

Société des Amis du Vieux Revest Et du Val d'Ardène

Sommaire :

- *Le Barrage de la Haute Vallée de Dardennes a cent ans*
- *Noms des accidentés lors de la construction du Barrage*
- *L'histoire de la construction du Moulin du Colombier*
- *Depuis 1906 nous avons un Bureau télégraphique*
- *A l'entrée du Village, des platanes qui ont 136 ans*
- *Des sobriquets comme cartes d'identité*



Président fondateur : Charles Aude
Bulletin n°58 – Mai 2012 – ISSN 2117-9646
Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène-Mairie-Place Jean Jaurès
83200 – Le Revest-les-Eaux
06 35 21 51 95 – ch@revest.fr – <http://www.revest.fr>

Les 100 ans du barrage de Dardennes

Sa surveillance, son entretien...

Par Richard NGUYEN VAN NUOI

Le barrage de Dardennes est devenu incontournable dans le paysage revestois, il fait partie du patrimoine et de l'histoire des toulonnais avec qui nous le partageons.

Cette année, il fête ses cent ans, aussi c'est l'occasion de dresser un bilan de santé de notre centenaire, car un barrage n'est pas inerte, il vit, travaille et se fatigue en fonction des efforts auxquels il est soumis.

Pour ces raisons, il doit faire l'objet d'une surveillance, de visites régulières, d'auscultation et de mesures d'entretien spécifiques.

Il faut savoir que la politique de sécurité des barrages en France (constitution du Comité technique permanent des barrages en juin 1966) a été fortement influencée par la catastrophe liée à la rupture du barrage de Malpasset le 2 décembre 1959 qui a ravagé la ville de Fréjus, faisant 429 morts.

Plusieurs acteurs interviennent pour assurer la sécurité des barrages en France: le responsable de l'ouvrage (qu'il soit propriétaire, exploitant ou concessionnaire) et la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), qui ne contrôle pas directement l'ouvrage mais s'assure que le responsable de l'ouvrage remplit ses obligations d'entretien, et de sécurité de l'ouvrage.

Les modalités d'entretien et de surveillance sont définies par de nombreux décrets, arrêtés, circulaires (*listés en fin d'article*)

Pour caractériser les barrages on considère deux dimensions principales: la hauteur de l'ouvrage et le volume maximal de la retenue (aux plus hautes eaux: PHE)

Le barrage de Dardennes avec ses 36 mètres de hauteur d'eau et son 1.1 million de mètres cubes d'eau stocké est de classe A, catégorie des grands barrages, avec une réglementation des plus strictes.

Le barrage de Dardennes

Sa destination est l'alimentation en eau potable d'une partie de la ville de Toulon.

D'autres retenues de ce type existent là où les ressources en eaux souterraines ne satisfont pas la demande notamment dans notre département les barrages de Carcès (8M de m³), du Trapan (2M de m³), de La Verne (8Mm³), de St Cassien (60Mm³, hydroélectrique, alimente en eau l'est varois et une partie des Alpes-Maritimes)

Le barrage de Dardennes est un barrage poids, de 36m de hauteur, la largeur en pied de l'ouvrage est de 28,1 m, pour 154m de longueur en crête et de 1.1 million de m³ de stockage.

Sa géométrie et son poids lui permettent de résister à un certain nombre d'actions qui tendent à le faire basculer et/ou à le faire glisser. Il est constitué de moellons calcaires jointés avec de la chaux maritime.

L'étanchéité du parement amont est constituée d'un enduit au mortier de ciment, de deux couches d'enduit bitumineux et d'une couche de lait de chaux.

Le barrage est fondé en rive droite sur des calcaires urgoniens et en rive gauche sur des marnes aptiennes.

Sur cette rive, un masque étanche en mortier de chaux maritime a donc été construit dans cette zone afin de réduire les écoulements à travers les éboulis. Il est composé de 68 puits verticaux de 0,75 m de diamètre, reliés à leur base par une conduite en fonte de 150 mm qui conduit les eaux infiltrées dans un puits central, appelé puits Paul, creusé au croisement du plan du masque et du plan vertical passant par la galerie du Ragas, pour les rejeter en aval de l'ouvrage dans la rivière du Las.

Un barrage répond à deux exigences principales :

L'étanchéité : empêcher le passage de l'eau ; l'ouvrage est étanche "dans la masse". Cependant les barrages en maçonnerie peuvent, avec le temps, nécessiter des étanchéités complémentaires.

La stabilité : Résister à la poussée de l'eau

En plus il doit pouvoir laisser passer les crues sans dommages (disposer d'un système d'évacuation des crues)

Principaux éléments du barrage

-Une digue ou barrage principal

-Une vidange de fond ou ouvrage de vidange qui se compose d'un orifice muni d'une vanne et une conduite d'évacuation, qui assure les fonctions suivantes:

- vidanger complètement la retenue (purge et entretien)

- servir éventuellement d'évacuateur auxiliaire

- une prise d'eau

C'est un ouvrage destiné à prélever l'eau de la retenue pour alimenter l'usine de potabilisation. Elle se compose d'une conduite prise dans le corps du barrage et d'une vanne pour le réglage du débit.

-Un évacuateur de crues ou déversoir, c'est un ouvrage essentiel au barrage. Il a pour rôle d'éviter la submersion de la digue en évacuant les plus fortes crues (risque de déstabiliser l'ouvrage)

L'évacuateur de crue qui a été agrandi en 1985, est à entonnement latéral dont la capacité est estimée à 116 m³/seconde (à l'origine sa capacité était de 70 m³/s). La crue centennale est de l'ordre de 130 m³/s.

Rappel des obligations réglementaires

Obligation de réaliser des visites techniques approfondies (VTA) issue du décret du 11 décembre 2007 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques et examen du comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques (CTPBOH), et modifiant le code de l'environnement.

Pour le barrage de Dardennes, de classe A, cela concerne :

- Existence d'un dossier et registre d'ouvrage
- Visites techniques
 - Visite technique approfondie tous les ans
 - Rapport de surveillance tous les ans
 - Rapport d'auscultation, tous les deux ans
- Etude de danger tous les dix ans
- Revue de sûreté tous les dix ans (vidange décennale)
- Examen par le CTPBOH

Surveillance-Dispositifs d'auscultation

1/ Inspection visuelle:

Les points et détails à observer sont réalisés au moins deux fois par mois et consignés sur une fiche spéciale, cela concerne :

Parement amont : Fissures, décollement, éclats de l'enduit, déformations du parement

Couronnement : Fissures sur la crête, décalages au niveau du mur garde, grève

Parement aval : Taches humides, suintements ou fuites, déformations du parement, décalages de moellons

Pied aval : Taches humides, suintements ou fuites

Rives : Taches humides, suintements ou fuites, éboulements ou glissement

Evacuateur de crue : Chute de pierres, éboulement ou glissement, dégradation des bajoyers en maçonnerie ou du béton armé, dégradation des radiers

Galeries du RAGAS : Venues d'eau à l'aval des drains, particules fines ou coloration des eaux de drainage

2/ Contrôles de déformation

Mesures topographiques

Les déplacements horizontaux du barrage sont suivis par un système composé de cibles fixées sur le parement aval du barrage (cocardes noires et blanches), ainsi que des piliers (bases) installées en face, dans la pinède, supportant le matériel de mesures (tachéomètre)

Ce système permet de connaître les déformations de l'ouvrage, notamment ceux avant et après une vidange de la retenue.

Les déplacements verticaux du barrage et de sa fondation sont suivis par des repères (billes en acier scellées au barrage) situés en pied de barrage et en crête.

3/ Contrôle des infiltrations

Les infiltrations à travers et sous l'ouvrage peuvent provoquer des phénomènes hydrauliques, chimiques qui peuvent entraîner un risque pour la tenue du barrage.

Le contrôle se fait sur :

- La fuite usine, le débit est mesuré dans le lit de la rivière à l'aval (enregistrement continu)
- Le débit de ruissellement en rive droite
- Les quatre drains installés au pied du barrage en rive gauche
- Les fuites des vides annulaires des conduites de vidange D800mm
- La mesure du débit de drainage du masque rive gauche (collecté par le puits "Paul") est réalisée en sortie de la galerie du Ragas.

4/ Mesures de piézométrie

Elles sont destinées à connaître la hauteur du niveau d'eau libre à différents points de l'ouvrage.

Les piézomètres ouverts (tube crépiné permettant de mesurer le niveau d'eau à l'aide d'une sonde à signal sonore et lumineux) sont répartis sur le barrage :

- Dix sur la crête, de 25 à 40 mètres de profondeur
- Deux sur le masque de 42 et 44 m.
- Six, en pied aval, d'une dizaine de mètres.

5/ Pressions interstitielles

Le dispositif comporte 20 cellules électriques de pression interstitielle en fondation de l'ouvrage,

18 disposées sur 6 profils, à raison de 3 cellules par profil, plus deux isolées

L'acquisition de ces cellules est automatisée depuis 1989. Les mesures sont effectuées quotidiennement par la centrale d'acquisition.

La pluviométrie est également mesurée et le niveau de l'eau dans la retenue enregistré en continu.

Des analyses sur les eaux des drains aval sont effectuées régulièrement pour connaître la quantité de calcium dissout, due au lessivage du mortier de chaux.

Tout ce dispositif de surveillance, d'auscultation est calé par des procédures. Les données sont analysées par l'exploitant et les bureaux d'études mandatés, et permettent aux experts, responsables de l'ouvrage et représentants du préfet de prendre les décisions pour réaliser des études complémentaires et des travaux pour garantir la sûreté du barrage et son bon état.

Ci-après, quelques dates et interventions significatives dans la vie du barrage (*Source : rapport PATOUH-Cemagref du 10 décembre 2010*)

Octobre 1932 : première vidange « décennale » de contrôle du barrage sans observation particulière

1960 : réfection du coursier de l'évacuateur de crues

1964 : gros travaux de confortement de l'évacuateur de crue. Le seuil déversant est reculé vers la retenue puis profilé, et allongé de 15 m vers l'amont. Le débouché aval du seuil est élargi vers la rive. Un second coursier en béton armé (appelé rapide) est construit

9 décembre 1964 : on organise la première vidange complète de la retenue. Les Ponts et Chaussées et le Génie Rural dressent un compte rendu de visite décennale. Ils estiment que les travaux du déversoir sont correctement réalisés ; ils notent l'accentuation des traces de fuites en rive droite avec laitance par comparaison avec une visite de 1959

1965-1966 : réalisation de 70 forages d'injection de la masse du barrage (587 t de coulis) ainsi que du contact au rocher (307 t de coulis). Il y a eu 8 sondages carottés de reconnaissance avant injection et trois autres de contrôle.

1970 à 1973 : les comptes-rendus de visite signalent deux fuites légèrement sous le niveau de la retenue (123 m) et deux autres fuites à mi-hauteur (l'une dite fuite du figuier). Le parement aval présente des traces de suintement et de calcite sous ces fuites dont les débits sont insignifiants.

1976 : vidange décennale et pose de grilles de protection des vidanges

1978 : nouvelles injections ponctuelles, pour réduire le débit de fuite de la rive droite, en particulier dans la partie du barrage où on avait longtemps laissé le passage d'un chemin.

1983 : complément d'injection en rive droite (222 t de ciment). Au total, les campagnes 1982 et 1983 (154 t + 222 t) ont fait diminuer le maximum du débit de fuite de 25 à 19 l/s et ont supprimé les résurgences aval.

1985 : prolongement du déversoir de 19,4 m vers l'aval et léger élargissement du chenal de réception au droit de la partie allongée ; réfection de la paroi droite du chenal sur 15 m.

29 septembre 1986 : visite décennale. Le rapport signale le bon état du barrage et préconise des travaux, notamment la réfection (en 1988) des organes de vidange avec pose de vannes de garde.

Automne 1995 : vidange décennale et examen subaquatique de la galerie du Ragas. Elle a été avancée d'un an suite aux inquiétudes sur la conduite de la galerie du Ragas.

1995-1996 : le remplacement des vannes dans le tunnel du Ragas a dû être fait à l'occasion de la vidange décennale de 1995. La galerie a été bétonnée entre le bouchon et les vannes. Le tuyau f 500 a ensuite été remplacé sur 100 m dans la partie visitable de la galerie. L'état de la galerie est maintenant tout à fait satisfaisant.

Septembre 2006 : vidange décennale : nettoyage au « karcher » du masque amont pour permettre son observation.

2006 et 2007 : à l'occasion de la vidange décennale, les deux conduites de vidange et la conduite de prise f 800 en fonte sont chemisées par trois conduites f 700 en acier inox. À l'aval, les portions de conduites acier f 700 placées en 1988 ont été remplacées. Les vannes de garde amont des conduites de vidange ont été remplacées par deux vannes murales Ramus 800 mm x 800 mm manœuvrables par vérin à double effet. Les vannes papillon à l'aval des conduites de prise et de vidange ont été remplacées par des vannes à opercule de marque Ramus f 800 manœuvrées par servomoteur.

2010 : Etude de stabilité SOGREAH

Depuis la construction du barrage de Dardennes et au fil des ans, la réglementation et les modes de calcul n'ont cessé d'évoluer (stabilité, crues...)

De plus, suite au constat de l'augmentation des sous pressions dans l'ouvrage, et de l'étude de stabilité réalisée en juin 2010, démontrant qu'il était nécessaire d'entreprendre des travaux sur l'ouvrage, et aussi, pour se mettre en conformité avec les derniers textes réglementaires et suivre les prescriptions du préfet qui demande :

- De compléter le diagnostic sur les garanties de sûreté de l'ouvrage par :
 - des investigations et études complémentaires sur la connaissance de l'ouvrage
 - la connaissance du comportement du bassin versant pendant les crues
 - l'examen de la sécurité intrinsèque
- De réaliser des travaux de confortement (problème de qualité de la maçonnerie et d'étanchéité de la fondation)
- De réaliser des travaux pour mise à niveau de la capacité d'évacuation pour une crue cinq-millénaire.

La ville de Toulon a donc lancé un important marché qui a pour objet la maîtrise d'œuvre des travaux de mise en sécurité du barrage de Dardennes, comprenant la réalisation de toutes les études nécessaires à la réalisation des travaux.

Une solution technique respectant les critères de stabilité doit être proposée avant deux ans, et sous 30 mois pour remédier à l'insuffisance de l'évacuateur de crue.

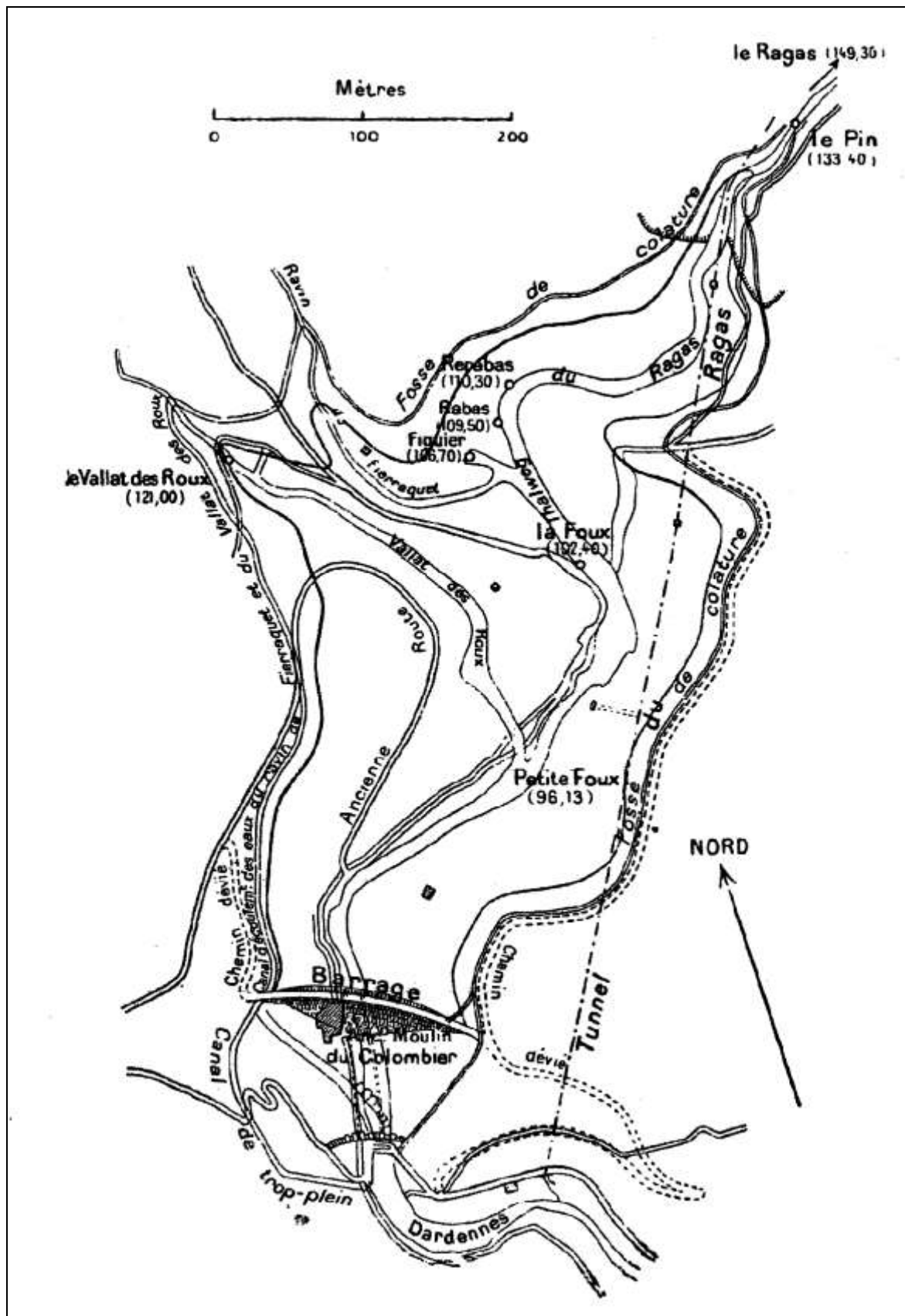
Après examen et validation des propositions par les services et organismes de contrôles, viendra la phase travaux.

Mais d'ici là nous aurons l'occasion de refaire un point.

Lorsque les travaux projetés seront réalisés, et compte tenu de l'attention et des soins prodigués à notre centenaire, je ne doute pas qu'il puisse continuer longtemps à stocker cette eau de qualité provenant de sources, si indispensable à notre alimentation et à celle des générations à venir.

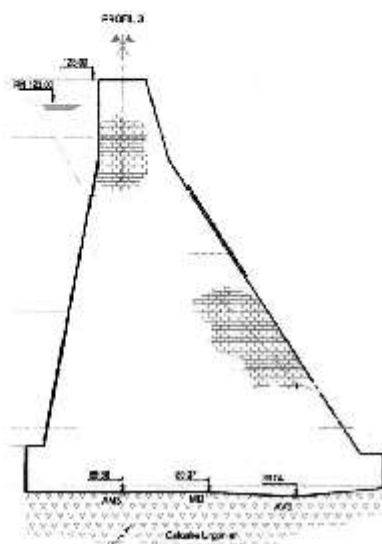
Les principaux textes réglementaires sur les barrages

- Décret du 13 juin 1966 création auprès du ministre d'un comité technique permanent des barrages
- Décret no 92-997 du 15 septembre 1992 relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains aménagements hydrauliques
- Arrêté du 22 février 2002 pris en application du décret n° 92-997 du 15 septembre 1992 relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains aménagements hydrauliques
- Décret n° 2007-1735 du 11 décembre 2007 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques et au comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques et modifiant le code de l'environnement
- Arrêté du 29 février 2008 fixant des prescriptions relatives à la sécurité et à la sûreté des ouvrages hydrauliques
- Arrêté du 12 juin 2008 définissant le plan de l'étude de dangers des barrages et des digues et en précisant le contenu
- Circulaire du 8 juillet 2008 : Contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques au titre des dispositions mises en place par le décret 2007-1735 du 11 décembre 2007
- Arrêté du 16 juin 2009 modifiant l'arrêté du 29 février 2008 fixant des prescriptions relatives à la sécurité et à la sûreté des ouvrages hydrauliques.- Cet arrêté modifie l'arrêté du 29 février 2008 fixant des prescriptions relatives à la sécurité et à la sûreté des barrages de retenue et des digues
- l'arrêté du 18/02/2010 Nor DEVP1005353A : le maître d'œuvre a l'obligation d'avoir obtenu l'avis favorable de la demande d'agrément « Digues et barrages – Etudes, diagnostics et suivi des travaux » émanant du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement
- Arrêté du 21 mai 2010 définissant l'échelle de gravité des événements ou évolutions concernant un barrage ou une digue ou leur exploitation et mettant en cause ou étant susceptibles de mettre en cause la sécurité des personnes ou des biens et précisant les modalités de leur déclaration. Ce texte précise que ces événements feront l'objet d'une déclaration au préfet et définit la forme de cette déclaration

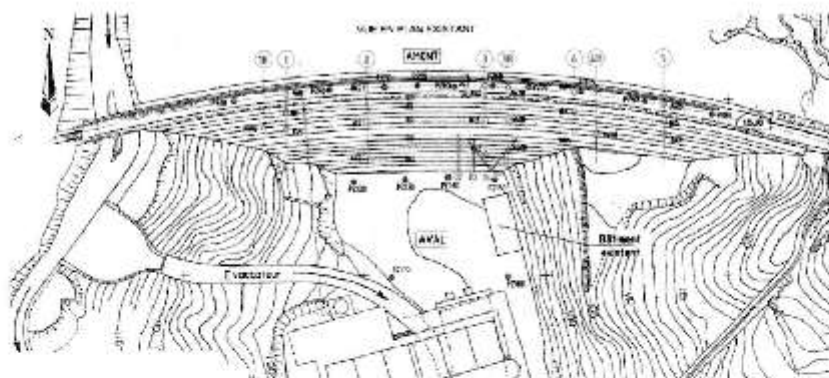


Localisation des exutoires connus alimentant la retenue (d'après A. Martel)

PRESENTATION SYNTHETIQUE DU BARRAGE



Première mise en eau :	en 1912
Hauteur H sur TN	35 m
Volumen V sous RN	1,1 hm ³
$H^2 \cdot V^{2,5}$	1285
Type	maçonnerie poids arché
Cote de la crête	125 m
Cote retenue normale	123 m
Evacuateur de crue	entonnoir lateral
Capacité =	116 m ³ /s sous 125 m
Organe de vidange :	2 conduites ϕ 700
Capacité	11 m ³ /s sous 123 m
Fruit amont	0,19
Fruit aval	0,65
Longueur en crête	154 m
Largeur en crête	4 m
Rayon de courbure	300 m



Plan et coupe du barrage

L'histoire des transports en commun entre Le Revest et Toulon

par Claude CHESNAUD ¹

Pétitionner est un acte très ancien qui permet une expression démocratique fondamentale. Bien souvent, c'est l'exaspération qui motive cette démarche. Mais grâce à ce type de communication et après la lecture d'une pétition et de sa lettre d'accompagnement écrite par le citoyen revestois, ATXER Justin, nous allons pouvoir (partiellement ?) remonter le temps.

ATXER Justin qui se veut « *interprète des usagers des cars desservant si mal notre Commune* » adresse, en date du **13 septembre 1936**, une requête à MEIFFRET Pierre, maire du Revest-les-Eaux :

« *Depuis de nombreuses années un service de transport en commun fonctionne sur la ligne Toulon-Le Revest, service subventionné par l'Etat (PTT), le Département et la Commune du Revest-les-Eaux. Depuis sa création, la ligne est desservie par les mêmes véhicules, non confortables (vieux châssis de carrosserie Berliet) transportant, trimbalant plutôt les voyageurs à des heures tout à fait inconfortables pour nous.*

Des ouvriers, de plus en plus nombreux, vont à Toulon, ville voisine, soit à l'industrie, soit à l'Arsenal. Aucun transport sérieux n'existe pour cela. »

Les Revestois, pour effectuer les 7 kilomètres, mettent 35 minutes : « *Ce qui représente une vitesse horaire de 12 kilomètres* », précise l'interprète des usagers. Sans oublier : « *Que l'on est assis sur des banquettes en bois non rembourrées.* »

Il est important de rappeler que le terminus du tramway le plus proche était à 3 kilomètres, à la Chapelle des Moulins. 3 kilomètres Aller le matin et 3 kilomètres Retour le soir : une charge supplémentaire pour des ouvriers effectuant des tâches pénibles.

Le Conseil municipal, « *ému par ces doléances* », se réunit le **12 octobre 1936**. Il constate le bien-fondé de la pétition et, « *devant l'intransigeance égoïste du concessionnaire* » saisit les pouvoirs publics : le Conseil d'arrondissement et le Conseil général (M. VACQUIER).

A ce stade de nos recherches, nous ne pouvons pas écrire avec certitude les conclusions de l'ensemble de cette démarche : nous concluons dans une autre communication si nous en avons la possibilité. Ce que nous pouvons faire, c'est un retour dans le temps : à partir de 1919.

Le **20 avril 1919**, Eugène CHAIX, alors Maire par intérim du Revest, lors d'un conseil municipal constate « *avec peine* » que l'organisation des « *transports rapides* » du département favorise certains qui disposent de deux ou trois moyens de locomotions rapides. « *D'autres, par contre, qui sont à plus de 8 kilomètres (lire : Le Revest ...) de toutes voies ferrées à traction électrique ou à traction à vapeur n'ont même pas un facteur en voiture. Même l'antique diligence de nos pères leur (lire : les Revestois...) fait défaut.* »

En 1919, le délai de voyage entre Le Revest et Toulon (alors Chef lieu d'arrondissement) était de 2 heures.

Le **10 novembre 1923**, le Préfet du Var (au nom du département) signe avec M. GENIN, entrepreneur à Toulon, une convention afin d'établir un service public, avec subventions départementales exclusivement, de transport de voyageurs et de marchandises par voitures automobiles entre Toulon et le Revest en se référant au cahier des charges suivant :

- « *Départ Toulon, terminus Le Revest,*

¹ Recherches effectuées en juillet 2011.

- *Itinéraire : Rue Hippolyte Duprat, Boulevard de Strasbourg, Avenue Lazare Carnot, Chemin de grande communication n°46 et l'annexe de ce chemin sur le Revest,*
- *Traversées des localités : Faubourgs Saint-Roch et Armand Barbès ; Hameau de la Chapelle des Moulins,*
- *La longueur totale est évaluée à 7 kilomètres 500,*
- *L'entreprise aura 5 années d'exploitation à compter du 1^{er} avril 1923,*
- *Le matériel comprendra au moins deux voitures pour voyageurs pouvant porter chacune dix voyageurs et 250 kilogrammes de bagages et de messagerie,*
- *Les véhicules seront agréés par la préfecture,*
- *La charge par essieu ne dépassera pas 2.000 kilogrammes pour les voitures et le poids par centimètre de largeur de jante ne dépassera pas 150 kilogrammes,*
- *Les roues des voitures pour voyageurs seront munies de bandages en caoutchouc,*
- *Les moteurs seront entretenus avec tout le soin nécessaire pour assurer un service régulier,*
- *Leur puissance permettra de faire circuler les voitures à la vitesse effective de 30 kilomètres à l'heure en pallier pour une moyenne de 20 kilomètres sur l'ensemble du parcours,*
- *L'échappement de la fumée ou des gaz s'effectuera au-dessus des voitures ou en dessous mais à l'horizontal afin de ne pas dégrader la chaussée,*
- *Chacun des deux freins sera assez puissant pour permettre, à une vitesse de 30 kilomètres, un arrêt sur une distance de 25 mètres,*
- *Les voitures pour les voyageurs seront closes et couvertes, les baies munies de panneaux ou de glaces mobiles susceptibles de les fermer hermétiquement. Elles seront garnies de stores,*
- *Au-dessus des banquettes seront disposés des filets pour le rangement de colis à la main,*
- *Les voitures seront éclairées à l'intérieur pendant la nuit,*
- *Quand la température extérieure descendra au-dessous de 6 degrés, le chauffage des voitures sera assuré par un procédé offrant toutes les garanties de salubrité voulues,*
- *Des bâches imperméables mettront les bagages et messageries à l'abri de la pluie,*
- *Les arrêts seront faits à la demande des voyageurs,*
- *Les tarifs maximum sont les suivants :*
 - *De Toulon à la Chapelle des Moulins : 0,75 franc*
 - *De la Chapelle des Moulins au Revest : 0,50 franc*
 - *Ligne entière de Toulon au Revest : 1,25 franc*
 - *Les enfants au-dessous de cinq ans ne payeront rien à condition d'être tenus sur des genoux.*
 - *Les mutilés ou réformés ayant au moins 50% d'invalidité obtiendront une réduction de 50%.*
 - *Les petits colis à main trouvant une place dans les filets seront admis en franchise.*
 - *Les bagages de moins de 10 kilogrammes seront admis en franchise.*
 - *Les tarifs pourront être révisés si le prix de l'essence a subi une fluctuation supérieure à 20%.*
 - *Les tarifs seront affichés. »*

Le **25 juin 1928**, est signé un avenant à la convention du 14 janvier 1924 : devant M. CAMEAU, Préfet du Var, M. GENIN Auguste s'engage, à compter du 1^{er} avril 1928, à continuer jusqu'en 1936 l'exploitation de la ligne entre Toulon et Le Revest.

Une subvention publique totale versée par le Département sera de 5.000 francs.

Le **21 mars 1931**, Madame Veuve GENIN fait savoir à Marius CADIERE, maire du Revest-les-Eaux, qu'elle vient de céder le service à Messieurs BOUCHARD et CAMPENIO à compter du 1^{er} avril 1931.

Le maire du Revest-les-eaux, par une réponse en date du **26 mars 1931** « regrette cette cession d'exploitation où vos employés avaient la sympathie de nos concitoyens pour leur serviabilité et leur politesse avec les usagers. » Le conseil municipal s'associera à ces remerciements.

Le **29 novembre 1935**, M. BERTIN, Ingénieur des T.P.E., envoie au maire du Revest une note-proposition du Conseiller d'arrondissement, M. VACQUIER :

- *Considérant le préjudice causé par ce service aux ouvriers du Revest de la Vallée de Dardennes et aux enfants se rendant aux écoles ;*
- *Considérant qu'aucun service ouvrier n'est fait par cette entreprise le matin et le soir ;*
- *Considérant que les subventions accordées par le Département par le Service des P.T.T. et la Mairie du Revest s'élèvent à la somme de 13.000 francs par an ;*
- *Considérant (le besoin) d'apporter des améliorations qui inciteront les excursionnistes à se rendre en plus grand nombre dans cette riante localité et que ce sera tout à l'avantage du commerce local ;*

Le Conseil d'Arrondissement émet le vœu que satisfaction soit immédiatement accordée aux habitants du Revest et de Dardennes, et que l'horaire soit modifié de la façon suivante :

Horaire actuel			Horaire demandé
départs			Le passage par la Vallée de Dardennes
			à tous les départs sauf de 10 et 14 H. de Toulon
			Le Revest 5 H. 45 service ouvrier matin
Toulon	7 H.	Courrier	Toulon 7 H. ou 6 H.45 (prendre écoliers vallée de Dardennes) existe
Revest	7 H.45	Courrier	Revest 7 H.45 existe courrier postal
Toulon	11 H.30		Toulon 10 H.
Revest	13 H.		Le Revest 10 H.45
Toulon	14 H.	Courrier	Toulon 11 H.45 au lieu de 11 H.30 actuel
Revest	16 H.		Le Revest 13 H.15 existe
Toulon	17 H.		Le Revest 14 H.30 ou 14 H.15 courrier
Revest	18 H.	Courrier	Le Revest 16 H. Ecoliers de Dardennes
			Toulon 17 H.30 Ouvriers au lieu de 17 H.
			Le Revest 18 H.15 ou 18 H.30 courrier
			Toulon 19 H. jusqu'au Revest

Le **5 décembre 1935**, par courrier recommandé dont l'accusé de réception est signé le 7 décembre 1935, le maire du Revest-les-Eaux sollicite une décision écrite de M. BOUCHARD qui a reçu, de la Sous-Préfecture du Var, la proposition de modification d'horaire et cela, sans indemnité. Il lui est aussi demandé de faire connaître ses disponibilités pour participer à une séance publique de conseil municipal.

Le **11 décembre 1935**, M. BOUCHARD répond favorablement en précisant : « Toutefois, je tiens à vous faire remarquer, que, d'après le règlement, je ne peux pas être entendu en séance publique. »

Le **14 décembre 1935**, le maire du Revest retient la date du 18 décembre : « *Comme vous ne pouvez être entendu en séance publique, j'ai décidé que le Conseil siégerait en séance plénière ; il n'y aura en conséquence d'autres personnes présentes en dehors de mes Collègues du Conseil.* »

Le **10 avril 1936**, en réponse à la correspondance de la note de M. BERRIN du 29 novembre 1935, un constat de rupture est fait après la convocation de M. BOUCHARD devant le conseil municipal. Le concessionnaire de la ligne Revest-Toulon rejette les propositions d'horaire demandé par le Conseiller d'arrondissement, après la réclamation faite par un conseiller municipal revestois. Il accepte de faire des voyages supplémentaires à la seule condition qu'on lui alloue 50 francs par jour et par voyage supplémentaire. Le maire du Revest écrit :

« Le budget de la Commune du Revest s'élevant au total à 50000 francs environ ne peut s'offrir ce luxe. Nous demandons à ce que le Département augmente la Subvention à Monsieur BOUCHARD pour assurer le service demandé.

A notre avis, la seule solution possible serait que les allocations Départementale et Postale versées au Concessionnaire fussent payées à la Mairie du Revest qui, à ce moment là, créerait un Service d'autobus en régie municipale. »

Le **18 avril 1936**, le maire du Revest souhaite, auprès du directeur départemental des Postes Télégraphes Téléphones (à Draguignan) et auprès du préfet du Var, obtenir la duplication de la convention qui régit le service d'autobus Revest-Toulon.

Le **21 avril 1936**, le directeur départemental des Postes-Télégraphes-Téléphones répond négativement, mais informe que la convention demandée et le marché de gré à gré signés avec l'entrepreneur prennent fin le 31 décembre 1936.

Le **9 mai 1936**, le maire du Revest-les-Eaux intervient auprès du Conseil général du Var. Par une délibération en date du 17 décembre 1920, le Conseil général a admis le principe de réorganisation du service public automobile. Par une nouvelle délibération du 21 janvier 1927, le Conseil n'a accordé des concessions que jusqu'au 31 décembre 1936. Mais, « *sur protestation des entrepreneurs de transport* », le maire du Revest souligne qu'un nouveau projet de réorganisation, adopté en séance du 17 mai 1935 par le Conseil général, « *donne satisfaction à la protestation précitée* » en imposant une prorogation automatique de tous les contrats jusqu'en décembre 1940. « *Il résulte donc, en fait, qu'aucune modification d'un service de transport, reconnu depuis longtemps insuffisant, n'a été apportée en ce qui concerne la Commune du Revest.* »

Afin de compenser ce manque de transport, plus de 50 ouvriers sont obligés de faire 3 kilomètres à pied et par toutes intempéries, matin et soir, pour prendre le tramway La Chapelle – Toulon.

Le **1^{er} juillet 1936**, le directeur des Postes-Télégraphes et Téléphones confirme que la concession relative à l'exploitation d'un service automobile Le Revest – Toulon expire le 31 décembre 1936.

Le **6 juillet 1936**, le maire du Revest lui fait une réponse de politesse ; par note manuscrite sur le double du courrier, on peut lire « *Ne rien faire, Des démarches vont être faites très prochainement par M. ZUNINO, député.* »

Le **10 août 1936**, le maire du Revest-les-Eaux prévient le directeur départemental des PTT d'une prochaine entrevue entre le Préfet, le député Zunino et lui-même.

Et c'est le **13 septembre 1936** que le pétitionnaire ATXER Justin intervient au nom de :

Camolli Louis	Desambrois Jean	Prioult Louis fils
Chailloux L.	Negre Joseph	Guidicelli Louis
Forshetti E	Guillaune Rob.	Blanc Pierre
Tornatore D	Pomet Joseph	Bonome Joseph
Tonnazini F	Teisseire Louis	Sidole Jean
Bordigoni A	Jean Louis	Meiffret Hilaire
Grandi Dominique	Ocelli Etienne	Clément Laurent
Martini L	Armodos M	Favières
Laure Marius	Chappara Joseph	Pietri Mathilde
Schonone M.	Castan Louis	Camolli André
Scotto Jean	Baud Joséphine	Martin Charles
Reboul Marius	Guillon	Davin Antoine
Mediani R.	Meiffret Louis	Simonetti Pascal
Aude Charles	Bremond François	Cadière Marius
Pierre Tr.	Brunache Honoré	Blanc Louis Marius
Valleton Alfred	Blanc Marius	Vidal Julien
Manteau Jeanne	Prioult	Levet
Desambrois Fr.	Morland Vincent	Sidolle Joseph
Gaillard	Appiany Lucien	Jeandenat B.
Jean Marius	Mathieu Ch.	Schoenholtzer D.
Peron Marius	Atxer Justin	Valleton Louis
Pastorini		

Le **12 octobre 1936**, en séance de conseil municipal, c'est la convention et le cahier des charges du 14 janvier 1924 régissant le transport des voyageurs de Toulon au Revest qui vont servir d'argumentaire au représentant de la Commune pour critiquer « *le concessionnaire chargé de cette mission de service public* » et proposer une mise en concurrence afin d'obtenir le respect du cahier des charges :

- « *Le parcours doit être réalisé en moins de 25 minutes car la vitesse moyenne est obligatoirement de 20 kilomètres à l'heure, ce qui n'est pas le cas,*
- *Les baies doivent être garnies de stores, ce qui n'est pas le cas,*
- *Des bâches imperméables doivent mettre à l'abri les bagages et messageries, ce qui n'est pas le cas,*
- *Le prix du tarif applicable aux voyageurs, plus particulièrement pour le trajet La Chapelle des Moulins – Le Revest doit être de 0,50 franc, ce qui n'est pas le cas,*
- *Pour les colis, les mêmes remarques sur les tarifs non respectés sont faites. »*

Le conseil municipal, à l'unanimité, autorise le Maire « *de prendre toutes les mesures nécessaires pour arriver au but projeté : soit à demander à M. le Préfet l'autorisation de créer un service qui donnerait entièrement satisfaction aux desiderata de la laborieuse et intéressante population du Revest, menacée dans ses intérêts les plus immédiats. Ce service pourrait être géré par une coopérative ouvrière ou un service municipal (loi du 31 juillet 1913 et décret du 1^{er} octobre 1926).* »

Le **14 mai 1937**, le député Zunino propose au préfet du Var une solution ². Selon le député, *« puisque M. BOUCHARD reste sourd à toutes sollicitations et la population ne peut tolérer cette inertie /.../ un service de cars appartenant à notre commune pourrait être autorisé à fonctionner sur son territoire en continuation des services existants /.../ Pour éviter un stationnement à l'emplacement utilisé par l'autobus Bouchard, le nouveau stationnement serait prévu sur un terrain particulier, clos de murs, appartenant à M. LAURE, propriétaire qui le céderait gracieusement. /.../ Je soumetts (aussi) à votre à votre appréciation une entente qui pourrait être consentie entre la Commune et M. LONG, propriétaire des cars Antoine pour le prolongement du parcours de ces cars du point d'arrêt du Barrage au Village du Revest et retour par le Chemin n°46. »*

Le **30 avril 1937**, le Préfet du Var annonce au député du Var M. ZUNINO qu'il intervient immédiatement auprès de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées afin d'examiner la possibilité d'apporter une amélioration à la situation.

Le **7 décembre 1937**, M. BOUCHARD confirme son intention de vendre la ligne du Revest, et *« à prix égal vous accorde la préférence /.../ Le matériel compris dans la vente, se compose de deux véhicules « Berliet » 20 CV. Type G.D.H., visibles dans notre garage et d'ailleurs connus de vous, puisqu'ils assurent le Service. Le prix total et forfaitaire, serait de 110.000 francs payables au Comptant. »*

Le **23 décembre 1937**, le maire du Revest-les-Eaux répond que le conseil municipal, réuni le 22 décembre 1937, *« a pris connaissance de vos propositions, les envisage sous un aspect favorable et vous prie de vouloir bien différer l'acceptation de toute proposition qui pourrait vous être faite jusqu'au 15 janvier prochain, date à laquelle nous serons en mesure de vous fixer définitivement. »*

Le **19 août 1938**, le Conseil municipal reçoit M. CAMPENIO, représentant les 'Entrepreneurs'. Lecture est faite de la lettre du Préfet du Var proposant un nouvel horaire avec un départ toutes les heures de Toulon et du Revest. *« Le Conseil municipal proteste unanimement contre cette proposition jugée insuffisante tant pour l'importante population ouvrière du Revest, que pour les touristes qui, nombreux, viennent visiter nos contrées. »*

Après une dernière intervention du maire, M. CAMPENIO accepte de faire un service avec un départ toutes les trente minutes. Alors, le Conseil municipal décide *« de demander au préfet du Var d'agir de toute son autorité auprès du Comité Technique des Transports à Draguignan à seule fin d'obtenir un service régulier d'autobus qui fonctionnerait du matin 5 heures au soir 21 heures avec départ toutes les demi-heures de Toulon et du Revest. »*

Le **5 janvier 1945**, le maire du Revest-les-Eaux écrit au Groupement interprofessionnel laitier, 19 rue Picot à Toulon, afin de porter à sa connaissance que *« depuis quelques jours, notre Commune est desservie par un car qui part de Toulon, allée Ouest de la place de la Liberté. »* Le concessionnaire est Monsieur Brun. *« Vous pouvez faire remettre à*

² Le député Zunino présentera un dossier complet avec une carte proposant :

- le passage par le chemin vicinal n°2, appelé alors Chemin du Barrage (aujourd'hui, Chemin du Colombier) ;
- le passage par le chemin n°46, appelé alors Chemin de Grande Communication (aujourd'hui, avenue des Poilus et Route du Général de Gaulle).

ce dernier le lait frais revenant à ma commune (61 litres). Mme Alzias, épicière (au Revest-les-Eaux) est chargée de la distribution. »

Le **9 janvier 1945**, le maire du Revest-les-Eaux confirme par écrit à Monsieur Brun l'entretien qu'il a eu quelques jours auparavant lors de leur première rencontre : « Vous aurez à nous transporter chaque jour le lait frais destiné aux commerçants de ma commune. Pour cela, veuillez dire à vos employés que les bidons de lait seront déposés à l'entrée de la clinique Malartic au quartier Saint-Roch où ils devront les prendre. »

Le **8 décembre 1945** : en séance plénière du conseil municipal, le maire signale des irrégularités *« dans le fonctionnement du service du car »*. Il arrive quelques fois que *« le car ne monte pas au Revest »*. *« De ce fait, les ouvriers qui travaillent soit à l'arsenal, soit dans les entreprises privées de Toulon ou dans divers magasins et bureaux de cette ville se trouvent dans l'obligation de se rendre à leur occupation à pieds. Mal chaussés, et aussi mal couverts, ces usagers se trouvent ainsi dans une pénible situation. Il en est de même pour nos ménagères qui vont se ravitailler à Toulon et pour les écoliers qui fréquentent les établissements scolaires de la grande cité voisine. »* Le conseil municipal demande au sous-préfet de Toulon d'intervenir auprès des concessionnaires de la ligne.



Un autobus garé en face du Vieux Château, près de la fontaine (avant 1940 ?)

Eclairage et électrification de la Commune

Par ces quelques lignes, il ne s'agit pas de refaire un historique rigoureux de la totalité de ces opérations de modernisation de notre Commune. Une fois de plus, notre démarche consiste à une publication des quelques documents que nous avons pu trouver çà et là ; et chaque fois que le hasard nous le permettra, nous la compléterons (éventuellement) avec d'autres informations.

Nous vous proposons de débiter par la copie d'un extrait du Registre des délibérations du Conseil municipal de la Commune du Revest en date du **19 juin 1892** :



« Le conseil municipal vote un crédit de 80 francs, à prendre sur les fonds restant en caisse au 31 mars 1892, par l'établissement d'un réverbère à l'un des angles du carrefour situé devant la paroisse, de manière à ce que toutes les rues convergentes soient éclairées. Le réverbère ne sera allumé que le dimanche. »

Le **18 mars 1905**, le Préfet du Var, M. BONNEROT, écrit aux maires du département afin qu'il y ait application des instructions ministérielles du 6 décembre 1904 concernant les règles de fabrication de l'acétylène. Il demande un recensement des établissements industriels, commerciaux ou ouverts au public. Il précise que la fabrication de l'acétylène revêt un caractère industriel qui la rend susceptible de classer ces établissements comme dangereux, incommodes et insalubres. Il conclut : « Je ne saurais trop appeler votre attention sur les dispositions qui précèdent et vous prier d'en assurer l'application régulière afin d'éviter le renouvellement d'une catastrophe semblable à celle qui est survenue récemment à Pierrefeu. »

Le maire du Revest répond : « Qu'il n'existe dans la commune aucun établissement industriel, commercial ou ouvert au public fabriquant du gaz acétylène. »

Le **22 avril 1909**, le maire du Revest écrit à la société « Energie Electrique du Littoral Méditerranéen » afin d'obtenir « un devis pour éclairer la commune du Revest à l'électricité. »

Le **30 avril 1909**, cette société renvoie la municipalité revestoise vers la Société d'éclairage de la ville de Toulon.

De **1906 à janvier 1912**, l'entreprise Parpaillon ³ (246, Cours de Toulouse à Bordeaux) livre (par la gare de Toulon), à la municipalité revestoise, chaque mois 2 bidons de 50 litres de gaz hydrocarburé.

Le **10 mars 1911**, M. BELLEMANT Maurice propose au maire du Revest la construction d'une petite usine génératrice pour la production de l'énergie électrique nécessaire à la commune : « *Pour obtenir cette énergie à un bon marché qui puisse permettre à tous de s'éclairer par l'électricité, j'ai combiné une petite usine dans laquelle se trouveraient condensés les machines et appareils qui constituent la quintessence du progrès actuel.* »

Le courrier, malgré une lettre de relance, sera classé sans suite.

En **1936**, un article publié dans la presse annonce « la prolongation du réseau électrique dans toute l'étendue de la commune ». M. ARINE Clément, demeurant au Riberal entrée de Dardennes, actuelle propriété de Jean-Pierre Giacobazzi), écrit le **20 octobre 1936** au maire du Revest-les-Eaux afin que la ligne électrique du Béal - quartier Les Teissere soit prolongée afin d'alimenter Le Riberal à l'entrée du hameau de Dardennes (Mrs VILLATTE, HUBERT, PIALT et Mme ROQUES).

Le **24 novembre 1936**, M. POMET Louis donne l'autorisation à la Commune de faire installer une lampe électrique sur le mur de son habitation afin de permettre l'éclairage du Chemin du Beausset.

Le **26 janvier 1937**, le Préfet du Var fait suivre au maire du Revest la copie d'une instruction du ministère de l'Agriculture (Direction des Eaux et du Génie Rural) datée du 20 janvier 1937 :

« *Vous m'avez transmis avec avis favorable une demande formée par la commune du Revest-les-Eaux en vue d'obtenir le concours du Service du Génie Rural pour l'étude du projet d'électrification.*

J'ai l'honneur de vous informer que je fais instruire cette demande et je vous prie d'en aviser M. le Maire de cette commune. »

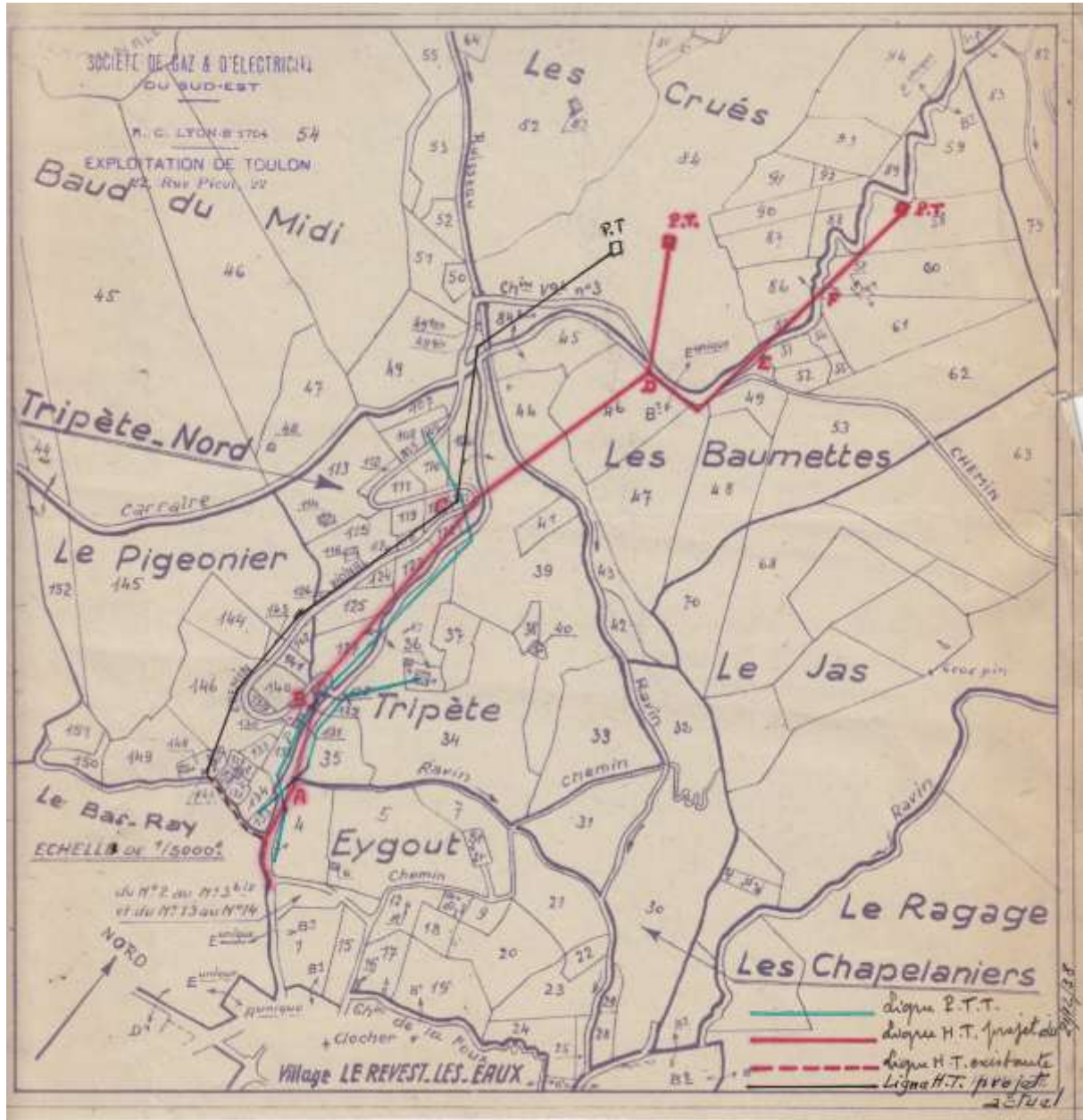
³ L'entreprise Parpaillon est spécialisée dans « *l'éclairage exclusif des villes et communes* ».

Une liste de 33 noms et un plan général de la Commune sont adressés à M. DRAVET, ingénieur de la Société Electrique Générale pour lui permettre de situer les emplacements des installations demandées.

Liste des demandes formulées pour l'éclairage par l'électricité :

<i>Liste des demandes formulées pour l'éclairage par l'électricité</i>				
Nom et prénom	Résidence	Nb de lampes	Emplacement des lampes	Observations
SAUVAIRE Alphone	Chemin de l'Egalité	3	Remise - hangar	A prendre sur branchement Couton
COUTON François	Idem	7	Logement	Prévoit plus tard un moteur
CROZA Pierre	Idem	5	Logement et dépendance	
VOLA Victor	Quartier Notre Dame	?	La demande spécifique	"preneur d'un branchement"
DAVID François	Cgne Antinea-Guérourde	7	Logement & dépendances	Prévoit emploi moteur
FERAUD Elzéard	Av. des Poilus	3	Logement	1 lampe au pont, en face la villa
ANDREANI Philippe	Haut-Ray	4	Logement	Branchement sur Robien
VIDAL Louis	Haut-Ray	4	Logement	Branchement sur Robien
SAUVAIRE Marius	Haut-Ray	4	Logement	Branchement sur Robien
JEAN Ferdinand	Haut-Ray	4	Logement	Branchement sur Robien
DROUILLARD Camille	Chemin du Beusset	8	Logement, cave, remise	
VIALARD Elie	Chemin du Colombier	2	Logement	
Mme GUILLAUMIN née ISNARD	Idem	8	Logement et dépendance	
SIMONETTI Henri	Route du Barrage	12	Idem	
SIMONETTI Pascal	Idem	2	Cabanons	
SCOTTO	Lei Roucas	4	Logement et dépendance	
VIDAL Paul	Idem	3	Logement et dépendance	
GALLAS Hippolyte	Gérant restaurant du Barrage	18	Hôtel-restaurant & dépendance	
LITAUD Pierre	Les Camps Le Barrage	12	Logement et terrasse	
MANSOUN	Idem	6	Idem	
RAULT Henri	Ancienne Cgne Vidal-Les Launes	3	Idem	
MEIFFRET	Les Launes	7	Logement et dépendance	
ARENE et ALAUZET	Idem	?	Idem	à déterminer
Mme BREGAUT	Propriété Mosal-Tourrevel	12	Idem	
Mme DARD		1	Pyône devant le Château	
MAILLARD-MONTEUX	Dardennes	4	1 pyône face Montoux	Demande collective
RIBERI-CHIAPELLO	Dardennes	4	1 face élevage Mon Plaisir	Demande collective
CROUZELLE-FRADET	Dardennes	4	1 face Villa Oasis	Demande collective
PEPINO-CASANOVA	Dardennes	4	1 face Villa Pépino	Demande collective
LONG	Les Laurons	4	Logement dépendance	
Quarante	Les Laurons	10	Logement dépendance	Prévoir installation pompe
VILATTE - HUBERT	Les Teissières			
PIALAT - Mme ROQUES	Les Teissières			

Vers **1938**, deux projets de ligne de Haute Tension sont annoncés. Une débute au bas de l'actuel Chemin des Châteaux d'Eau, longeant l'actuel Chemin de Baboulène pour terminer sur un poteau au-dessus de l'actuel stade. L'autre ligne (projet du 21 décembre 1938) débute sur l'actuel boulevard d'Estienne d'Orves pour aller rejoindre un premier pylône se trouvant au-dessus de l'actuel stade, l'autre ...



Le **15 octobre 1946**, après la délibération du Conseil municipal du 14 octobre 1946, le maire du Revest-les-Eaux, Pascal SIMONETTI, signe une convention avec la Société d'Energie de Provence. Ainsi, la Commune du Revest-les-Eaux concède, à titre définitif, le droit d'établir, d'entretenir et de remplacer les supports ainsi que les lignes aériennes se trouvant sur notre Commune.

Le Revest se sent, s'admire, se contemple ...



Illustration de Baboulène (1963)

Dans les restanques plantées d'oliviers majestueux, dans la lumière éclatante qui fuse de toute part, on aperçoit ce paysage que Frantz Weloer, journaliste suisse, a comparé à Delphes.

Lorsque l'on se promène sous l'allée des platanes, lorsque l'on admire les contours du Mont Caume, du Faron et du « Boau dei 4 ouro », quelle impression de paix !

Et le chant des cigales dans les pinèdes odorantes un jour de plein été ?

On éprouve le retour à la vraie vie, loin du bruit et de la pollution.

On sent le besoin impérieux de la sérénité ...

Charles AUDE (1984)

Extrait du Cahier mémoire du Syndicat d'initiative du Revest-les-Eaux réalisé lors de la fabrication d'un patchwork par de nombreuses bénévoles Revestoises. Après une tombola ayant pour unique prix le panneau de patchwork, 2500 francs ont été remis le 29 novembre 1980 à l'association « Terre des Hommes » afin de participer à la construction d'un orphelinat à El-Aman (Algérie).