pharsale, ou de *Tolumnus*, capitaine goth, qui répara cette ville, à ce qu'on croit, sous Théodoric, roi d'Italie ». Enfin le fameux M. de Peiresc s'était imaginé que Toulon avait été ainsi nommé de *Tolo* qui, « en vieux celtique, signifiait une guitare, la forme de son port et de son promontoire ressemblant à cet instrument. » Pour nous, sortant du domaine de la fable et du champ vague des suppositions, et rejetant à la fois l'opinion de Sanson et de d'Ablancourt, qui fait de Toulon le *Tauræntum* de l'Itinéraire d'Antonin, nous accepterons celle de la majorité des auteurs et particulièrement de Fortia d'Urban, dans son *Recueil des itinéraires anciens*, avec les distances mesurées par Lapie. Le *Telo-Martius* de cet itinéraire nous semble être, en effet, le point autour duquel se groupa lentement Toulon, Quant à ce qui est de décider si ce nom *Telo-Martius* était ou n'était pas celui d'un tribun ou d'un général romain qui y aurait conduit une colonie, c'est encore une question que nous abandonnons à l'esprit de conjecture et d'argutie.

L'histoire commence pour nous là seulement où l'on voit poindre des faits palpables en quelque sorte et hors de toute discussion. Le *Telo-Martius* de l'Itinéraire d'Antonin n'était qu'une station maritime peu importante, de Marseille à Nice, entre *Pomponiana* et *Tauræntum*. Comme lieu de fabrique, *Telo-Martius* paraît avoir intéressé les Romains, car la notice de l'Empire constate que, dès la fin du IV^e siècle, on y voyait une grande teinturerie de pourpre à la tête de laquelle était un intendant impérial appelé *Procurator Baphiorum*. L'infériorité maritime de Toulon, à cette époque reculée et même jusqu'à un âge plus rapproché de nous, s'explique par l'avantage que présentaient aux galères,

toujours d'un faible tirant d'eau, les mouillages sûrs, quoique peu profonds relativement, qui se trouvent aux environs, et par la grandeur antique de Marseille, dont le port, alors situé au midi, était plus que suffisant pour les flottes marseillaises, romaines, et plus tard provençales. L'accroissement et le rôle militaire des vaisseaux ronds, supplantant peu à peu les galères, devaient finir par faire remarquer la place où est Toulon et lui donner la suprématie sur Marseille. *Telo-Martius*, devenu *Tolo*, passa, avec la Provence, des Romains aux Visigoths et aux Ostrogoths ; en 540, il fut cédé, en même temps que la partie orientale de cette province, par Vitigès, roi des Ostrogoths, à Théodebert, roi des Francs Austrasiens. C'est à cette date que l'on fait remonter, avec quelque apparence de preuves, la création du siège épiscopal de Toulon.

Saint Cyprien, mort vers 549, fut, à ce qu'on suppose, le premier évêque de cette ville : la légende religieuse a voulu lui donner pour prédécesseurs saint Honoré ou Honorât, saint Gratien, et même *l'un des septante-deux disciples de Jésus-Christ*, Cléone, qui vint, à ce qu'elle assure, prêcher l'Évangile à Toulon. La cathédrale fut bâtie, dit-on, sur les ruines d'un temple d'Apollon, près de la tour dite des Phocéens, dont on reporte ainsi l'origine à la fondation même de Marseille. Depuis l'année 718, époque à laquelle commencèrent les invasions des Sarrasins dans le midi de la France, les évêques de Toulon durent mener une existence bien précaire et souvent bien errante ; leur église, comme le bourg où elle avait jeté ses fondements, fut maintes fois incendiée ou pillée. Au lieu de grandir avec le temps, Toulon et son église, pendant plus de deux siècles et demi, ne firent que décliner et, à diverses reprises, semblèrent même s'éclipser entièrement.

Le pauvre bourg de Toulon, après avoir, comme la Provence, fait partie de l'empire de Charlemagne, fut enclavé dans le royaume d'Arles (879). Sous Louis Bozon, surnommé l'Aveugle, les Sarrasins qui avaient débarqué dans le golfe de Saint-Tropez, s'étant établis au Fraxinet, toute la côte de Provence se trouva plus que jamais exposée à de continuels ravages, et la ruine de Toulon fut complète (889). Le comte de Provence, Guillaume 1^{er}, chassa définitivement les Sarrasins du pays, en 975 ; plusieurs cantons, surtout le territoire de Toulon, que déjà l'on appelait *Tolon*, ainsi que le constate une charte de l'an 993, se trouvèrent alors dépeuplés, et chacun accourut pour en prendre sa part. Guillaume vint lui-même faire une équitable répartition des terres entre les bourgeois, les seigneurs et les églises. Grâce aux soins de cet illustre comte, non-seulement l'agriculture reparut dans les campagnes longtemps désolées, mais encore les villes et les bourgs détruits, et parmi eux Toulon, sortirent de leurs ruines. Après l'extinction du royaume d'Arles (1032), on trouve, pour la première fois, des seigneurs particuliers de Toulon, relevant des comtes de Provence, et qui par la suite furent, à ce qu'il paraît, investis eux-mêmes du titre de comtes, et curent leur demeure habituelle dans le lieu que l'on appelle la *Place à Huile*. Rien ne prouve que la puissance des évêques de Toulon ait eu beaucoup à souffrir de ce voisinage. A la faveur de la paix qui suivit l'expulsion des Sarrasins, la cathédrale fut relevée sur les ruines de l'église primitive (1096). Vers ce temps, c'est-à-dire dans la dernière moitié du X^e siècle, la période féodale commença de se dessiner pour Toulon, comme pour tout le reste de la France. Sous les premiers de ses seigneurs, le bourg prit quelque accroissement ; mais les Sarrasins s'étant rendus maîtres de la Sicile et d'une partie de l'Italie, comme ils l'étaient de l'Espagne, menacèrent de nouveau la côte de Provence, et la ville naissante de Toulon fut arrêtée dans sa marche ascendante. La conquête de la Sicile et du midi de l'Italie par les Normands ne mit pas même fin aux déprédations et aux ravages des musulmans en Provence ; car, le 27 juillet 1178, ceux-ci vinrent assiéger Toulon, le prirent, le rasèrent, et emmenèrent à Majorque la plupart des habitants, parmi lesquels Hugues Jauffred ou Geoffroy, seigneur du lieu, un de ses neveux et plusieurs prêtres de la cathédrale. Le 4 août 1196, les Sarrasins étant revenus, ravagèrent de nouveau Toulon et son territoire, et chargèrent comme auparavant leurs navires de prisonniers chrétiens. Ils se vengeaient ainsi sur les

parties faibles du littoral méditerranéen de la France et particulièrement de la Provence, des formidables armements qui sortaient alors sans cesse de Marseille pour aller à la croisade en Terre-Sainte.

Ce fut à cette mémorable époque des croisades que le comté de Provence étant passé, par mariage, à Charles d'Anjou, frère de saint Louis, la seigneurie de Toulon fut vendue ou, selon d'autres, donnée par Sibylle, fille de Jauffred, au nouveau comte qui devint, comme on le sait, roi de Naples et de Sicile (1246). À cette époque aussi, la situation de Toulon fut remarquée, et l'on y construisit, dit-on, quelques forts. Quoique siège d'un évêché très ancien, cette ville ne jouait pourtant encore qu'un rôle bien secondaire sous le rapport civil. Ce n'était, même en 1289, qu'un simple bailliage. En 1314, Robert, comte de Provence et roi de Naples, permit aux Toulonnais d'établir parmi eux un conseil composé de douze personnes, dont les quatre premières prises dans la noblesse, les quatre secondes dans le corps des marchands, et les quatre dernières dans le peuple. Le 18 novembre 1319, il leur octroya, en outre, le droit d'élire deux syndics pour être placés à la tête de ce conseil et administrer les affaires publiques. La reine Jeanne, comtesse de Provence, érigea positivement Toulon en commune, dans l'année 1348. C'est donc à ces deux dates qu'on peut rigoureusement faire remonter les consuls de Toulon, lesquels néanmoins ne furent revêtus de ce titre que par lettres patentes de René, bâtard de Savoie et grand sénéchal de Provence, données le 17 août 1522. Sous la domination des comtes de Provence, rois de Naples, de la maison d'Anjou, Toulon fut garanti du côté de la mer par une muraille flanquée de quelques tours, dont la principale était appelée en langue provençale *lou castéou de la mar* (1366). Au temps de la querelle sanglante entre les héritiers de la comtesse-reine Jeanne et les princes de Duras, les Toulonnais prirent le parti de Charles de Duras contre Louis II d'Anjou, encore mineur ; la mort de Charles ne suffit pas pour ramener Toulon à la cause de son compétiteur, et ses habitants, rangés sous les bannières de la ville d'Aix et du jeune Ladislas, combattirent l'autre parti des Provençaux qui suivait les bannières d'Arles, de Marseille et du prince angevin. Enfin Louis II l'emporta, et la paix fut proclamée le 1^{er} octobre 1387.

Pendant que Louis II était occupé à reconquérir le royaume de Naples, le vicomte Raymond de Turenne ayant entrepris de ravager le comté, à la tête d'une troupe de malfaiteurs, le ban et l'arrière-ban des gentilshommes du pays fut convoqué pour arrêter ces brigandages, et les Toulonnais concoururent à la reprise du château des Baux, ainsi qu'à celle de plusieurs autres forts dont la bande de Raymond de Turenne s'était emparée. Ils aidèrent également à rejeter le vicomte au-delà du Rhône. La réconciliation entre Louis II et les Toulonnais n'en devint que plus solide ; le prince voulant reconnaître leur dévouement, se rendit dans leur ville, en 1404, y séjourna, et accorda aux habitants plusieurs franchises et immunités. En 1410, la noblesse provençale se donna rendez-vous général à Toulon, pour s'opposer à une descente projetée par les Génois, alliés de Ladislas, lequel avait repris le dessus sur Louis II. Mais la flotte ennemie, parvenue en rade d'Hyères, essuya une tempête si violente, que tous ses navires furent dispersés ; l'expédition manqua, et les préparatifs faits à Toulon pour la combattre, demeurèrent inutiles (1410). Tels furent les principaux événements auxquels Toulon se trouva mêlé, jusqu'à l'année 1481, époque à laquelle il passa par testament à la France, avec tout le comté.

Louis XII sembla comprendre à demi l'utilité dont pourrait lui être cette ville dans ses guerres avec l'Italie et l'Espagne ; il fit jeter, en 1514, les fondements de la Grosse-Tour, à l'extrémité de la langue de terre qui termine la petite rade ; mais elle ne fut achevée que sous le règne de François I^{er} (1520). La Grosse-Tour n'empêcha pas les armées de terre et de mer de Charles-Quint, commandées par le connétable de Bourbon et l'amiral Hugues de Moncade, de se rendre maîtresses de Toulon, en 1524,

bien que certains auteurs prétendent que cette ville leur ait alors opposé une résistance vigoureuse et efficace. Ce qui paraît contredire d'une manière positive leur témoignage, c'est qu'il est constant que les ennemis se servirent de pièces de gros calibre enlevées à l'une des tours de Toulon, pour aller faire, la même année, mais sans succès, le siège de Marseille. Eh ! comment la ville de Toulon aurait-elle pu résister aux forces de Charles-Quint, en 1524, quand six ans plus tard, on voit les pirates africains la surprendre, la saccager, et traîner une si grande partie de ses habitants en esclavage, qu'il fallut envoyer les *manants* d'Hyères et d'autres villes voisines, pour la repeupler (1530). A la nouvelle de ce malheur qui semblait appartenir à un autre âge, François I^{er} chargea, dit-on, le sieur Saint-Remy, son ingénieur des ports, de lui présenter un plan de nouvelles fortifications pour Toulon ; mais elles restèrent à l'état de projet, et l'on se borna à faire quelques réparations aux anciennes. En 1536, Charles-Quint ayant envahi une partie du midi de la France, avec une armée de terre formidable, tandis que l'amiral André Doria suivait la côte avec une flotte imposante, qu'il avait dessein d'introduire jusque dans le Rhône, Toulon, qui n'était pas plus capable alors qu'en 1524, de résister à la double force dont il était menacé par terre et par mer, tomba sans coup férir au pouvoir de Doria. L'amiral y séjourna : il reconnut l'importance maritime de la place, et en fit le rendez-vous des convois impériaux. Néanmoins les ennemis échouèrent encore dans leur dessein, et Toulon fut évacué, comme le reste de la Provence.

Au mois de juillet 1543, François I^{er} ayant resserré son alliance avec la Turquie, les flottes des deux nations firent de concert une expédition sur les côtes d'Italie, et, au retour, le célèbre Barberousse, commandant de la flotte turque, préférant le mouillage de Toulon à celui de Marseille, y vint séjourner quelque temps. Barberousse, pour être parfois dans l'alliance française en qualité d'amiral du sultan, ne se croyait pas toujours obligé, comme chef de corsaires et dey d'Alger, de ne point commettre d'hostilités contre les côtes de France. Un auteur arabe rapporte qu'étant allé mouiller dans une belle rade formée par diverses îles non habitées, qu'on nommait Hyères, et derrière lesquelles se trouvait une petite ville fortifiée, appelée Toulon, il s'empara d'un navire chargé de fromage, qui sortait de la rade. Les Toulonnais détachèrent quatre galères à sa poursuite, lesquelles prirent, par représailles, un des bâtiments musulmans qui se trouvait un peu à l'écart des autres. Barberousse, afin de s'en venger, eut la pensée de s'emparer de la ville même ; mais il renonça à cette entreprise, fit voile pour les côtes d'Italie, puis, contrarié par le vent, revint au même mouillage deux jours après l'avoir quitté. L'alliance franco-turque s'étant maintenue sous Henri II, malgré quelques conflits inséparables d'une première réunion de forces chrétiennes et musulmanes, dont la plupart des chefs n'étaient autres que des corsaires, la flotte du sultan, commandée par l'amiral Dragut-Rays, se joignit, en 1553, à la flotte française de la Méditerranée, placée sous les ordres du baron de La Garde, et, en 1558, on vit l'armée turque célébrer la fête du ramadan à Porquerolles, une des îles d'Hyères, en présence de l'armée chrétienne qui assista à ce spectacle, dit Nostradamus, par manière de plaisir.

Quand vinrent les guerres de la Ligue, Toulon sut se garantir contre les projets du duc de Savoie, qui voulait profiter des troubles intérieurs du pays pour s'emparer de la Provence. Plus tard, les habitants embrassèrent ouvertement le parti de Henri IV contre d'Épernon. Ils assiégèrent eux-mêmes la tour où Signare, un des lieutenants du duc, tenait encore à l'une des extrémités de la place, et animés par l'exemple de Forbin, seigneur de Soliers, ils l'emportèrent d'assaut ; la garnison gasconne et son commandant furent passés au fil de l'épée. Cet événement, dit-on, décida la Provence à se prononcer tout entière. Ce fut en reconnaissance d'une conduite si méritoire que Henri IV, dans une lettre flatteuse qu'il adressa aux Toulonnais, leur déclara qu'il trouvait *bien et sûrement* la ville entre leurs mains et *la leur laissait*. C'est pourquoi encore, par une autre déclaration, datée du camp de La Fère, le 24 mai 1596, il défendit aux gouverneurs de Toulon d'établir aucun lieutenant en leur absence,

voulant que le soin et la charge de la ville fussent laissés aux consuls. Louis XIII et Louis XIV confirmèrent les Toulonnais dans ces privilèges. Les consuls prétendirent même au droit de conserver les clefs de la place jusqu'en présence du gouverneur ; le comte de Grignan le leur contesta, en 1680, et leur fit savoir que s'ils conservaient les clefs de la ville autrement qu'en l'absence du gouverneur, ce n'était que par tolérance.

Cependant Toulon, que l'on appelait *Tholon*, n'avait encore, au XVI^e siècle, que très peu d'importance. Deux plans horizontaux déposés au cabinet des estampes de Paris nous montrent ce qu'était cette cité en 1570. On y voyait un môle et un port à peu près insignifiants ; non loin de là s'élevaient les restes du palais des anciens comtes ; derrière se trouvaient la porte et la tour de la ville, du côté de la mer ; de ce même côté s'étendait la muraille bâtie, en 1366, avec quelques vieilles tours, parmi lesquelles celles des Phocéens, d'Ammon et de l'Horloge ; la cathédrale et plusieurs chapelles ou monastères étaient, après ceux que nous venons de nommer, les seuls monuments de la ville contenue dans une enceinte excessivement étroite : à peine pouvait-elle contenir deux mille habitants. Lorsque le duc d'Épernon était encore tout-puissant dans la Provence, sans être parvenu néanmoins à se rendre maître de Marseille, il avait songé sérieusement à opposer une rivale à cette dernière ville, en agrandissant et en fortifiant Toulon. Les habitants ayant vu d'un mauvais œil sa tyrannie et son hostilité secrète contre le roi, ne lui laissèrent pas le temps d'accomplir son projet, auquel il avait donné un commencement d'exécution en 1789. Henri IV, sans avoir dessein de nuire à Marseille, mais dans le but d'opposer un nouvel obstacle à la puissance maritime de l'Espagne, et aussi pour tenir compte aux Toulonnais de leur attachement à sa cause, concourut à l'agrandissement de leur ville ; en 1594, il la fit entourer d'une enceinte de pierre de taille, flanquée de bastions et de courtines ; il ordonna la construction des forts Sainte-Catherine et Saint-Antonin, et fit jeter les deux grands môles qui enveloppent la petite darse ou le port marchand actuel.

L'importance militaire de la situation de Toulon et l'utilité d'avoir un grand port de guerre en cet endroit n'échappèrent point au génie de Richelieu ; mais la côte n'étant guère moins découverte alors sur l'Océan que sur la Méditerranée, il partagea ses soins entre Brest et Toulon, et quelques autres ports également à l'état d'enfance. Toulon lui rendit, toutefois, de grands services dans la longue lutte navale que la France eut à soutenir contre l'Espagne. Ce port, tel que l'avait fait Henri IV, augmenté ensuite par Richelieu de quelques magasins et d'un commencement d'arsenal, servit plusieurs fois, avec sa belle rade, sous le règne de Louis XIII, de point d'armement et de réunion ou de refuge et de désarmement aux flottes composées de galères et de vaisseaux ronds que commandèrent, de 1636 à 1643, le comte d'Harcourt, l'archevêque de Bordeaux d'Escoubleau de Sourdis, le marquis de Pontcourlai et Dreux-Brézé. Ce fut de là que sortit une partie de ces gros vaisseaux de Provence, qui, après avoir opéré leur jonction avec les forces navales du comte d'Harcourt et de l'archevêque, près des îles d'Hyères, au mois de juillet 1636, défièrent la flotte espagnole et allèrent faire une descente dans l'île de Sardaigne ; ce fut encore de là que, l'année suivante, cinglèrent un certain nombre de ceux qui concoururent à la reprise des îles Sainte-Marguerite et Saint-Honorat, dont les Espagnols s'étaient emparés au mois de septembre 1635. Richelieu ayant ordonné, peu de temps après l'armement d'une flotte de quinze galères, dix-huit vaisseaux ronds et trois brûlots, dans la Méditerranée, pour imposer à la fois à l'Espagne et aux États Barbaresques le comte d'Harcourt, commandant général des vaisseaux ronds, stationna quelque temps à Toulon. À cette époque, les galères n'avaient pas cessé de tenir le premier rang dans la marine militaire ; car un règlement portait que, dans toutes les armées navales du roi formées de navires, vaisseaux et galères ensemble, le commandement devait être dévolu au général des galères en l'absence du grand maître de la navigation, à moins qu'il n'y fût dérogé par un ordre spécial qui ferait du commandant des vaisseaux

ronds le suppléant du grand maître, comme cela eut lieu alors pour le comte d'Harcourt, au grand dépit de Pontcourlai, général des galères. Marseille, port principal de la marine des galères en France, avait donc perdu militairement le pas, non-seulement sur Toulon, mais sur tous les autres ports de France. Comme place forte, d'ailleurs, Toulon tenait dès lors un rang assez considérable pour que le gouvernement soupçonneux de Richelieu y fit arrêter et incarcérer momentanément (1638) le prince Casimir, frère consanguin de Ladislas VII, roi de Pologne, coupable d'en avoir examiné de trop près les fortifications en se rendant en Portugal sur une galère génoise.

En 1640, l'archevêque de Bordeaux ayant été commissionné, comme d'Harcourt, pour suppléer le grand maître dans la Méditerranée, mit à la voile de Toulon vers la fin de juillet, afin d'aller à la recherche des ennemis sur les côtes de Naples et de Sicile. Après avoir parcouru en maître de la mer la côte d'Italie, l'archevêque ramena sa flotte à Toulon, port dont il appréciait et vantait sans cesse les avantages dans sa correspondance avec Richelieu ; il en repartit en 1641, ayant le célèbre Duquesne sous ses ordres pour coopérer à la conquête de la Catalogne et au siège de Tarragone. Cette place n'ayant pu être prise, il ramena sa flotte à Toulon, après une belle retraite, dans laquelle il ne laissa pas tomber un seul de ses navires au pouvoir des ennemis. L'importance civile de Toulon augmentait, en même temps que son importance militaire. En 1642, peu de temps avant sa mort, Louis XIII enleva à Hyères, pour le lui donner, le tribunal de la sénéchaussée, présidé par un lieutenant du sénéchal de Provence. Il est vrai que, sous le règne suivant (1655), Toulon perdit ce privilège qui lui fut rendu en 1664 pour lui être de nouveau ravi en 1674. Cette ville était aussi devenue le siège d'un tribunal d'amirauté comprenant les côtes maritimes de l'ouest à l'est, depuis le ressort de l'amirauté de la Ciotat, jusques et y compris les confins à l'ouest de l'amirauté de Saint-Tropez.

Nous voici parvenus à la grande époque de Toulon, c'est-à-dire au règne de Louis XIV. Des armements assez considérables eurent lieu dans son port durant la minorité même de ce souverain. En 1645, le marquis de Brézé, devenu grand maître et surintendant de la navigation et du commerce, y arma une flotte de trente-six vaisseaux de guerre, vingt galères, dix-huit brûlots et nombre de tartanes, avec laquelle il s'empara de Telamone, Salines, Santo-Stefano, et livra une bataille navale dans laquelle il trouva une mort glorieuse. L'armement de la flotte qui, sous la conduite du maréchal de la Meilleraie, alla prendre Onégia. Piombino et Porto-Longone, eut aussi lieu à Toulon, en 1646. Dans ce temps, la marine des galères déclinait d'une manière sensible, en raison de la prééminence que prenaient les vaisseaux de haut bord par la masse de l'artillerie qu'ils pouvaient porter ; et les chantiers de Toulon, dirigés par Rodolphe, le disputaient à ceux de Marseille, si déjà ils ne l'emportaient sur eux.

Pendant les querelles de la Fronde, Toulon tint le parti du comte d'Alais, gouverneur de Provence, qui même y trouva longtemps un asile contre les mécontents. Peu d'années après (1651), Mazarin ayant été banni, ou plutôt ne s'étant éloigné que pour rentrer plus triomphant que jamais, le comte d'Alais, qui avait perdu le gouvernement de Provence, embrassa la cause des princes du sang contre la cour et le cardinal, et Toulon suivit sa fortune. Cette ville devint le refuge de la faction des *Sabreurs*. Le comte d'Alais fut arrêté en Poitou, au moment où il faisait route pour revenir se mettre à la tête de son parti, tandis que le duc de Mercœur se disposait à assiéger Toulon, après s'être emparé du fort de Saint-Tropez. A la nouvelle de l'arrestation du comte et de la prise de ce fort, les Sabreurs réfugiés dans Toulon proposèrent d'entrer en arrangement avec Mercœur, qui déjà était établi à Ollioules. Une convention fut en conséquence signée le 12 septembre 1651, laquelle reconnaissait Louis de Vendôme, duc de Mercœur, neveu par alliance de Mazarin, en qualité de gouverneur intérimaire de Provence, réglait la sortie des troupes, arrêta que la ville lèverait, pour sa propre garde, huit compagnies de quarante hommes chacune, sous les ordres d'officiers nommés par le conseil municipal

mais avec l'agrément du gouverneur, et que l'entretien de cette troupe se ferait aux dépens du pays. La même convention portait que Toulon serait maintenu dans ses privilèges municipaux.

Quelques troubles ayant encore éclaté en Provence, l'année même où Louis XIV comme conclusion de la paix avec l'Espagne, se rendait aux Pyrénées, pour y recevoir la main de l'infante Marie-Thérèse (1660), une escadre partie de Toulon bloqua Marseille par mer, tandis que le duc de Mercœur se disposait à l'attaquer par terre avec sept mille hommes. Devant cet appareil, Marseille s'inclina, et les derniers vestiges de troubles, ou si l'on veut d'indépendance, disparurent dans la province. Louis XIV avait fait servir ainsi le port de Toulon à comprimer et à abaisser celui de Marseille. Les ayant visités en personne, l'un et l'autre, durant ce voyage, il marqua sensiblement ses préférences pour le premier ; il se fit donner des plans pour l'agrandir, pour le protéger, pour en faire un grand arsenal, et dès lors il ne fut pas douteux que, dans peu d'années, Marseille tomberait au second rang, sous le rapport militaire. Dès avant son voyage dans le midi, Louis XIV, éclairé par quelques-uns des habiles conseillers dont il était déjà entouré, avait songé à Toulon ; car, par lettres-patentes, en date du mois de février 1658, il avait accordé à la municipalité de cette ville le privilège de faire creuser le port, au moyen d'une machine pour le curage, inventée par un nommé Isidore Deydier. On lit dans ces lettres, déposées aux *archives de la marine* que « le roi est flatté que les conseils et la communauté de Tholon fassent des efforts pour rendre leur port utile aux vaisseaux de guerre. » Le 10 octobre de l'année suivante, Louis XIV avait fait constater, par état, le nombre des officiers et autres employés qu'il était nécessaire d'entretenir dans le port de Toulon, ainsi que la paie qui devait être attribuée à chacun d'eux. Ces officiers et ces employés étaient un capitaine de port, un lieutenant, un capitaine de l'arsenal, un enseigne, un sergent, un garde-magasin, deux maîtres d'équipage, un maître charpentier (on appelait ainsi alors les ingénieurs-constructeurs de la marine, et celui dont il s'agit ici était l'habile et célèbre Rodolphe), un maître canonnier, un maître voilier, un maître charpentier mâteur, un gardien des armes, un gardien de la chaîne du port, un portier de l'arsenal, un gardien-chef du port, quatorze autres gardiens, un prévôt de la marine, trois archers et un greffier : le tout coûtant, par an, la somme de onze mille trois cent cinquante-deux livres.

On est fondé à croire que la population de Toulon, d'ailleurs encore très peu nombreuse, ne s'était pas montrée extrêmement empressée de mettre à profit le privilège qui lui avait été accordé en 1658 pour le curage du port, puisque Louis XIV jugea à propos, dix ans après, de changer ce privilège en ordre positif. En effet, un devis du travail ayant été convenu et signé, le 29 mai 1668, par les sieurs d'Oppède, président du parlement de Provence, d'Infreville, intendant de la marine du Levant, et par les consuls de Toulon, un arrêt du conseil d'État du roi, en date du 21 juin de la même année, fit injonction à ces magistrats municipaux d'employer au curage les deniers provenant des fermes du septième du pain et du vin appartenant à la ville, *attendu l'urgente nécessité, et jusqu'à ce qu'il y ait été satisfait*. Un autre arrêt du conseil fut rendu, en 1669, pour qu'on prît annuellement, pendant cinq ans, douze mille livres sur les revenus de Toulon, lesquelles seraient employées à donner à la darse un fond de vingt-cinq pieds. Ce fut cette même année qu'eut lieu l'expédition de Candie. L'escadre et les troupes françaises partirent de Toulon sous le commandement du duc de Beaufort, qui ne put sauver cette ville assiégée par les infidèles, et y perdit la vie. Un mémoire conservé aux *archives de la marine* nous fait connaître exactement quel était, en 1670, l'état du port et de l'arsenal de Toulon.

« Le port de Tholon, dit ce mémoire, est de lui-même et pour son heureuse situation le plus beau et le plus avantageux qui soit en Europe, et dans lequel il y a le plus de facilité et de commodité pour toutes sortes d'armements, et généralement pour tout ce qui regarde les ouvrages et le service de la marine... La darse (car il n'en existait qu'une encore, et la plus petite, la vieille), qui est le lieu le plus enfermé dudit port et dans laquelle sont ordinairement les vaisseaux désarmés, n'est pas tout à fait

suffisante. Il est aisé de la creuser et de l'agrandir. On a établi quatre pontons, de l'entretien desquels la ville est chargée, qui servent au creusage de ladite darse et petite rade. Il s'en tire quelque avantage, mais non suffisant pour produire le nettoisement dont on a besoin. L'arsenal se trouve situé à l'extrémité de ladite darse, du côté du ponant, et en occupe même une partie qui a été remplie et comblée pour donner plus d'espace à la construction des vaisseaux. » Le même mémoire fait connaître qu'il y avait, cette année, dans la darse de Toulon, vingt-sept vaisseaux de guerre, un vaisseau hôpital, trois brûlots, quatre pontons, huit gabares et quelques autres petits bâtiments, sans comprendre onze vaisseaux de guerre et deux brûlots qui en étaient sortis pour tenir la mer, plus cinq vaisseaux et deux pontons sur les chantiers. Malgré l'éloge que l'auteur fait de Toulon, ce port, encore si étroit, si incomplet, laissait à peine soupçonner ce qu'il serait bientôt. Louis XIV et surtout Colbert avaient sans cesse les yeux tournés de ce côté ; plusieurs plans de l'agrandissement du port et de l'arsenal leur furent soumis. L'illustre Vauban, dont le génie s'étendait à toutes choses, en donna d'abord un d'une étendue gigantesque qui parut à la fois trop coûteux et hors de proportion avec les besoins du temps ; on ne l'accepta qu'en le rétrécissant, et l'on fut plusieurs années encore sans l'exécuter.

En attendant, le vieux port de Toulon et son arsenal, tels qu'ils étaient, servirent de point de départ à plusieurs armements assez considérables destinés à réprimer les puissances barbaresques ou à combattre la coalition de l'Espagne et de la Hollande, depuis l'année 1670 jusqu'à l'année 1677. Le marquis de Martel, lieutenant général des armées navales, en sortit, en 1670, avec une escadre qui répandit la terreur sur la côte d'Alger et força le souverain de cette régence à demander la paix. La Sicile ayant entrepris de secouer le joug de l'Espagne, Louis XIV envoya aux insurgés des secours qui, pour la plupart, sortirent de Toulon. Le premier, composé de six vaisseaux de guerre et de quelques transports, fut conduit, au mois de septembre 1674, par le célèbre chevalier de Valbelle, l'un des plus habiles et des plus intrépides marins de l'époque ; à la fin de décembre de la même année, Valbelle fit voile encore de Toulon pour Messine avec une escadre de six vaisseaux de guerre et de trois brûlots, à la tête de laquelle il traversa héroïquement une flotte espagnole de vingt-deux vaisseaux et de vingt-quatre galères, qui voulait lui barrer le passage, et brava le feu de plusieurs forts restés au pouvoir des ennemis. Peu de temps après (29 janvier 1675), le duc de Vivonne, général des galères de France, nommé vice-roi de Sicile, partit de Toulon avec huit vaisseaux de guerre et un convoi de blé ; le grand Duquesne, lieutenant général des armées navales, l'accompagnait. De retour en France, après avoir battu la flotte espagnole forte de vingt vaisseaux de guerre et de dix-sept galères, sous le commandement de Melchior de la Cueva, Duquesne fut chargé d'armer à Toulon vingt vaisseaux et six brûlots, avec lesquels il fit voile pour Messine, le 17 décembre 1675. Avant d'arriver à son but, il rencontra la flotte hollandaise et gagna sur elle, près de l'île de Stromboli, le 7 janvier 1676, une première victoire, bientôt suivie de celle du mont Gibel, dans laquelle le fameux amiral Ruyter trouva la mort.

La paix de Nimègue n'était pas encore signée, lorsque, le 22 avril 1677, un incendie, qui détruisit une partie de Toulon, facilita l'exécution des plans de Vauban pour l'agrandissement maritime et militaire de cette ville. La paix ayant été conclue en 1679, un second port, nommé la nouvelle darse, communiquant à l'ancien par un chenal, et dans lequel cent vaisseaux de ligne devaient pouvoir tenir à l'aise, y fut creusé, comme par enchantement. L'arsenal prit un aspect monumental et une étendue immense. On vit s'élever de magnifiques chantiers couverts, de vastes magasins ; tout ce qui est nécessaire à la construction, à l'approvisionnement ou à l'armement des vaisseaux, à la fabrication de leurs appareils et de leurs agrès, eut son édifice particulier près du port neuf ; une corderie, bâtie en pierre de taille, sur les dessins de Vauban, et entièrement voûtée, se développa sur une longueur de trois cent vingt toises ; une salle des voiles présenta aussi une longueur extraordinaire ; une salle d'armes, une fonderie de canons, un parc d'artillerie, de grands bâtiments pour l'administration

générale de la marine, des hôpitaux militaires, des écoles, une vaste place appelée le Champ-de-Bataille, autour de laquelle s'élevèrent plusieurs monuments, entre autres l'hôtel de la marine, firent enfin de Toulon, en peu de temps, une ville moderne qui relégua la vieille ville dans un coin obscur. Ce qui semblait devoir manquer, pour plus d'un siècle encore au port de Toulon, c'étaient des bassins ou formes pour la mise à flot des vaisseaux nouvellement construits et le radoub des anciens. On croyait qu'il serait impossible d'en obtenir. Duquesne, dont l'esprit embrassait tout ce qui touchait à la marine, proposa, pour obvier à cet inconvénient, un système de *forme mobile* (1680). Les *archives de la marine* possèdent à ce sujet un mémoire curieux : nous en extrayons un fragment qui donnera une idée du génie inventif du plus grand homme de mer qu'aient eu la France et l'Europe : car le vainqueur de Ruyter avait, selon nous, quelques coudées de plus que Nelson, le vainqueur de ces deux lieutenants de vaisseau, inopinément déguisés en amiraux, que l'on appela Brueys et Villeneuve. « Il faut conduire la forme, dit Duquesne dans ce mémoire, à un lieu où il y ait suffisamment d'eau pour la pouvoir couler en bas, ou du moins l'enfoncer assez pour que le navire que l'on destine à mettre dedans y puisse entrer aisément quand la porte sera ouverte, sans que la quille touche au chantier que l'on établira sur le fond de la forme. Lesdits chantiers devront être faits avec de grandes pièces de bois en long et en travers, les uns sur les autres, afin que le navire soit élevé au-dessus du fond et que l'on puisse y travailler jusque sous la quille. » Tel était, en substance, ce plan qui précéda de cent ans celui qui fut exécuté sous les ordres de l'ingénieur Groignard.

La paix de Nimègue ayant été troublée par les pirates barbaresques, une escadre, sortie de Toulon, sous la conduite de Duquesne, força les Tripolitains à demander la paix (1681). Le 12 juillet de l'année suivante, Duquesne fit voile de Toulon avec une flotte destinée au bombardement d'Alger. Cet illustre marin avait même conçu un plan pour la conquête de la ville barbaresque, ainsi que le témoignent plusieurs manuscrits de sa main. On s'en tint au bombardement à l'aide des galiotes à bombes nouvellement imaginées par Petit-Renau. Le premier bombardement d'Alger eut lieu aux mois d'août et de septembre 1682. Le temps contraire empêcha qu'on ne le menât à bonne fin. Mais Duquesne revint de Toulon devant la ville barbaresque, avec des forces plus considérables, au mois de juin 1683, et y resta jusque vers la fin d'août, n'interrompant le bombardement que pour le recommencer bientôt avec plus de succès. Enfin la ville n'offrant plus qu'un amas de décombres, le dey d'Alger se soumit aux conditions qu'on lui imposait, et envoya un ambassadeur à Louis XIV pour implorer son pardon. Le projet d'un autre bombardement, celui de Gênes, conduisit à Toulon le marquis de Seignelai, qui avait succédé à Colbert, son père, comme ministre de la marine. Cet esprit actif et impatient ne trouvait pas que les armements allassent assez vite à son gré : il brûlait en outre du désir de se montrer, non pas seulement comme un administrateur, mais en quelque sorte comme un général, sur la flotte, où il aurait voulu que Duquesne, tout en la dirigeant, se laissât éclipser par lui. L'expédition mit à la voile, au mois de mai 1684 ; Gênes fut bombardée pendant plusieurs jours. Il fallut que la ville se soumît, et envoyât son doge lui-même à Versailles porter des excuses à Louis XIV. Le voyage de Seignelai à Toulon fut, au reste, très favorable à l'avancement des travaux du nouveau port et de l'arsenal. Vers le même temps, Louis XIV, afin de pourvoir à la protection du nouvel arsenal et des deux ports, dans chacun desquels ne peuvent pas entrer deux vaisseaux de front, fit ajouter d'importantes fortifications à la place qui fut revêtue d'une enceinte plus redoutable et plus conforme aux progrès de l'art militaire. Un plan de la petite rade de Toulon, contemporain de cette époque, représente l'entrée de la rade défendue par plusieurs batteries de la côte, par le fort des Vignettes, la Grosse-Tour, la tour de Balaguier et le fort de l'Eguillette ; on ne tarda point à y ajouter le fort Saint-Louis, du côté de la Grosse-Tour. Les forts Saint-Antoine et Sainte-Catherine, de plus ancienne date, défendaient Toulon lui-même, dont ils étaient plus rapprochés. La ville, par suite de la grande importance qu'elle venait d'acquérir, devint le siège de l'intendance de la marine du Levant, et, en 1689, la vice-amirauté du

Levant ou de la Méditerranée ayant été constituée (vingt ans après celle du Ponant ou de l'Océan), ce fut aussi à Toulon qu'elle eut son siège principal.

La guerre générale éclata de nouveau contre Louis XIV, en 1689, et Tourville qui fut, comme on sait, le premier vice-amiral du Levant, reçut aussitôt l'ordre d'armer à Toulon vingt vaisseaux, quatre frégates, huit brûlots et quelques bâtiments en flûte, pour leur faire passer le détroit et les conduire à Brest à travers les flottes ennemies, ce qu'il exécuta avec succès. Toulon était alors le port de construction le plus actif du royaume. Sur l'impérieuse volonté de l'impatient ministre Seignelai, on y vit construire, caréner, gréer, mâter et mettre à la voile, en l'espace de neuf heures, une frégate de quarante canons qui put faire immédiatement une campagne de six mois, celle de 1689, sans avoir besoin d'être radoubée. En 1690, le port de Toulon fit passer un nombre considérable de bâtiments de guerre dans l'Océan, pour les joindre à la flotte avec laquelle Tourville, ayant sous ses ordres le vice-amiral du Ponant, Victor-Marie d'Estrées, remporta la célèbre victoire navale de Béveziers sur la côte d'Angleterre. L'année suivante, le vice-amiral du Ponant vint prendre le commandement de l'escadre de la Méditerranée, à Toulon, d'où il sortit pour aller bombarder Barcelone et Alicante. D'Estrées ayant eu ordre, en 1692, de conduire l'escadre de Toulon dans l'Océan, afin de lui faire opérer sa jonction avec l'armée navale de Brest que commandait Tourville, partit au commencement de mai ; contrarié par les vents, il ne put arriver à temps pour prévenir les suites de la bataille de la Hougue, dans laquelle le vice-amiral du Levant disputa, pendant tout un jour, avec quarante-huit vaisseaux français, la victoire à plus de cent vaisseaux anglais et hollandais. La preuve que cette bataille n'anéantit point la marine de France, quoi qu'en ait dit Voltaire, c'est que Louis XIV, à l'ouverture de la campagne de 1693, confia à Tourville le commandement de quatre-vingt-dix-huit vaisseaux de ligne dans l'Océan, tandis que le vice-amiral Victor-Marie d'Estrées avait sous ses ordres, à Toulon, trente vaisseaux, avec lesquels il alla prendre part au siège de Rosas, et se disposa ensuite à joindre le vice-amiral du Levant qu'il devait trouver au cap Saint-Vincent sur les côtes de Portugal. Cette fois encore, il ne put arriver à temps pour assister à l'attaque de la flotte anglo-batave de Smyrne, sur laquelle Tourville prit si complètement sa revanche des malheurs de la Hougue, près de la baie de Lagos. Après la défaite entière des ennemis, le vainqueur vint opérer son désarmement à Toulon, où il introduisit une partie de ses nombreuses captures,

La flotte de Toulon, forte seulement de trente vaisseaux, sous les ordres de Tourville, sut, en 1694, se rendre maîtresse de la Méditerranée ; dix vaisseaux qu'on lui enleva pour les faire passer dans l'Océan, ne l'empêchèrent pas de maintenir cette domination. Deux ans plus tard, Louis XIV voulant masquer le projet d'une descente en Angleterre qu'il méditait en faveur du prétendant Jacques II, le plus fort des préparatifs de la campagne se fit à Toulon ; mais, sur ces entrefaites, le souverain dépossédé ayant perdu toute chance de succès, le désarmement de la flotte fut ordonné. Peu de temps après, Jérôme Phelippeaux de Pontchartrain entra au ministère de la marine, et avec lui commença l'ère de décadence de notre armée navale. La dernière flotte de quelque importance que les Français mirent à la mer vers la fin du règne de Louis XIV, sortit de Toulon, le 22 juillet 1704, sous les ordres du comte de Toulouse, grand amiral de France, assisté du vice-amiral d'Estrées. Elle ne comptait que quarante-neuf vaisseaux, sept petites frégates, sept petits brûlots et vingt-quatre galères, tant de France que d'Espagne, quand elle livra bataille, le 24 août de la même année, près de Velez-Malaga, à la flotte anglo-batave, forte de cinquante-cinq vaisseaux et d'un grand nombre de frégates, de brûlots, de galiotes à bombes et de bâtiments légers, sous les ordres des amiraux Georges Rooke et Kallemburg. Malgré l'infériorité des forces, le courage et l'habileté de d'Estrées surent rendre le résultat de la rencontre si favorable aux Français, que les ennemis auraient été réduits à se rendre ou à se brûler, si le combat eût recommencé. Depuis lors, jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, aucun

armement naval un peu considérable ne se fit dans les arsenaux de Toulon, et les Anglais s'enhardirent bientôt jusqu'à bloquer le port.

Cependant les ennemis ayant résolu le siège de cette ville, en 1707, une armée allemande et piémontaise, commandée par Victor-Amédée, duc de Savoie, et le célèbre prince Eugène, vint l'investir par terre, tandis que la flotte anglo-batave, composée de quarante-six vaisseaux de ligne, de vingt-neuf galiotes à bombes et brûlots, aux ordres de l'amiral Cloudesly Showel, lui fermait la mer. Néanmoins les espérances de l'ennemi furent trompées, grâce à la vigilance et au dévouement du comte de Grignan, gendre de madame de Sévigné, alors gouverneur de la Provence en l'absence du duc de Vendôme. Son zèle fut admirablement secondé par l'énergie, la persévérance et l'habileté du lieutenant général marquis de Saint-Paters, commandant supérieur de la place ; par le zèle, la prévoyance et les belles dispositions du marquis de Langeron, lieutenant général des armées navales, chargé du commandement supérieur des équipages, des troupes et de l'artillerie de mer, enfin par le courage des Provençaux venus de tous côtés au secours de la place, et par celui de la garnison et des troupes qui tenaient la campagne sous les ordres du maréchal de Tessé. Ces braves généraux qui, au commencement de juillet, avaient trouvé la ville hors d'état de soutenir un siège de trois jours, l'eurent mise, dès le 15 du même mois, dans une situation capable d'étonner l'ennemi. La marine occupait presque tous les postes et tous les abords de la place ; dans tous les forts, à toutes les batteries, et jusque dans un camp retranché que l'on venait d'établir pour l'armée du maréchal de Tessé, sur la hauteur de Sainte-Anne et du côté de Saint-Antoine, c'étaient des officiers de mer qui dirigeaient la plupart des opérations de la défense. Le *Tonnant* et le *Saint-Philippe*, de cent canons chacun, commandés par les capitaines de Montyon et de Béthune, furent transformés en deux véritables citadelles par Langeron, qui les fit échouer sur l'attaque de la porte Saint-Lazare, de manière à ce que, par leur position et leur entourage, ils pussent causer beaucoup de mal aux assaillants et n'en recevoir aucun.

Le duc de Savoie et le prince Eugène, arrivés à Pignans, le 23 juillet 1707, en même temps que la flotte ennemie, après s'être emparée des îles d'Hyères, venait mouiller à peu de distance de Toulon, s'écrièrent avec dépit qu'ils avaient été gagnés de vitesse par le vieux comte de Grignan. Le prince Eugène voulait que l'on fit immédiatement retraite, et les princes de Hesse-Cassel et de Wurtemberg étaient du même avis ; mais le duc de Savoie, entraîné par le duc de Saxe-Gotha, fit prévaloir une opinion contraire dans le conseil de guerre, et vint asseoir son camp sur deux lignes, appuyant sa droite au village de La Valette et sa gauche à la mer du côté de Sainte-Catherine. Le 29 juillet l'attaque commença sur le fort Sainte-Catherine, où le chef d'escadre de Villars commandait, pendant que le prince de Saxe-Gotha se mettait en marche dans le but d'occuper les hauteurs ardues de Faron auxquelles s'adosse la ville, et se proposait de s'engager avec le poste avancé d'Artigues, défendu par le marquis de Broglie. Forcés de faire retraite deux fois dans la première journée, les ennemis revinrent à la charge le lendemain ; ils réussirent à établir une redoute à Faron et à se rendre maîtres du poste d'Artigues, mais ils échouèrent une troisième fois devant la hauteur de Sainte-Catherine. Ce ne fut qu'à une quatrième attaque, après le débarquement des troupes par la flotte des alliés, que le duc de Savoie contraignit enfin le brave Villars à évacuer le fort en bon ordre. Le camp de Saint-Antoine et de Sainte-Anne n'en put être toutefois entamé, et, après d'inutiles tentatives pour le forcer, les ennemis furent réduits à se mettre eux-mêmes sur la défensive. Dans la nuit du 14 au 15 août, le maréchal de Tessé ordonna à quatorze mille hommes de toutes armes, auxquels s'étaient joints des bourgeois, des ouvriers et des paysans, de sortir du camp de Sainte-Anne, en quatre colonnes. L'ennemi fut défait sur tous les points et chassé de toutes ses positions.

Telle fut l'ardeur patriotique des Toulonnais dans cette journée, qui décida du sort de leur ville, que l'on vit jusqu'à des enfants achever à coups de pierres les ennemis blessés, et les dames suivre les troupes, une bouteille à la main, pour les encourager et leur verser à boire. Les alliés n'eurent plus d'espérance que dans leur flotte qui, tenue en respect par les forts Sainte-Marguerite et Saint-Louis, n'avait point encore donné et était restée au large. Pour lui faciliter l'accès, le duc de Savoie ordonna, le 6 août, le siège des deux forts, dont les garnisons furent obligées de capituler ou de se retirer. L'amiral Showel, à qui le gouvernement anglais avait surtout recommandé de détruire l'arsenal de Toulon, put alors s'approcher de la place et se disposer à la bombarder par mer, tandis que Victor Amédée et le prince Eugène, pour couvrir leur retraite, projetaient d'en faire autant par terre. Le bombardement commença le 17 août et continua sans interruption, mais aussi sans grand résultat, jusqu'au 21. Schowel réussit à brûler deux vieux vaisseaux hors de service, *le Sage* et *le Modéré*, et à jeter sur certaines parties de l'arsenal et du port quelques bombes dont on étouffa immédiatement le feu ; les canons et les mortiers de la place, auxquels se joignaient les batteries du *Tonnant* et du *Saint-Philippe*, forcèrent bientôt l'amiral anglais à s'éloigner avec une perte considérable. Du côté de la terre les ennemis, qui avaient placé un grand nombre de mortiers, ne réussirent guère mieux. Les consuls de Toulon, Joseph Flamenq, Ferand et Marin, ainsi que l'évêque Bonnin de Chalucet, donnaient aux habitants l'exemple du dévouement et des sacrifices. Grâce à leur zèle infatigable, on ne compta que peu de victimes ; mais six cents maisons environ furent plus ou moins endommagées. Enfin, les alliés, découragés, ayant épuisé leurs munitions et essuyé des pertes immenses, levèrent le siège de Toulon et évacuèrent précipitamment toute la Provence.

Depuis la retraite de l'armée des puissances coalisées jusqu'à la fin de la guerre, plusieurs petites expéditions navales partirent de ce port, entre autres celle de Cassard. Avec une escadre composée de trois vaisseaux, cinq frégates et deux caïches, ce capitaine ruina les îles du Cap Vert, qui appartenaient aux Portugais, força les colonies hollandaises de Surinam, Berbiche et Askebe, de se racheter, et conquit sur la même nation les îles de Tabago et de Curaçao, en échange desquelles il se fit donner des sommes considérables. Après ces exploits, il reprit avec sa petite escadre la route de Toulon, où il arriva chargé d'or et de butin. Cassard réunissait aux talents d'un habile marin les connaissances d'un excellent ingénieur ; chargé naguère de diriger des travaux importants à Toulon, il avait doté cette place de guerre d'une partie de ses meilleures fortifications.

Sous la Régence, les villes maritimes de la Provence n'eurent qu'un genre de célébrité bien triste : on n'en parla qu'à l'occasion de la peste, qui, en 1720, s'étendit de Marseille à Aix, puis à Toulon, par l'introduction frauduleuse de quelques marchandises prohibées. Au mois de janvier 1721, le fléau prit un caractère d'intensité meurtrière ; il enleva jusque dans l'hôtel de ville les consuls Gavoty et Marin. Le premier consul d'Antrechaux, les consuls-adjoints, Jacques Portalis et André Tournier, et les commissaires généraux Garnier de Fonsblanche et Pierre de Creyssel, les officiers de marine de Beauvais-Thomas et d'Orves-Martiny, ainsi que l'évêque de Toulon La Tour-du-Pin-Montauban, déployèrent un courage admirable et furent pourtant assez heureux pour échapper à cette horrible mortalité. La peste s'éteignit vers le milieu du mois d'août 1721, après avoir enlevé, en moins d'une année, quinze mille sept cent quatre-vingt-trois personnes.

Vers le même temps, Toulon se vit mêler, par son évêque, par le jésuite Girard et par une prétendue sainte, nommée Marie-Catherine Cadière, aux troubles théologiques soulevés par la bulle *Unigenitus*. Ces misérables querelles étaient à peine terminées quand une guerre générale éclata à la mort de l'empereur Charles VI.

L'Angleterre prit parti contre la France, et, sans déclaration de guerre, envoya tout d'abord bloquer dans la rade de Toulon une escadre espagnole qui y était venue hiverner à la fin de l'année 1743. La Bruyère de Court, doyen des lieutenants généraux des armées navales de Louis XV, fut chargé de protéger, avec dix-sept vaisseaux, quatre frégates et quatre brûlots français, la sortie de cette escadre, forte de seize vaisseaux de ligne. Il appareilla, le 19 février 1744, et forma des escadres réunies trois divisions. Après avoir livré, en vue du port, un combat fort vif aux amiraux anglais Rowley et Lestock, lequel se termina à son avantage (22 février), l'amiral français put escorter l'escadre espagnole jusque dans le port de Carthagène. Il rentra à Toulon, le 13 avril, avec quatre prises anglaises. Dans le cours de la même guerre, en 1747, la Provence fut un moment envahie par les troupes de Marie-Thérèse d'Autriche et du roi de Sardaigne ; des forces navales anglaises se présentèrent aussi sur les côtes ; mais le souvenir du siège de 1707 et du combat de 1744 suffit pour préserver Toulon de toute attaque.

Le commencement de la guerre de 1756 fut marqué par la prise de l'île de Minorque et de Port-Mahon, que les Anglais avaient conservé et où ils s'étaient puissamment fortifiés. L'armement destiné à cette expédition se fit à Toulon, le 12 avril 1756 ; le marquis de la Galissonnière, lieutenant général des armées navales mit à la voile des îles d'Hyères, avec douze vaisseaux de ligne, cinq frégates et cent cinquante bâtiments de transport, emmenant sur leurs différents bords un corps d'armée de débarquement commandé par le maréchal de Richelieu. On dut le succès de cette entreprise aux rares talents de la Galissonnière, qui débarqua d'abord les troupes avec bonheur, et gagna ensuite sur la flotte anglaise, commandée par l'amiral Ryng, le combat naval du Port-Mahon. Les suites de la guerre maritime ne furent pas, à beaucoup près, aussi favorables à la France. En 1750, l'amiral anglais Boscowen fut chargé d'aller, avec quatorze vaisseaux, bloquer l'escadre française de la Méditerranée dans le port de Toulon ; mais surpris par une tempête, il fut contraint de se réfugier à Gibraltar et d'attendre les Français au détroit. Le général des armées navales, de la Clue, qui commandait ceux-ci, sortit de Toulon et franchit le passage pendant la nuit.

Il se trouvait séparé d'une partie de son escadre, quand, le 17 août 1759, il fut obligé d'accepter une action contre la flotte de Boscowen. Malgré la disproportion de ses forces, le succès de ses adversaires se serait borné à la prise d'un seul vaisseau, s'ils n'avaient pas violé le droit des gens et des neutres, en allant prendre ou brûler dans les mouillages du Portugal, après le combat, quatre autres bâtiments français. Vers ce temps, en pleine guerre navale, on vit un ministre de la marine, l'odieux Nicolas Berryer, digne pendant de Jérôme Pontchartrain, décider, de son chef, que la France n'était pas une puissance maritime, et, pour mettre sa conduite en rapport avec son opinion, vendre d'abord les vaisseaux de l'État à des armateurs particuliers, puis traiter avec des négociants de tous les agrès et de tous les apparaux des magasins. L'Angleterre qui avait payé cette lâche trahison, en recueillit les avantages. Bientôt, de Brest à Toulon, il n'y eut plus un seul vaisseau à la disposition du gouvernement français.

Toutefois, le premier ministre Choiseul rendit à nos ports leur activité, de concert avec le duc de Praslin, à qui il céda le département de la marine. Les constructeurs de vaisseaux furent honorés : on leur donna le titre d'ingénieurs-constructeurs de la marine ; trois ingénieurs constructeurs en chef furent créés pour Toulon, Brest et Rochefort, et l'on constitua les écoles d'élèves constructeurs sur des bases excellentes. À dater de cette époque, les Français surpassèrent de beaucoup tous les autres peuples dans l'art de la construction des vaisseaux : leurs bâtiments servirent de modèle aux Anglais eux-mêmes. C'est alors qu'un simple ouvrier charpentier, nommé Pivat, conçut le projet d'un bassin de construction, que le célèbre ingénieur de la marine Groignard commença à exécuter en 1774. L'art des fortifications ne marchait pas en France dans une semblable voie de progrès : l'école de Montalembert, qui ne valait pas à beaucoup près celle de Vauban, ajouta à la défense de Toulon le fort

Lamalgue, que les gens du métier estiment peu. Sous le règne de Louis XVI, la guerre de l'indépendance de l'Amérique donna beaucoup moins d'activité au port de Toulon qu'à celui de Brest. Ce fut de ce dernier que partirent presque toutes les grandes expéditions maritimes. Cependant le vice-amiral d'Estaing fit à Toulon un armement de douze vaisseaux et de cinq frégates, portant ensemble neuf mille huit cent quarante-deux hommes d'équipage et quinze cent quarante-huit hommes de troupes de débarquement, avec lequel il partit, le 19 avril 1778, pour faire la plus célèbre de ses campagnes. Durant cette courte mais mémorable époque de grandeur maritime, le premier bassin de construction fut terminé, et on se préoccupa d'en faire deux autres sur le même modèle. Ce n'était pas encore la perfection de l'art. Plus tard, les ingénieurs Bernard et Noël établirent les deux nouveaux bassins qui l'emportent de beaucoup sur le premier.

Un concours de circonstances fatales ne permit pas à la révolution de 1789 de concilier le progrès de la marine avec le progrès politique et social de l'humanité ; une ère de décadence navale s'ouvrit alors pour la France, bien moins à cause de l'émigration forcée des officiers de la marine, que par suite de l'indiscipline des équipages et des prétentions orgueilleuses des officiers de la marine du commerce, qui se crurent aptes à commander des vaisseaux de guerre, et qui tous, sans exception aucune, ne firent que des fautes déplorables. Dès le mois de mars 1789, des troubles graves commencèrent à se manifester à Toulon ; l'Hôtel de ville, envahi par une multitude en fureur, fut livré au pillage. L'évêque Elléon de Castellane, qui s'était montré hostile aux opinions du Tiers-État, n'échappa à la mort que par la fuite. Ni le commandant de la marine, ni son successeur, le chef d'escadre Glandevez, ne purent contenir les soulèvements des ouvriers du port. Le club des *Adorateurs de la liberté et de l'égalité* conduisait tout à Toulon. On lui attribua le massacre des administrateurs et du procureur-général-syndic du département du Var (28 juillet 1792). Ce fut par suite de cette sanglante tragédie que le siège du département fut transféré à Draguignan. Les clubistes firent table rase de tous les fonctionnaires et en installèrent d'autres par la violence. Le contre-amiral de Flotte, nouveau commandant de la marine fut pendu le matin du 10 septembre 1792, devant la porte de l'arsenal. Plusieurs officiers et administrateurs de la marine eurent un sort aussi funeste.

Cependant la France ayant déclaré la guerre au roi de Sardaigne, et Naples lui donnant de graves sujets de plainte, une escadre avait été armée à Toulon et placée sous le commandement du contre-amiral Truguet, le plus incapable, selon nous, des officiers généraux de la marine de récente création. Cette escadre mit à la voile le 20 septembre 1792, et rentra dans le port au mois de mars 1793, après avoir fait une campagne désastreuse. À peine de retour, Truguet déserta son poste de commandant en chef, de peur sans doute de se voir exposé au ressentiment de ses équipages, et abandonna la direction de ses vaisseaux au contre-amiral breton Trogoff de Kerlessi. La République française eut bientôt l'Angleterre et l'Espagne pour adversaires, et ces puissances, de concert avec les royalistes, machinèrent une de ces intrigues qui font plus de mal à une nation que la perte d'une bataille. L'arrivée à Toulon de deux commissaires de la Convention, Beauvais et Pierre Bayle, loin d'y arrêter les désordres, ne fit que les accroître. Le 21 mai 1793, le club des Adorateurs de la liberté et de l'égalité fit enfermer au fort Lamalgue soixante-douze des habitants les plus notables, parmi lesquels figuraient bon nombre d'officiers civils et militaires de la marine. Ces troubles incessants étaient d'autant plus regrettables, que déjà l'on prévoyait la prochaine arrivée des forces navales combinées d'Angleterre et d'Espagne. Trogoff remplissait tous les devoirs d'un citoyen dévoué aux intérêts de son pays : jour par jour, et avec la plus scrupuleuse fidélité, il instruisit le gouvernement de la République des mouvements des escadres ennemies, ainsi que l'attestent cinquante lettres signées par lui et déposées aux *archives de la marine*, Dalbarade, ancien corsaire, était alors à la tête du département de la marine avec le titre de commissaire général ; trois mois s'écoulèrent sans qu'il eût le moindre égard aux avis du commandant général de l'escadre de Toulon. Trogoff, fatigué, désespéré

de ce coupable silence, lorsque l'ennemi était déjà en vue du port, sollicita en vain son rappel et le retour de Truguet.

Sur ces entrefaites, la majorité des Toulonnais se laissa emporter par le mouvement de la réaction girondine. On dispersa le club des Adorateurs de l'égalité et on emprisonna ses principaux membres. Un comité général, composé des délégués des sections de la ville, fut institué pour diriger les affaires. Avec son autorisation, l'on enferma au fort Lamalgue les deux commissaires conventionnels, Beauvais et Pierre Bayle, au moment où ils venaient se présenter dans les sections pour y faire accepter la Constitution de 1793. Le commandant des armes, l'ordonnateur et le commandant en chef de la marine ne purent plus correspondre avec le conseil exécutif de Paris que par l'intermédiaire du comité. Trogoff, qui n'avait pas attendu l'apparition des alliés pour embosser la flotte française tant dans la grande rade que dans l'ouvert du goulet, s'était flatté d'exercer, au moins en face de l'étranger, assez d'influence sur les sections de Toulon pour leur inspirer un élan favorable aux intérêts nationaux ; mais tous ses efforts échouèrent contre les menées de la faction girondine, qui dégénérèrent bientôt en révolte ouverte. La modération, se faisant brutale et sanglante, éleva à son tour des échafauds ; Barthélemy, Sylvestre Jassaud, Pavin et plusieurs autres, tous meneurs du club des Adorateurs de l'égalité, y laissèrent leurs têtes ; avant d'être exécutés, ils furent exposés en chemise rouge, aux huées et aux imprécations d'une multitude mobile dans ses impressions et dans ses haines. Un comité de surveillance, à l'imitation du comité de salut public de Paris, mais agissant dans un sens opposé, fut établi à Toulon. La main du bourreau livra aux flammes la Constitution de 1793.

La révolte était flagrante, lorsque la Convention décréta la mise hors la loi de Toulon, et donna l'ordre de lui intercepter les vivres, aussi bien qu'à Marseille. Les Anglais saisirent ce moment pour offrir leurs services aux deux villes menacées à la fois par les armes et par la faim. Le capitaine de vaisseau Lebreton d'Imbert, qui devait finir ses jours dans l'opprobre, par suite de condamnations juridiques, sous la Restauration même, se fit le méprisable agent de la politique étrangère. Trogoff s'opposa avec force au désarmement de l'escadre, que le comité général des sections, à l'instigation de ce traître, voulait absolument lui imposer. Le comité ne pouvant faire entrer le commandant général dans ses vues, le dépouilla bientôt de son libre arbitre, et alla même jusqu'à se rendre maître de sa personne, ce qui résulte clairement de la correspondance, puis de l'inaction complète du contre-amiral, dont on ne rencontre le *nom* ni l'*adhésion* sur *aucun des actes authentiques* qui amenèrent et sanctionnèrent la remise aux étrangers, de la ville, de son port et de son escadre. Le contre-amiral Saint-Julien Chambon, sur le caractère inconséquent duquel la contre-révolution croyait pouvoir fonder plus d'espérance que sur la fermeté de Trogoff, profita d'une atteinte de goutte que le comité général attribua fort à propos à ce dernier, pour se soustraire à son autorité supérieure et arborer le pavillon de commandant en chef sur son vaisseau *le Commerce de Bordeaux*.

Le 24 août, l'amiral Hood envoya un de ses officiers avec les pouvoirs nécessaires pour amener une prompt conclusion. Elle fut enlevée à la faveur de l'effroi que répandit la nouvelle de l'entrée des troupes conventionnelles à Marseille. Pendant ce temps, Saint-Julien, en proie à une irrésolution funeste, laissait les partisans du comité enlever toutes les poudres de la marine ; il négligeait de s'emparer du parc des vivres communiquant avec la rade, et de favoriser ainsi un mouvement des républicains qui l'en sollicitaient ; il ne s'opposa pas même à ce qu'on vînt délabrer les batteries du pourtour de la rade, emporter les mortiers, briser les affûts et jeter les canons par les embrasures. Une seule frégate, *la Perle*, de quarante-quatre canons, dont le commandant, Van Kempen, se plaignait depuis longtemps qu'on ne le récompensait pas suivant son ancienneté et ses services, s'était refusé à se placer sous le pavillon de Saint-Julien et était allé mouiller sous les remparts, entre les deux chaînes, semblant porter un défi à toute l'escadre. Tout à coup, non par l'ordre de Trogoff, qui était séquestré, mais par l'ordre du comité des sections, qui avait gagné le lieutenant Van Kempen, le

pavillon *tricolore* de commandant en chef fut arboré sur *la Perle*. La vue du pavillon amiral là où, d'après un faux bruit, répandu à dessein, on disait que se trouvait Trogoff, jeta l'hésitation sur l'escadre française alors en rade. Peu à peu l'hésitation cessa, sans que Saint-Julien fît rien pour s'y opposer, et successivement seize vaisseaux passèrent de la grande dans la petite rade : deux seulement, dont l'un *le Commerce de Bordeaux*, monté par Saint-Julien, restèrent dans la grande rade. Le contre-amiral finit par désertir lâchement son poste. Saisi d'une honteuse panique, il gagne la terre, se dirige d'abord vers l'armée républicaine, puis, cédant à une nouvelle crainte, se livre aux Espagnols. Les Anglais qui avaient déjà pris possession du fort Lamalgue, s'introduisirent alors dans la rade et dans le port, où ils furent suivis par l'escadre espagnole et par des divisions sardes et napolitaines. Une des premières mesures des puissances étrangères, représentées par les amiraux Samuel Hood et don Juan de Langara, fut d'imposer au comité et à la municipalité de Toulon un emprunt d'un million de piastres fortes, hypothéqué sur l'arsenal, les vaisseaux, la ville même et ses dépendances, et garanti par l'alliance anglo-espagnole. Un acte fut passé à cet effet, dans le courant de septembre, par-devant notaire, et couvert de près de cent cinquante signatures, parmi lesquelles on chercherait vainement celle de Trogoff, l'homme qui seul aurait pu engager les vaisseaux, s'il en avait été encore le maître.

L'armée de Cartaux, qui, après un séjour beaucoup trop prolongé à Marseille, s'était enfin remise en marche, occupait le village d'Ollioules. Le 1^{er} octobre, jour fixé par les contre-révolutionnaires absolutistes pour substituer, dans Toulon, la cocarde et le pavillon blanc à la cocarde et au pavillon de la nation, les républicains commencèrent l'attaque de la place. Mais une sortie des assiégés, sous les ordres du contre-amiral espagnol Gravina et de lord Mulgrave, les força de battre en retraite, avec perte d'environ mille hommes. Deux commissaires plénipotentiaires du roi d'Angleterre, lord O'Hara et le chevalier Gilbert Elliot, étant arrivés à Toulon, déclarèrent aussitôt, sans s'occuper de consulter les alliés, que la ville, les forts et le port, avec les vaisseaux et les munitions qui s'y trouvaient, ne seraient rendus à la monarchie une fois rétablie, qu'après qu'un traité de paix aurait assuré au roi de la Grande-Bretagne, outre *une juste indemnité*, la restitution de toutes les conquêtes de la France. Quand les royalistes voulurent aller chercher à Gênes le comte de Provence qui, au bruit des événements, était arrivé d'Allemagne à Turin, et que l'on avait proclamé régent pendant la détention de Louis XVII, lord O'Hara et le chevalier Gilbert Elliot s'y opposèrent, en disant qu'appeler le comte de Provence, « ce serait *destituer* Sa Majesté britannique de l'autorité qui lui avait été dernièrement confiée. » En même temps, lord O'Hara, prenait le gouvernement de la place, défendait aux citoyens de s'assembler et de délibérer, et désarmait la garde nationale. Il pressait en outre, avec une activité extraordinaire les travaux qui s'exécutaient sur tous les points, ainsi que les préparatifs d'une sortie contre l'armée républicaine, commandée non plus par Cartaux, mais par le général Dugommier. Cette sortie ayant eu lieu le 30 novembre, tourna à la honte des Anglais, grâce à une batterie, dite la Convention, que démasqua tout à coup le commandant d'artillerie Bonaparte. Le désordre des ennemis fut complet, et O'Hara blessé tomba lui-même entre nos mains.

Le prisonnier fut traité par les commissaires de la Convention près de l'armée républicaine avec plus d'égards qu'on n'eût dû s'y attendre de leur part ; on lui permit même d'entretenir des relations avec l'escadre britannique et avec les chefs de la garnison anglaise de la place. Les Toulonnais l'accusèrent de s'être fait prendre pour les livrer à leurs ennemis ; les Espagnols ne pensaient guère plus favorablement de lui. Chose non moins étrange, c'est qu'avec l'autorisation du major général Dundas, nouveau gouverneur de la place, une voiture fermée alla recevoir sur le chemin d'Ollioules, et sous l'escorte protectrice des Anglais, deux commissaires de la Convention, qui furent ensuite conduits directement chez le major général, eurent avec lui une longue conférence et en obtinrent la permission de visiter leur collègue Beauvais au fort Lamalgue. Pierre Bayle s'était tué dans les premiers jours de

septembre, si toutefois il n'avait été victime du comité. Après cette visite, les deux conventionnels sortirent de la ville et retournèrent au camp français avec le même mystère et la même sécurité qu'ils en avaient été amenés.

Dugommier, impatient d'en finir, se disposait à diriger une attaque contre la montagne de Faron et contre une position redoutable, que les Anglais s'étaient faite, du côté de la mer, sur des hauteurs situées en avant de l'Éguillette et de Balaguier. Cette dernière position se composait d'un double camp retranché par des redoutes garnies de trente-deux pièces de canon et trois mortiers, avec deux mille cinquante hommes pour les servir. Les alliés l'appelaient le *Grand-Camp*, les Français, le *Petit Gibraltar*. Du 14 au 16 décembre, malgré une pluie torrentielle, toutes les redoutes ennemies furent canonnées et emportées ensuite, dans la nuit du 17, par l'armée républicaine, qui déploya dans cette action un incroyable héroïsme. On admira surtout l'ardeur et l'intrépidité des colonnes Victor et Laborde. Au lever du jour, la ville épouvantée aperçut sur les crêtes de la montagne du Faron, qu'elle avait crues inaccessibles, la moitié des troupes républicaines prête à s'abattre sur elle, tandis que l'autre moitié, des sommets du Petit-Gibraltar, de l'Éguillette et de Balaguier, plongeait des regards menaçants jusqu'au fond de la rade. Dans cet état de choses, l'amiral Hood résolut, en conseil de guerre, malgré l'opposition des amiraux espagnols Langara et Gravina, d'abandonner les Toulonnais et d'opérer le rembarquement des alliés.

Des conférences qui avaient incontestablement eu lieu entre les généraux anglais et les représentants du peuple, lors de l'introduction mystérieuse de ceux-ci dans la place, on peut induire qu'il existait une convention en vertu de laquelle les premiers s'engageaient à ouvrir la ville aux républicains, si les seconds permettaient la libre sortie du port aux alliés. Néanmoins, comme les commissaires conventionnels, prêts à sacrifier non-seulement la ville de Toulon, mais le personnel maritime de la flotte, n'avaient pu confondre dans leur vengeance le matériel de cette flotte ni les édifices de l'État, il serait injuste de répéter avec les écrivains royalistes et fédéralistes qu'ils furent complices volontaires des exécutions méditées par les Anglais sur les vaisseaux français et sur l'arsenal. En effet, un atroce projet avait été concerté, à la suggestion d'Elliot, entre celui-ci, lord Hood et le général Dundas. Il s'agissait d'abandonner au feu ce que les commissaires républicains n'avaient pas voué à la destruction : l'arsenal, ses magasins, ses ateliers, admirables édifices que l'Angleterre jalousait depuis un siècle ; enfin les bâtiments de guerre français qui ne se réuniraient pas au pavillon britannique ou que l'on ne pourrait pas emmener. Au refus des galériens, un officier de la marine anglaise, Sidney Smith, qui avait fait auparavant le métier de pirate sous le pavillon ottoman offrit de se charger de l'exécution.

L'embarquement des Toulonnais se faisait depuis le point du jour du 18 décembre, avec assez de calme et d'ordre. Chacun avait même déposé sur les quais ses objets les plus précieux, dans l'espérance de les pouvoir emporter, quand, à neuf heures du matin, un cri terrible : « Voilà Cartaux ! » s'élève dans Toulon ; car on croyait que le général Cartaux, qui valait mieux d'ailleurs que sa réputation, était encore à la tête de l'armée conventionnelle. Soudain, dans toutes les rues de Toulon qui affluent sur le port, la foule se presse, se heurte, en poussant des hurlements d'horreur et des clameurs lamentables. On se dispute les embarcations ; on lutte avec fureur ; les derniers rangs se ruent sur ceux qui les précèdent, et ceux-ci précipitent les premiers rangs du haut du quai dans la mer. Les Napolitains et les Espagnols viennent, autant qu'ils peuvent, avec des embarcations, au secours de tant d'infortunés. Quant aux Anglais, après avoir joint la menace au refus, ils ne cèdent qu'aux cris de réprobation que leur indigne conduite excite même parmi leurs alliés. Les canots, les chaloupes, les barques de toutes sortes se surchargent, et, de peur d'être submergés, ceux qui les montent repoussent les derniers venus à coups d'aviron, et quelquefois leur abattent le poignet à coups de

hache. Le cri : « Voilà Cartaux ! » n'avait été pourtant qu'une fausse alerte causée par le bruit d'une fusillade à l'une des portes de la ville, et par la vue d'un pavillon tricolore hissé (fait constaté et digne d'attention) sur le vaisseau amiral du port, peut-être là où était Trogoff. Les Anglais firent amener ce pavillon. L'embarquement continua jusqu'à dix heures du soir. Les deux tiers des habitants de Toulon avaient passé sur la flotte ennemie ; les autres étaient décidés à courir les chances de l'entrée des républicains.

Le cri : « Voilà Cartaux ! » fut, selon toute probabilité, un stratagème des Anglais qui avaient besoin du désordre de la ville pour consommer leur œuvre. Sidney-Smith, après avoir préparé son foyer d'incendie dans la nuit du 17 au 18 décembre, l'alluma à la faveur des ténèbres et de l'affreux tumulte de la nuit du 18 au 19. Monté sur un petit navire, *le Swallow*, qui lui appartenait, et entouré de ses chaloupes incendiaires, il fit mettre le feu successivement au *Triomphant*, au *Duguay-Trouin*, au *Destin*, au *Tricolore*, au *Suffisant*, au *Centaure*, au *Héros*, au *Thémistocle*, au *Dictateur*, qui furent consumés ; au *Commerce de Bordeaux*, qui ne fut qu'endommagé, et à un vaisseau en construction, plus légèrement atteint encore, qui fut lancé l'année suivante ; il manqua aussi deux frégates en construction, mais il réussit à brûler les frégates et corvettes *l'Iphigénie*, *la Caroline*, *l'Auguste*, *l'Alerte* et *la Sérieuse*. Les Espagnols respectèrent tous les vaisseaux de ligne qu'on les avait chargés de détruire, et firent seulement sauter les deux prises anglaises, *l'Iris* et *la Montréal*, servant de poudrières, qu'on leur avait dit simplement de couler bas. Cette explosion imprévue mit un moment Sidney-Smith et les siens dans le plus grand péril : danger qu'augmenta encore la juste indignation de l'armée républicaine qui ouvrit un feu terrible d'artillerie sur les incendiaires. Sidney-Smith, fort empêché par ce double contre-temps, ne songea plus qu'à fuir, après avoir vainement essayé de brûler les magasins, les ateliers et les édifices de l'arsenal. Vainement aussi il voulut se faire des galériens, en brisant leurs chaînes, des auxiliaires en brigandage : ces malheureux n'employèrent leur liberté qu'à éteindre l'incendie. Sidney-Smith s'éloigna, outré de ce qu'il appelait *l'ingratitude des forçats*. C'est à la lueur des flammes de cette catastrophe, que les représentants Fréron, Robespierre jeune, Ricord et Salicetti, firent leur premier rapport à la Convention. De terribles représailles pesèrent sur

la ville. Parmi les conventionnels, ceux qui se montrèrent le plus impitoyables furent Fréron, le futur pontife de la jeunesse dorée, et l'ex-oratorien Fouché, le futur duc d'Otrante. Presque tout ce qui restait de la population dans la ville fut rangé contre un mur et mitraillé. Sur la proposition de Barère de Vieuzac, la Convention décida que Toulon serait rasé, qu'il n'y serait conservé que les établissements nécessaires au service de la guerre et de la marine ; que le nom *infâme* de Toulon serait supprimé, et que cette commune s'appellerait *Port-la-Montagne*. Fréron se chargeant de l'œuvre de démolition, requit, à cet effet, douze mille maçons des départements environnants ; heureusement il n'eut pas le temps de détruire et de raser la ville, le bon sens du pays l'en empêcha.

Cependant l'armée navale d'Angleterre avait fait sa retraite devant Toulon, emmenant avec elle trois vaisseaux et onze frégates, corvettes ou bricks, en total quinze bâtiments français qui naviguèrent sous le pavillon blanc. Ils gardèrent encore ce signe pendant treize mois, après lesquels ayant été incorporés en détail dans les escadres britanniques, ils durent y renoncer. Quoique l'on ait écrit que la division au pavillon blanc était sous les ordres de Trogoff, la preuve du contraire se trouve dans le débarquement même que fit l'amiral Hood de son prisonnier, très dangereusement malade, à Porto-Ferraio, en l'île d'Elbe. On prétend que Trogoff était atteint d'une épidémie qui régnait sur les vaisseaux ; mais les circonstances que l'on a racontées précédemment indiqueraient plutôt qu'il fut empoisonné. Quoi qu'il en soit, Trogoff disparut d'une manière soudaine et mystérieuse, emportant avec lui dans la tombe, fort à propos pour les Anglais et pour les membres les plus compromis de l'ancien comité

toulonnais, le secret de ce rôle muet et caché qu'on lui avait fait jouer depuis qu'on s'était emparé de sa personne. Trogoff mort ne trouva pas un ami pour défendre son innocence ; sa famille même, comblée des grâces de la Restauration, ne s'y crut pas intéressée.

Après le 9 thermidor, Toulon reprit son nom et commença à se repeupler. Mais bientôt la Convention nationale eut à lutter à la fois, dans le Midi, contre les jacobins et les royalistes, et une extrême agitation régnait dans cette ville. Au mois de mars 1795, les ouvriers de l'arsenal ayant enfoncé la salle d'armes et enlevé les canons du parc d'artillerie de terre, s'organisèrent en bataillons sous le prétexte d'aller dissiper un prétendu rassemblement d'émigrés à Marseille. D'un autre côté, les matelots, unis à ces ouvriers et aux anciens clubistes, ne voulaient pas laisser sortir la nouvelle escadre qu'on avait formée à Toulon, accusant le contre-amiral Martin et les représentants qui étaient à bord de tendances royalistes. Le contre-amiral, par son énergie, réussit à ramener un peu d'ordre sur la flotte ; mais une partie des insurgés se mit en marche pour Marseille. Il fallut que les représentants du peuple en mission dans cette ville fissent placer une compagnie d'artillerie sur leur chemin, et envoyassent contre eux des escadrons de cavalerie qui les sabrèrent et les mirent en pleine déroute. Aussitôt la petite armée conventionnelle, grossie de plusieurs bataillons, de jeunes gens de bonne volonté des villes voisines, marcha elle-même sur Toulon, où elle fit son entrée, au commencement de juin 1795. La flotte, aux ordres de Martin, composée de quinze vaisseaux de ligne et de neuf frégates ou corvettes, avait fait voile de Toulon, dès les premiers jours de mars. Elle livra, le 13 de ce mois (23 ventôse an III), près du Cap Noli, à l'armée anglaise, sous les ordres de l'amiral Hotham, un combat dans lequel nous perdîmes deux de nos vaisseaux, *le Ça-ira* et *le Censeur* ; après quoi la flotte rentra à Toulon. L'année suivante, le contre-amiral Martin, sorti de nouveau de ce port, en juillet, avec dix-sept vaisseaux et six frégates, livra bataille, le 13 du même mois, près du cap Roux, à la flotte anglaise, forte de vingt-trois vaisseaux et six frégates ; il perdit encore un vaisseau, par suite d'un incendie, et retourna à Toulon.

Sous le Directoire, une alliance offensive et défensive ayant été contractée entre la France et l'Espagne, une flotte de ce dernier pays, forte de vingt-six vaisseaux et quatorze frégates, commandée par Don Juan de Langara, vint mouiller à Toulon, vers la fin de l'année 1796. Ce fut dans ce port que se firent les préparatifs de la célèbre expédition d'Égypte. Le 19 mai 1798, la flotte française mit à la voile : elle se composait de treize vaisseaux de ligne, cinq frégates, trois corvettes, huit flûtes, et de trois cent cinquante bâtiments de transport, emmenant trente-cinq mille hommes de toutes armes, choisis parmi les plus braves de l'armée d'Italie ; l'armée navale était sous la conduite de Brueys d'Aigalliers, lieutenant de vaisseau transformé soudain en amiral ; l'armée de débarquement obéissait au général en chef Bonaparte. On sait que la première fut anéantie dans la baie d'Aboukir. Le contre-amiral Linois partit de Toulon, le 13 juin 1801, avec une division de quatre vaisseaux, pour une expédition plus heureuse : ce fut alors qu'il gagna sur une escadre anglaise, très supérieure en forces, la brillante victoire d'Algésiras. Vers ce temps, c'est-à-dire sous le Consulat, Toulon qui était déjà, quant au civil, un chef-lieu d'arrondissement du département du Var, devint le siège d'un arrondissement maritime et fut placé sous les ordres du préfet contre-amiral Vence.

En 1804, au moment où Bonaparte projetait ou semblait projeter une grande descente en Angleterre, l'armement naval destiné à soutenir la flottille de l'Océan eut lieu à Toulon, pour mieux tromper l'ennemi. Villeneuve, aussi pauvre amiral que Brueys, sortit du port, en 1805, avec quatorze vaisseaux, sept frégates et trois bricks, lesquels, unis à une escadre espagnole, commandée par l'amiral Gravina, livrèrent d'abord aux Anglais le combat du cap Finistère, douteux dans son résultat ; les armées combinées de France et d'Espagne, s'étant élevées à vingt-cinq vaisseaux de ligne, perdirent ensuite la néfaste bataille de Trafalgar, qui mit fin pour trop longtemps à la puissance maritime de la

France. Toutefois, à dater de 1808, la rade de Toulon vit encore mouiller dans ses eaux une escadre assez considérable, successivement confiée aux commandements supérieurs des vice-amiraux Ganteaume, Allemand et Émeriau ; mais elle fut presque continuellement bloquée par les Anglais. Au mois de février 1814, une division composée de deux vaisseaux, *le Romulus*, monté par le contre-amiral Cosmao, et *le Sceptre*, capitaine Rolland, et de deux frégates, *la Médée* et *l'Adrienne*, ayant appareillé pour aller débloquer Gênes, livra, en vue des îles d'Hyères, un mémorable et glorieux combat à trois vaisseaux anglais, soutenus par toute l'avant-garde ennemie. Ce fut comme un reflet fugitif des bons temps de la marine française. L'Empire pourtant, par de nombreux travaux dans les ports, avait fait quelquefois preuve de bon vouloir pour les villes maritimes.

Toulon y avait gagné deux bassins nouveaux de construction, et un système de défense plus complet, auquel contribuait puissamment le fort l'Empereur.

Sous la Restauration, à l'époque de la guerre d'Espagne, et lors de l'expédition entreprise pour la délivrance de la Grèce, Toulon fut témoin d'armements maritimes assez fréquents. L'escadre, commandée par le vice-amiral de Rigny, qui alla se réunir aux forces navales anglaises et russes, avant de consommer sur les Turcs la boucherie plutôt que la victoire de Navarin, ne se composait que de trois vaisseaux, deux frégates et deux bâtiments inférieurs. Mais, en 1830, l'expédition d'Alger donna véritablement à l'arsenal, au port et à la rade de Toulon, une animation, un aspect, un caractère, qui rappelaient les grands jours de la marine sous Louis XIV et Louis XVI. Le 18 avril de cette année, une flotte de cent trois bâtiments de l'État et de cinq cent soixante-douze navires du commerce et autres, ayant à bord trente-sept mille trois cent trente hommes et quatre mille chevaux, appareilla pour Alger, sous la conduite du vice-amiral Duperré. On sait qu'il en résulta pour la France la conquête de toute l'Algérie. Depuis lors, la nécessité de continuel transports de troupes dans cette vaste et précieuse colonie a singulièrement ajouté à l'activité, à la vie du port de Toulon. La ville aussi y a gagné, car sa population qui en 1817 était tout au plus de 30,000 habitants, s'élève aujourd'hui à 60,000 âmes, et l'on en compte dans l'arrondissement près de 110,000.

Toulon, dans la basse Provence, était, avant la Révolution de 1789, le siège d'un bailliage, d'une sénéchaussée, et le chef-lieu d'une recette. La ville ne renfermait pas moins de sept communautés d'hommes, savoir : des Carmes déchaussés, des Augustins réformés, des Dominicains, des Capucins, des Minimes, des Pères de la Merci, des Oratoriens, auxquels avait été confiée la direction du collège ; et quatre couvents de femmes, qui étaient des Visitandines, des Bernardines, des Filles de la Visitation et des Filles de Sainte-Claire. Toulon possède aujourd'hui un tribunal de première instance, un tribunal de commerce, une direction des douanes, une école d'hydrographie de deuxième classe, une école de médecine navale, un collège communal, une bibliothèque publique, une société des sciences et belles-lettres, un hospice civil, un autre pour les enfants trouvés et les vieillards, et enfin un commencement de musée.

La ville de Marseille attire à elle presque tout le commerce d'importation et d'exportation de la Provence. Néanmoins un assez grand nombre de navires marchands viennent déposer leur cargaison à Toulon, chargés, la plupart, pour les besoins de la marine, de bois, de fer, de cuivre, de plomb, de chanvres, de grains, etc. Les bâtiments sortants en emportent des vins, des eaux-de-vie, du sumac, des fruits secs, et des salaisons. Voici quel a été le mouvement du port, pendant l'année 1846. Il en est sorti, pour le commerce, deux cent trente-quatre navires français chargés, dont deux cent cinq pour

l'Algérie, et le reste pour les États Sardes, les Deux-Siciles et la Toscane, d'un tonnage ensemble de vingt-trois mille neuf cent trente-trois tonneaux, et trois cent vingt-deux navires français sur lest, d'un tonnage de vingt-un mille quatre cent trente-un tonneaux ; plus, vingt-huit navires étrangers chargés, et quatre-vingt-seize sur lest, d'un tonnage général de seize mille cent six tonneaux. Il est entré à Toulon, dans la même année, pour le commerce, cinq cent cinq navires français chargés, dont cent soixante-treize venant de l'Algérie, deux cent soixante-neuf de l'Italie, soixante-un d'Angleterre, un de Russie et un d'Espagne, formant un total de quarante-quatre mille trois cent dix-neuf tonneaux ; plus, six navires français sur lest, de six cent quatre-vingt-dix-sept tonneaux ; cent quarante-sept navires étrangers, chargés, d'une contenance de dix-huit mille cinq cent cinquante-neuf tonneaux, et huit navires étrangers sur lest, portant ensemble seize mille tonneaux. Les recettes de la douane se sont élevées à la somme de un million trois cent-vingt-un mille neuf cent dix-huit francs quatre-vingt-dix-huit centimes.

La liste des hommes célèbres nés à Toulon, courte mais honorable, présente les noms suivants : *Louis Ferrand*, avocat au parlement de Paris, homme versé dans les langues orientales, né en 1645, mort en 1699 ; *Paul*, fils d'une blanchisseuse (connu sous le nom du chevalier Paul), vice-amiral et l'un des plus grands marins qu'ait eus la France, à la fin du règne de Louis XIII et dans la première moitié du règne de Louis XIV ; *Milet-Mureau*, ancien ministre de la guerre, rédacteur du *Voyage de Lapérouse* ; *Edouard-Thomas Burgues-Missiessy-Quiès*, vice-amiral, marin savant, né en 1756 ; *Truguet*, ancien ministre de la marine, amiral honoraire, né en 1754 ; le marquis *Joseph-Bernard de Chabert*, lieutenant-général des armées navales, hydrographe, géographe, astronome, membre du bureau des longitudes, mort en 1805 ; *Saint-Simon*, peintre ; et *Vassé*, sculpteur.

Bibliographie : Strabon, annoté par Casaubon. — *Géographies* de Sanson et de d'Anville. — *Itinéraires anciens*, par Fortia d'Urban. — Honoré Bouche. — Papon. — Gaufredi. — *Histoire de Provence*, par Augustin Fabre. — *Dictionnaires* de Lamartinière et de Hesseln. — *Mémoires* de Trévoux. — *Histoire des invasions des Sarrasins en France*, par Reinaud. — *Siège de Toulon, en 1707*, manuscrit de la bibliothèque de l'Arsenal. — *Histoire du siège de Toulon, en 1707*, par Laindet de La Londe. — *Relation du siège de Toulon*, publiée à Turin, en 1708. — *Idem*, par Devize. — *Mercur de France*. — *Gazette de France*. — Dossier Langeron, aux Archives de la marine. — *Cartes et plans de la place et du siège*, au Cabinet des estampes de la Bibliothèque nationale. — Dossier La Bruyère de Court, aux Archives de la Marine. — *Histoire de la puissance navale d'Angleterre*, par Sainte-Croix. — *Mémoires* du comte d'Albert de Rioms sur les événements de Toulon, en 1789. — *Cartons Toulon et Marseille, Cartons politiques ; Dossiers* de Truguet, de d'Albarade, de Chaussegros, de Puissant de Molimont, aux Archives de la marine. — *Correspondance manuscrite de Trogoff*. — *Pétition au Conseil des Cinq-Cents, touchant l'événement de Toulon*, par l'ex-ordonnateur Puissant, floréal an v. — *Toute la France a été trompée sur l'événement de Toulon, en 1793 ; voilà la vérité* : brochure de cinquante-sept pages sur deux colonnes, avec annotations manuscrites par le même. — *Histoire de l'armée départementale des Bouches-du-Rhône*, par Étienne Michel, Paris, 1797. — *Rapport sur la trahison de Toulon et pièces à l'appui*, par Jean-Bon-Saint-André. — *Mémoires pour servir à l'histoire de Toulon, en 1793, et documents à l'appui*, par J. Pons, 1825. — *Mémoires* de Fréron. — *Précis historique sur les événements de Toulon, en 1793*, par le baron d'Imbert, 1814 et 1816. — *Révolution royaliste de Toulon*, par Gauthier de Brécy, 1816. — *Notice historique des efforts faits à Marseille et à Toulon pour la restauration de la monarchie*, par J. Abeille. — *Rapports* des amiraux Martin, Ganleau, Emeriau, Allemand, relatifs à Toulon. — *James's Naval history*. — *Branton's Naval history*. — *Mémoire of sir Sidney Smith*. — *Histoire maritime de France, et Histoire de la marine contemporaine*, inédite, par Léon Guérin. — *Moniteur universel*. — *Tableau général du Commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères* (administration des douanes).