

# LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TOULON ET DU VAR

## Une assemblée consulaire ordinaire à l'épreuve de la guerre et de l'occupation (1939-1944)

Nous avons commencé un travail sur la Chambre de commerce de Toulon et du Var à l'époque du Comité de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale. Nous le reprenons ici remanié et complété, en dépit du caractère partiel des sources disponibles. Rescapées des bombardements et autres péripéties de l'époque, les archives consultées en 1973, bien que volumineuses, comportaient d'importantes lacunes. Les pièces courantes produites par les contraintes du moment (demandes de laissez-passer, d'allocations d'essence, de bons-matières, etc.) en constituaient l'essentiel. Manquaient une partie de la correspondance pour les années d'occupation, ainsi que les comptes-rendus des réunions internes<sup>1</sup>. Le bulletin de la Chambre constitue une source complémentaire riche, mais il s'interrompt en 1942. La presse locale et les archives publiques sont de peu de secours.

En dépit de ces limites, une étude, même partielle, de cette Chambre présente quelque intérêt puisque sa taille réduite (bien qu'elle soit, comme son nom l'indique, la seule du département) permet de la considérer comme « ordinaire » – et donc significative – et qu'elle constitue un observatoire du quotidien des PME dans un environnement bouleversé. Ajoutons qu'il y a peu d'études sur les Chambres de commerce dans les années 1940-44, alors que les travaux sur les acteurs économiques et leurs relations avec les autorités se sont multipliés.

---

1. Cet état correspond à la situation de ces archives en 1973. Elles ne se sont pas enrichies depuis. Les documents signalés proviennent des dossiers sommairement classés de ces archives, sauf les comptes-rendus de séance qui sont, eux, reproduits dans le *Bulletin*.

## AUTOPORTRAIT

En réponse à une demande du secrétariat d'État à la Production industrielle et au Travail, la Chambre de commerce de Toulon et du Var se présente ainsi le 14 janvier 1941 :

« Au point de vue administratif, la Chambre de commerce est divisée en trois services: 1) Service Ordinaire de la Chambre; 2) Service de la Bourse; 3) Service du Port. (...) Le nombre des membres de la compagnie est de 21 auxquels il faut ajouter actuellement 17 membres correspondants.

Elle se réunit en assemblée générale une fois par mois, en principe, avec interruption de juillet à octobre. En raison des circonstances, cinq réunions seulement ont eu lieu en 1940.

Les membres de la Chambre de commerce sont répartis en plusieurs conseils et commissions dont voici l'énumération: comité des finances, des travaux et ports, délégation à l'Office des transports, des PTT, des routes et de l'aviation, au comité de la XI<sup>e</sup> Région Économique, au comité directeur de l'Office de l'énergie électrique de la XI<sup>e</sup> Région Économique, au conseil d'administration des cours d'enseignement commercial de la Chambre de commerce.

Leur activité s'exerce aussi au sein de comités et de commissions diverses: commission consultative instituée en vue de l'établissement de l'impôt sur les bénéfiques industriels et commerciaux (le rôle de représentants de la Chambre de commerce est prépondérant au sein de cette commission); comité départemental d'enseignement technique; commission arbitrale d'évaluation, chargée de fixer les indemnités en matière d'expropriation publique; commission départementale de Défense Passive du Var; commission départementale de constatation du coût de la vie; commission chargée de l'évaluation du montant du forfait; commission consultative du port; commission d'enquête du port de commerce de Toulon; comité technique consultatif du bâtiment et des travaux publics; comité départemental de surveillance des prix; commissions locales professionnelles de Toulon et La Seyne; commissions d'appel; section spéciale de réquisitions d'immeubles; commission de constatation des cours du vin dans le département du Var ».

Cette énumération montre la place que l'institution occupe comme interlocuteur privilégié des pouvoirs publics en temps normal. Ajoutons que ses listes électorales comptent 6 395 inscrits (à rapporter aux 22 864 patentés varois dont 7 638 à Toulon).

C'est une institution déjà vénérable<sup>2</sup>. La pesanteur du passé s'y fait sentir de diverses manières, à commencer par son titre qui fait référence au seul

---

2. Nous renvoyons à la thèse d'Yvan KHARABA, *Histoire de la Chambre de commerce et d'industrie du Var: l'action consulaire (1833-1896)*, Université de Provence, 2005, sous la direction de Philippe MIOCHE.

commerce. Son bulletin se clôt toujours sur une carte économique du Var inchangée depuis le début du siècle. De fait, la composition de la compagnie et son activité reflètent plutôt les activités traditionnelles.

Le président en exercice au début de la guerre, Paulin Borrély, est un entrepreneur de travaux publics qui n'a pas dédaigné la politique : il a été conseiller général « républicain socialiste » et premier adjoint du maire SFIO de Toulon dans les années vingt. Il est aussi président du Syndicat des commerçants et industriels toulonnais. Il vient de succéder à un commerçant, Pierre Fournel, décédé en mars 1939, qui lui était marqué à droite. Les deux vice-présidents sont un distillateur toulonnais et un ancien industriel devenu président du Syndicat d'initiative de Draguignan. Le secrétaire est un entrepreneur de transport de Toulon. Parmi les 32 autres membres, on compte un tiers de Toulonnais, le reste représentant les petites villes industrielles ou commerçantes du Var : Draguignan (la préfecture), Brignoles, Salernes, Vidauban, Barjols, Saint-Zacharie, La Seyne, Hyères, Ollioules, Fréjus, Saint-Raphaël, etc. On trouve parmi eux 13 négociants ou commerçants, de petits patrons répartis entre bouchonnerie, tanneries, industries alimentaires, travaux publics (deux représentants pour chacun de ces secteurs), céramique, métallurgie, bauxite, carrières (un représentant), plus 6 élus venant de l'hôtellerie, des assurances et des banques. En dépit du poids de la région toulonnaise, le Var intérieur, celui des petites industries de consommation traditionnelles (tanneries, liège, tommettes, etc.) et des marchés ruraux, tient une place toujours importante. Les quelques entreprises les plus importantes en sont absentes<sup>3</sup>. Chantiers navals ou grandes compagnies de bauxite ont leur siège hors du Var. Elles se situent à un autre niveau de l'économie et du pouvoir.

Les préoccupations ordinaires de la Chambre portent avant tout sur les problèmes du commerce toulonnais. Son ambition première est tournée vers le port marchand (qui a donné son nom au quartier qui l'entoure) dont elle a obtenu la concession en 1919, qu'elle essaie d'aménager et si possible de développer malgré les contraintes que le site et la vocation militaire de la rade font peser.

#### FAIRE FACE AUX CONTRAINTES DE LA GUERRE (1939-1940)

La déclaration de guerre entraîne d'abord un encadrement de l'activité économique. La Chambre de commerce, d'interlocuteur, devient intermédiaire, voire courroie de transmission, rôle qu'elle conservera sous Vichy et à la Libération. Aux côtés des fonctions de représentation et de défense, la mission d'information prend d'autant plus d'importance que commerçants et industriels, quelque peu perdus dans les nouvelles dispositions, sont de plus

---

3. Le directeur des Forges et Chantiers de La Seyne est membre correspondant, mais ne participe pas aux réunions.

en plus solliciteurs. Mais il faut répondre également aux enquêtes demandées via la XI<sup>e</sup> Région Économique : évaluation des stocks de matières premières, indications sur les fermetures d'entreprises dues à la guerre, évolution de l'activité, etc. Il faut aussi intervenir quand les contingents attribués au Var semblent insuffisants, ainsi pour l'huile d'arachide et le savon dès décembre 1939, ou contribuer à mettre sur pied, avec la récente Fédération varoise de l'alimentation et l'Intendance militaire, des groupements – ceux de l'alimentation générale et de la boucherie – destinés à prévenir les difficultés d'approvisionnement.

Les réponses parfois conservées permettent de saisir sur le vif les problèmes du moment. Les épiciers détaillants de Toulon se plaignent le 10 octobre 1939 de devoir payer comptant certains grossistes alors qu'eux-mêmes font crédit à leurs clients : « Depuis le trois septembre, c'est le commerce en alimentation qui a nourri toujours à crédit femmes et enfants de mobilisés ». Ils protestent aussi contre la mauvaise organisation des transports, en particulier entre Toulon et Marseille. En dépit des efforts de la Chambre, cette question restera jusqu'après la Libération un point noir, pesant sur le ravitaillement et l'économie locale. La pénurie de transports ferroviaires et routiers entraîne des difficultés d'approvisionnement et d'expéditions (fleurs et vins notamment).

Le classement du « camp retranché de Toulon » (la région de Toulon, de Hyères à Sanary) dans la zone dite « réservée », c'est-à-dire soumise à un contrôle militaire étroit et à des restrictions à la circulation, dès la déclaration de guerre ajoute d'autres problèmes : télégrammes en souffrance faute de visa militaire, imposition de sauf-conduits de longue durée pour les commerçants appelés à se déplacer fréquemment, perturbation des liaisons téléphoniques, réquisitions de matériel. La Chambre de commerce fait pression pour que ces entraves, non justifiées par la situation, soient levées, ce qui est fait en novembre. Mais le département reste dans la zone dite « des armées » et la rumeur d'un reclassement en zone réservée conduit à nouveau la Chambre de commerce à en signaler les inconvénients en février 1940.

D'autre part, elle incite les petits industriels et les artisans à se grouper pour pouvoir bénéficier des commandes de la Marine nationale. Les syndicats professionnels vont dans le même sens sur ce plan, mais se heurtent à elle quand elle devient relais d'un contrôle administratif qu'ils redoutent ou refusent (par exemple sur les prix).

Avec les premiers mois de 1940, la question de la main-d'œuvre commence à se poser. L'une des activités les plus touchées est l'industrie du liège. L'arrêt des importations favorise la demande, mais le liège manque faute d'ouvriers pour le lever. La Chambre demande donc de la main-d'œuvre « arabe », en regrettant qu'elle soit dirigée vers les usines d'armement. Pour le reste, répondant à une enquête de la XI<sup>e</sup> Région Économique, les indus-

triels se disent favorables à l'emploi de la main-d'œuvre agricole et italienne<sup>4</sup>. D'autres problèmes ponctuels se posent : la Chambre de commerce a désormais en charge la récupération des ferrailles, mais aucun camionneur bénévole ne répond à ses appels et la Marine ne prête ses camions que moyennant finances... La récupération s'effectue finalement grâce à l'aide de la mairie de Toulon et à celle d'un chiffonnier. La menace de bombardements conduit assez vite à se préoccuper de construire un abri pour le personnel, mais il faut dégager des crédits.

La grande affaire de la compagnie reste le port de commerce. Diversifier son activité, trouver du trafic, le développer constituent une préoccupation constante. Or l'exportation de la bauxite du bassin de Brignoles, premier centre européen de production, représente l'essentiel du trafic (200 000 tonnes par an environ expédiées surtout vers la Grande-Bretagne par le bauxiteur britannique « L'Union des Bauxites »)<sup>5</sup>. Or ce trafic est menacé en décembre 1939 par un projet de détournement sur Caronte. D'où l'intervention immédiate de la Chambre : « la quasi totalité » des ressources du port en dépend, elles sont indispensables pour rembourser plusieurs emprunts contractés pour améliorer le port et le raccorder à la gare. Le ministre se laisse convaincre et accepte que les navires déchargent le charbon britannique à Caronte et viennent sur lest chercher la bauxite à Toulon moyennant une indemnisation. Mais cette alerte met une fois de plus en évidence le danger que représente cette dépendance. Le président Borrély essaie en vain de faire passer par Toulon l'importation de fer d'Algérie. La question du port est débattue dans la séance du 25 avril 1940, après lecture d'un long rapport qui porte sur sa sous-utilisation : « Il est très rare de voir un navire accosté », d'où « le spectacle lamentable de quais inemployés ». Depuis le début de la guerre, 20 navires seulement sont venus dont 12 à vide pour charger de la bauxite. L'espoir réside dans la nécessité de désengorger Marseille et Port-de-Bouc. Mais, si une partie de leur trafic est détournée sur Toulon, les voies ferrées des quais et les 40 acconiers n'y suffiront pas. La compagnie décide de contracter un nouvel emprunt pour améliorer le raccordement du port à la gare.

La défaite, quelques semaines après, réduit à néant ces projets et rend la position du port encore plus fragile.

#### RÉPARTIR LA PÉNURIE (1940-1942)

La guerre a épargné Toulon. Le bombardement italien du 15 juin 1940 n'a fait que des dégâts assez légers malgré la volonté de viser le port. Une grue a été coulée, tandis que les deux hangars appartenant à la compagnie ont été endommagés.

---

4. Archives CC : Enquête du 3 février 1940, Dossier Correspondance 1939.

5. Elle est complétée par quelques arrivages de bois du Nord et de charbon.

La pénurie s'installe d'emblée. Matières premières, essence, produits indispensables comme le papier manquent d'autant plus vite que de nombreux fournisseurs se trouvent dans la zone dès lors occupée. L'enquête de juillet-août 1940 signale que des entreprises ferment déjà leurs portes ou réduisent leur activité. Le phénomène est général et entraîne travail à temps partiel ou chômage, celui-ci étant aggravé par la démobilisation. Mais on ne prend pas immédiatement la mesure réelle de la situation, tant on est soulagé d'échapper à l'occupation : « Nous sommes des Français privilégiés », déclare en séance le président le 11 juillet. Le début de l'été 1940 est aussi celui un temps d'illusions<sup>6</sup>, comme si l'on pensait pouvoir tourner la page de la guerre. On croit en une paix rapide donc à un retour non moins rapide à une activité soutenue. Dans la presse comme dans les milieux patronaux, on échafaude des plans d'avenir pour Toulon : en faire la capitale maritime du pays en y transférant l'Amirauté, développer le tourisme, etc. Le quotidien local – *Le Petit Var* – est plein de ces projets durant tout le mois de juillet. Dans la séance du 11 juillet, le président Borrély, après avoir appelé à se grouper autour du Maréchal, déclare : « Toulon, port de guerre, ne pourra plus vivre, comme par le passé, de la Marine, de l'Armée, de l'Arsenal, dont les possibilités vont être amenuisées à l'extrême. Il faut donc penser au commerce et à l'industrie auxquelles ce port pourra être utile... Il faut que nous songions à exporter tout ce que nous pourrons et à attirer à Toulon et dans notre département les industries auxquelles un port de commerce sera toujours utile ».

Des contacts sont noués avec la Chambre de commerce de Strasbourg repliée à Périgueux pour attirer des industriels alsaciens qui ne souhaiteraient pas retourner en Alsace. Rien de concret n'en sortira. D'ailleurs, on enterre un peu trop vite l'activité militaire. Les clauses d'armistice concernant la Marine sont édulcorées par un occupant qui apprécie son attitude contre les Britanniques. Le port de commerce devra donc continuer à vivre à l'étroit à côté de ses installations toujours actives.

Mais le port de commerce est bel et bien paralysé. Depuis juin 1940, la bauxite a perdu ses débouchés, Grande-Bretagne et pays neutres. Le mouvement du port se limite à « quelques petits paquebots faisant le service de la Corse qui touchent Toulon une fois par semaine »<sup>7</sup>. La Chambre de commerce obtient du gouvernement le débarquement de troupes venant de Syrie et de Grande-Bretagne en novembre 1940. On discute encore de projets de travaux portuaires avant de se rendre à l'évidence quelques mois après : les crédits ne seront pas obtenus et la paralysie n'est pas prête de cesser.

D'autres soucis se font jour. La compagnie est assaillie de demandes de renseignements dont le nombre ne cesse de croître en 1941 alors que le dirigisme s'étend avec comme relais les Comités d'Organisation qui répar-

6. *La Résistance dans le Var. Essai d'histoire politique*, thèse de doctorat d'État, Aix-en-Provence, 1989, 1198 p. Bientôt accessible en ligne sur le site de l'UMR TELEMME (elle l'est partiellement sur le site [www.var39-45](http://www.var39-45)).

7. Archives CC : lettre au ministre de la Marine 15 octobre 1940.

tissent les matières premières et essaient d'organiser production et distribution. Commerçants et industriels ne savent plus à quel saint se vouer et à qui s'adresser pour obtenir le nécessaire. Tous se plaignent de la paperasserie proliférante. Ils doivent déclarer leurs véhicules, obtenir des permis de circuler, réclamer chaque mois une essence dont les dotations ne cessent de diminuer. Pour être approvisionnés, les commerçants doivent fournir des bons-matières, mais clous, fil de fer, tuyaux et autres produits métalliques deviennent difficiles à obtenir à partir de l'été 1941. La pénurie de bougies est totale peu après. Maires et commerçants s'adressent à la Chambre de commerce pour s'en procurer. La Préfecture elle-même recourt à elle pour savoir où en trouver ainsi que de la cire à cacheter !

Certains commerçants croient que la compagnie délivre les matières premières alors que son rôle se limite à transmettre les demandes et à appuyer les diverses réclamations. En décembre 1941, elle ne peut même pas se procurer un camion de bois de chauffage pour compléter l'allocation insuffisante qui lui est attribuée. Réaction significative que celle de ce commerçant en articles de pêche et fournitures pour la marine marchande qui écrit le 9 octobre 1941 :

« Jusqu'à ce jour, j'étais servi sans autre chose que de mes demandes (sic).

Or ! Maintenant ! tous mes fournisseurs me demandent des cartes d'acheteur... des bons-matières pour les cordages, les fils à chalut, le coton, etc. etc. Je n'y comprends plus rien. Tout cela pour la zone libre !

Quant à mes autres fournisseurs de la zone occupée et pays occupés, Belgique, Hollande, Norvège, Japon, Italie (sic)...!

Que faut-il faire ? »<sup>8</sup>

Réaction significative également que celle de ces petits industriels qui interprètent les difficultés comme un moyen pour les « gros » de les faire disparaître. D'ailleurs de 1939 à 1941, le nombre de patentés varois baisse de 12 %. Ils ne sont plus que 19 904 dont 6 659 à Toulon en 1941.

Même la main-d'œuvre dont on craignait la sous-utilisation est en passe de devenir une denrée rare. Le chômage s'est progressivement résorbé, puis a disparu dans le courant de 1941. Le manque de main-d'œuvre est aggravé par le départ de travailleurs vers l'Allemagne – la Relève – qui commence au début de l'été 1942, d'abord de façon volontaire, puis, à la fin de l'année, avec des réquisitions d'ouvriers spécialisés.

À partir de janvier 1941, à la demande de la XI<sup>e</sup> Région, la Chambre fournit un rapport mensuel sur la situation économique. Ces rapports, publiés dans le bulletin de 1941, permettent d'évaluer les difficultés des principales activités locales. L'industrie du liège, continuant à souffrir de la pénurie de main-d'œuvre, ralentit sa production. Il en va de même dans les scieries : elles manquent de bois et signalent que la sous-alimentation touche les hommes

---

8. Archives CC : dossier Correspondance 1940.

et les chevaux. Les fabricants de papier n'ont plus de stock et leur production a baissé d'un tiers malgré la récupération de vieux papiers. Carrières de marbre et mines de bauxite pâttissent de la pénurie de main-d'œuvre, du vieillissement du matériel et du manque de produits indispensables (lubrifiants, outils, etc.). Les industries métallurgiques de la région toulonnaise fonctionnent grâce aux commandes de la Marine, mais manquent de main-d'œuvre qualifiée. Les fabricants de tissus et de tapis (Cogolin) n'ont pas suffisamment de matières premières. Les usines de chaussures (région dracénoise) travaillent au ralenti – 32 à 24 heures par semaines – le remplacement du cuir par le bois posant problème. Les tanneries (Barjols et Belgentier) ont une activité réduite de 25 % faute d'attributions de cuir suffisantes. Les mallonniers de Salernes sont paralysés par la pénurie de combustible et de moyens de transport. Le bâtiment maintient son activité, mais commence à manquer de main-d'œuvre et de matières premières. Les transporteurs routiers constatent que « les dotations d'essence et de gas-oil ont atteint un minimum », que les produits d'entretien font défaut et que les stocks de bois et charbon de bois pour gazogènes sont faibles.

En juin 1941, une enquête ministérielle porte sur l'activité de chaque branche de 1934 à 1938 afin de déterminer ses besoins. Les rapports sur la bauxite, la céramique de Salernes, l'industrie du liège, l'hôtellerie et le tourisme ont été conservés. Le plus significatif est celui de la bauxite car il se termine par un éloge de l'organisation rationnelle mise en place. Production très cartellisée, adossée à des groupes industriels puissants qui contrôlent le Comité d'organisation, l'industrie de la bauxite se situe à mille lieues des préoccupations des industriels et commerçants qui forment le lot habituel des correspondants de la Chambre de commerce et qui, eux, se sentent dépassés par les événements.

Le corporatisme que préconise le régime rencontre un certain écho dans les milieux économiques, du moins tant qu'il reste au stade des discours. La Charte du Travail a-t-elle été bien accueillie ? En juin 1943, le président de la Fédération du Patronat<sup>9</sup> déclare que « bien avant la Charte du Travail, l'esprit de celle-ci existait dans le Var ». Les propos sont de circonstances, car les principales dispositions de la Charte – les comités sociaux en particulier – sont lentement mises en place<sup>10</sup>. Le Centre d'études corporatives et sociales créé par la Chambre de commerce en juin 1942 n'a qu'une activité confidentielle. Aussi la création ou le développement de syndicats professionnels tient moins à l'idéologie qu'à la nécessité. En janvier 1942, la Chambre est en relation avec 46 associations varoises de ce type. L'une des plus dynamiques est

---

9. *Le Petit Var*, 18 juin 1943. Il s'agit de l'inamovible Jacques Boyer, patron d'une entreprise de la métallurgie, ex-conseiller général, ex-adjoint du maire de droite Escartefigue avant de rompre avec lui, président de la Fédération patronale dès les années vingt, il le restera après la Libération.

10. J'ai abordé la question dans « Le syndicalisme ouvrier varois de 1939 à 1944 : du déclin à l'apogée », *Le Mouvement social* n° 158, janvier-mars 1992, p. 37-58.



la Fédération varoise du Bâtiment et des travaux publics qui met en place en octobre 1942 une école d'apprentissage pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre.

Conséquence de la pénurie de papier, la parution du bulletin de la Chambre s'interrompt à partir de 1942. Tandis que la pénurie s'accroît dans tous les domaines, le marché noir s'étend. Les commerçants et les restaurateurs, mais aussi les exploitants forestiers, en sont les bénéficiaires les plus signalés, mais aucune activité n'y échappe. Pourtant, la Chambre de commerce ne paraît pas s'en être officiellement préoccupée.

Dans le même temps, la situation du ravitaillement est dramatique, surtout dans les villes<sup>11</sup>. Le début de l'année 1942 est marqué par une série de manifestations de ménagères<sup>12</sup>. De ce fait, les œuvres d'assistance prennent une importance grandissante. La Chambre de commerce subventionne notamment « L'Œuvre toulonnaise de la Soupe populaire » et le Secours national. Celui-ci est même hébergé dans le hall de la compagnie jusqu'en mai 1942. En février, ensemble, ils avaient invité « les industriels et les commerçants à une véritable croisade contre la misère ».

#### SAUVER CE QUI PEUT L'ÊTRE (1943-1944)

La région est occupée par les Italiens du 11 novembre 1942 au 8 septembre 1943, puis par les Allemands. Mais ceux-ci sont présents dans l'arsenal de Toulon, dès novembre 1942 et l'Organisation Todt – en charge des travaux militaires (du « mur de la Méditerranée » notamment) et stratégiques (la bauxite) – ouvre ses premiers chantiers au printemps 1943.

La présence de l'occupant bouleverse un tissu économique déjà mal en point. Les travaux qu'il entreprend, notamment sur le littoral, dans l'arsenal et à La Seyne, ponctionnent une main-d'œuvre déjà rare et favorisent certaines entreprises, celles qui obtiennent des contrats et qui vont être éventuellement classées *S-Betrieb* (non soumises aux réquisitions de main-d'œuvre). La situation est aggravée par le STO qui sévit à partir de février-mars 1943. De plus, les occupants pèsent par leurs achats et par l'usage qu'ils font des transports sur un approvisionnement problématique.

On ne sait quelles ont été les relations de la Chambre de commerce avec la Todt, pas plus que l'on ne peut apprécier comment elle a perçu ou analysé les bouleversements économiques induits par l'Occupation. Aucune pièce ne subsiste à ce sujet.

---

11. Voir sur ce point ma contribution « Le Var. La pénurie, c'est les autres » in Dominique VEILLON et Jean-Marie FLONNEAU, *Cahiers de l'IHTP* n° 32-33 « Le temps des restrictions en France (1939-1949) », mai 1996, p. 439-452

12. Je renvoie à mon article « Le retour des "émotions populaires" : manifestations de ménagères en 1942 » in *Mélanges Michel Vovelle*, Aix, 1997, p. 267-276.

En janvier 1943, pour se mettre en conformité avec de nouvelles dispositions légales prévues par l'arrêté du 26 décembre 1942, les membres de la compagnie sont renouvelés. Bien que les plus âgés soient remplacés, le changement est faible : 8 nouveaux membres sur 21. La répartition socio-géographique n'est pas modifiée : 12 Toulonnais, 2 Hyérois et des représentants des petites villes situées hors région toulonnaise, avec toujours une prépondérance du négoce (7) et des mêmes petites industries et services. Le bureau ne subit qu'une seule modification, mais le président Borrély meurt deux mois après. Il est remplacé par Paul François, distillateur de Toulon, jusqu'à vice-président. Cependant la personnalité la plus forte, en tout cas la plus entreprenante, est le secrétaire Antoine Moreni, entrepreneur de transport et président du Syndicat d'initiative de Toulon, qui assurera l'intérim de la présidence à partir de novembre 1943<sup>13</sup>.

La Chambre de commerce s'est montrée jusque-là prudente sur le plan politique. Elle apparaît plutôt en retrait<sup>14</sup>. Cependant, lorsqu'en juin 1943, elle reçoit officiellement le nouveau préfet du Var, on relève dans le discours de son président une prise de position – « seconder les efforts du gouvernement et du glorieux chef de l'État » – qui traduit davantage que le conformisme des formules<sup>15</sup>. Il n'en reste pas moins que l'avenir, situé dans un après-guerre dont on aimerait bien connaître le contenu, tient une place notable dans les préoccupations de la compagnie. Le même discours évoque les nouvelles industries qu'il faudra attirer alors dans le Var, la gare routière à créer et le port de commerce à agrandir et aménager. C'est cette même question qui retient son attention lors de sa réunion d'octobre 1943.

La situation est de plus en plus difficile. La correspondance conservée fait toujours une large place aux doléances et récriminations des professionnels, du moins de ceux qui ne profitent pas de la présence de l'occupant. Un industriel hyérois spécialisé dans le travail du roseau, signale le 20 décembre 1943 qu'il n'a rien reçu depuis septembre et ironise :

« Nous voilà sans bois ni huile pour notre gazogène... Nous dépendrions, paraît-il, de vous maintenant après les nombreux répartiteurs que nous avons connus, Eaux et Forêts, Ponts et Chaussées, Préfecture, Ravitaillement, etc. Nous ne désespérons pas d'ici quelques mois d'être pris en charge par l'Évêché... »

Puis suivent des remarques amères et désabusées :

---

13. Il nous dira avoir été lié à certains milieux résistants qu'il informait, ce qui est l'une des caractéristiques du patronat en résistance. Il a laissé un témoignage inédit sur son action, rédigé en 1951 (« La vie économique de Toulon aux heures cruciales de l'occupation, aux premiers jours de la libération et tels qu'apparaissent aujourd'hui les lendemains possibles »).

14. Elle n'est représentée ni dans la commission administrative, ni dans le conseil départemental qui lui fait suite.

15. Procès-verbal de la cérémonie, 12 juin 1943.

« Il est tellement facile d'assassiner les petits industriels en alléguant que le contingent départemental est en baisse, ce qui est toujours un peu la vérité et alors le marché noir est en hausse, voilà. »<sup>16</sup>

Comment faire face à la pénurie et comment répondre aux besoins des consommateurs ? Chacun y va de sa proposition. Répondant en avril 1943 à une enquête de la XI<sup>e</sup> Région sur la distribution des produits textiles, la Chambre constate que les gens souffrent du « manque de bons vêtements de travail ». Il faudrait donc augmenter les points-textiles distribués, par exemple en les échangeant contre des vêtements usagés, mais à condition que ce soit fait par des fonctionnaires. Elle propose aussi de distinguer les consommateurs pourvus d'une bonne garde-robe de ceux qui n'ont plus rien.

Porte-parole privilégié des petites entreprises, elle met en place en octobre 1943 une commission de 3 membres pour débattre des problèmes à soumettre au Comité d'études des PME récemment mis en place.

Sans être oubliées ces questions passent bientôt au second plan. Le 24 novembre, Toulon connaît le premier et le plus meurtrier des bombardements alliés qui vont s'abattre sur elle jusqu'à la Libération. Il faut s'occuper des commerçants sinistrés. Il y en a 72 au total, plus 250 autres plus ou moins affectés. Il convient de reloger ceux qui le désirent. Mais beaucoup s'en vont, avant même d'être sinistrés. Dans un premier temps, la Préfecture encourage ces départs. Le 6 mars 1944, elle confirme « qu'il y a lieu d'inviter les commerçants qui envisagent de quitter Toulon et La Seyne à le faire ». Mais le nombre de fermetures est tel que, dès le 20 mars, elle décide de soumettre la fermeture des commerces d'alimentation à l'autorisation des autorités responsables de l'approvisionnement de Toulon. À la fin mars, Antoine Moreni fait un bilan à l'intention du préfet :

« Le dernier bombardement de Toulon<sup>17</sup>, particulièrement violent et destructif (sic) a provoqué un exode massif de la population, notamment des femmes et des enfants.

C'est ainsi que de nombreux commerçants ont évacué leur famille ; par surcroît, la crise de personnel consécutive elle aussi aux évacuations, se faisant toujours plus aiguë, ces commerçants se trouvent fort gênés aujourd'hui pour assurer la bonne marche de leur établissement, les répartitions de denrées et toutes les obligations qui en découlent. Cette situation difficile se trouve encore aggravée par les destructions du réseau téléphonique, le repliement des grossistes dans des faubourgs éloignés et les communes environnantes, sans oublier la rareté des moyens de transport. »<sup>18</sup>

Dans ces conditions, il est difficile d'empêcher les commerçants de partir. En mai, la mairie sollicite pourtant la Chambre de commerce pour qu'elle fasse rouvrir les magasins fermés... Mais, aux départs volontaires, s'ajoutent désormais les évacuations forcées. À partir du mois de mars, les

---

16. Archives CC : dossier Correspondance 1943-1944.

17. Il s'agit de celui du 11 mars qui fait 80 morts à Toulon et la Seyne et 4 800 sinistrés.

18. Archives CC : dossier Commerçants sinistrés.

Allemands exigent l'évacuation de plusieurs quartiers dans un délai de 15 jours. Sont touchés en particulier le quartier résidentiel du Mourillon et la Basse Ville où la rumeur fait craindre un sort comparable au quartier du Vieux Port de Marseille. Moreni intervient aussitôt pour que soit accordé un délai supplémentaire et que les commerçants affectés soient réinstallés ailleurs. Il insiste aussi pour que l'on mette des moyens de transport à leur disposition. Devant l'impuissance de l'administration préfectorale et de la mairie – sérieusement attaquées à ce propos par la préfecture maritime – il intervient auprès du gouvernement et obtient une entrevue avec le ministre de l'Intérieur le 12 avril. Il est appuyé par une pétition des commerçants. Les occupants reviennent sur leur décision, mais l'on reparle d'évacuations en juin, d'où une nouvelle intervention directement auprès des Allemands.

Toulon s'est alors vidée de ses habitants. On ne distribue en juillet que 65 978 feuillets d'alimentation au lieu de 177 745 en 1942. La situation du ravitaillement n'en est pas moins tendue, les stocks de farine étant toujours à la limite de la rupture.

À partir du 11 août, les attaques aériennes se multiplient. Le débarquement est, à l'évidence, imminent. Le 12, l'évacuation de la région toulonnaise par ses habitants est mise à l'ordre du jour par les Allemands qui entendent faire du port une « poche » comme il y en aura sur l'Atlantique. Mais de nouvelles démarches contribuent à en retarder l'application jusqu'au 14. Les affiches apposées ce jour-là indiquent les itinéraires à suivre. Le débarquement, qui commence dans la nuit, interdit de la mettre en œuvre.

## RECONSTRUIRE

Après la Libération, la Résistance prend en main les diverses institutions, mais le monde patronal – Fédération et syndicats – n'est pas bouleversé, même si l'épuration économique n'a pas été aussi indolore qu'on le croit souvent. Moreni reste président par intérim, sans doute maintenu à cause de son action courageuse en faveur des commerçants et de son aide à la Résistance jusqu'à ce que le double-jeu lui soit reproché. Les élections de janvier 1945 modifient relativement la composition de l'assemblée, avec l'arrivée de nouveaux membres, certains issus de la Résistance, comme Louis Picoche, responsable du Service Maquis, membre du Comité départemental de Libération, entrepreneur de transport à Hyères. On note aussi la présence de deux communistes et celle d'un jeune bonnetier catholique, Maurice Arreckx, tous représentants du petit commerce toulonnais. Le président de la Chambre, Louis Baudoin, est un entrepreneur de travaux publics toulonnais, franc-maçon (Grande Loge), résistant, consensuel puisque jouant le jeu

de l'alliance avec le PCF<sup>19</sup>. Les Toulonnais, qui sont 14 sur 21, ont plus que maintenu leur place.

L'heure est à l'union patriotique (relative), à la reconstruction et à la « bataille de la production ». Il faut remettre en route l'activité économique et permettre au port de fonctionner. Mais il ne reste qu'une grue intacte sur 12 et un poste sur 7. Les commerçants sinistrés – il y en a alors plus d'un millier –, et notamment les juifs rescapés, doivent être progressivement et provisoirement relogés. Les locaux disponibles sont recensés et réquisitionnés. Des baraquements – 440 dans le Var – sont édifiés pour abriter sinistrés, services publics et commerces indispensables. Dans plusieurs quartiers de Toulon, au Champ-de-Mars ou place Castigneau, ils subsisteront jusque dans les années soixante. Au total, 7 500 commerces ou établissements industriels ont été sinistrés totalement ou partiellement, plus de 6 000 immeubles ont été détruits (soit plus de 12 000 logements) et 30 000 partiellement sinistrés (50 000 logements)<sup>20</sup>. Plus que jamais, les problèmes locaux et quotidiens dominent, en continuité donc avec les préoccupations antérieures de la Chambre, assez loin des débats plus généraux de politique économique.

Jean-Marie GUILLON

---

19. Il préside un court moment, dans l'été 1945, le regroupement de résistants organisé par le PCF autour du Front national. On le retrouvera parmi les créateurs du RPF en 1947.

20. Données tirées du bilan donné par Maurice SABLE et Jean FOUBERT, responsables, l'un du service départemental de la Reconstruction et du Logement, et l'autre, du service départemental des dommages de guerre, *Revue de la Chambre de commerce de Toulon et du Var* n° 22, janvier 1956, p. 11-16.

