



Colloque

" autour d'Alexis GODILLOT "

Organisé par la SHHA en partenariat avec le C.I.L Godillot

vendredi 18 novembre 2016

Documents des intervenants, mise en page : Michel Régniès

Société Hyéroise d'Histoire et d' Archéologie

Six communications, ordre de présentation

- Le Second Empire, dont Alexis Godillot fut acteur, époque charnière de grande activité artistique.
Monique BOURGUET --Professeur agrégé - Membre de l'Académie du Var
- Des fontaines pour embellir la ville.
Pierre AVRIAL --Animateur de l'Architecture et du Patrimoine – HYERES
- Causes et conséquences de la Guerre de Crimée (1854-1855), à l'occasion de laquelle Alexis Godillot chaussa l'armée française.
Philippe BARJON -- Membre de l'Académie du Var
- Hyères au siècle de Godillot, tourisme d'hiver et Révolution urbaine.
Alain DEPIEDS --Responsable de l'Université du Temps Disponible - HYERES
- L'église d'Angleterre et l'église anglicane à Hyères, bénéficiaire du mécénat d'Alexis Godillot.
Mario CANTINELLI --Professeur agrégé - Membre de la SHHA
- Chemin de fer et chemin de la mer. Les mutations économiques en Provence au temps de Godillot.
Gilbert BUTI -- Professeur émérite des Universités - Membre de l'Académie du Var

ALEXIS GODILLOT : ACTEUR ET TEMOIN DE L'ACTIVITE ARTISTIQUE DU SECOND EMPIRE

par *Monique BOURGUET*

Deux mois après son coup d'Etat du 2 décembre 1851, marquant la fin de l'éphémère Deuxième République, Louis Napoléon Bonaparte s'installe de façon symbolique au château des Tuileries.

Au cours de l'année 1852, il entreprend, pour se rallier la province, une vaste tournée qui se termine en novembre par la proclamation de l'Empire par le Sénat. Le 2 décembre, jour d'anniversaire de son coup d'Etat, Louis Napoléon Bonaparte devient solennellement Napoléon III.

La dynastie s'ancre solidement par son mariage avec Eugénie de Montijo de Guzman, le 29 janvier 1853, dans le salon des Maréchaux des Tuileries.

La dynastie devient définitivement assurée par la naissance en 1856 du Prince impérial.

La cour impériale est rapidement organisée, fréquentée par une société jeune et brillante d'industriels, de banquiers, de scientifiques et d'artistes. Elle se trouve engagée dans un tourbillon de festivités.

Paris devient une nouvelle « Babylone », selon l'expression qu'emploiera plus tard Mérimée dans une lettre envoyée à Georges Sand.

Les fêtes et réceptions très hiérarchisées se succèdent au gré des saisons, dans tous les palais des souverains, Tuileries, Saint Cloud, Fontainebleau et Compiègne, mettant en scène le pouvoir et affichant une théâtralité très marquée. Nous étudierons successivement ces différents lieux de pouvoir et de festivités.

Un personnel important de décorateurs s'avère nécessaire pour participer à l'embellissement des rues, des monuments, des bâtiments publics, à l'occasion de très nombreux événements à honorer dans la vie publique ou la vie privée des souverains. Alexis Godillot en fait partie en tant que directeur d'une entreprise de décoration installée rue Rochechouart, puis rue Dauphine de 1852 à 1860. Un document intéressant, que j'ai trouvé aux Archives nationales à Paris, permet de juger de sa participation, à l'occasion du mariage de l'Empereur à Notre-Dame en janvier 1853.

Le Second Empire, époque charnière de grande prospérité artistique dans un Paris transformé par Haussmann.

Tradition et innovations se côtoient, surtout en peinture, dans un creuset d'où sortira la modernité de la fin du XIX^e siècle.

Il convient d'abord de définir le marché de l'art, primordial à une époque où le mécénat d'Etat disparaît peu à peu. Pour se faire connaître et vendre, les artistes empruntent deux passages obligés, le Prix de Rome et les Salons officiels.

Le comte de Nieuwerkerke, directeur général des Musées impériaux et intendant des Beaux-Arts de la maison de l'empereur fait en sorte d'utiliser le Salon pour contrôler l'orientation artistique du pays. Il édicte entre 1853 et 1863 un certain nombre de règles qui restreignent les pouvoirs des artistes, acquis sous la deuxième République, notamment en ce qui concerne la question primordiale du jury d'admission au Salon, chasse gardée de l'Académie des beaux-arts. En 1862, un arrêté limite le nombre d'œuvres présentées par artiste à trois, ce qui suscite un tollé de protestations qui se transforme en révolte en avril 1863, à l'annonce du nombre impressionnant de 4000 œuvres refusées au Salon. Napoléon III, intervient alors pour autoriser, l'existence d'un « Salon facultatif » pour tous les refusés qui le désirent.

Ainsi se trouvent en 1863 confrontés, au Palais de l'Industrie des Champs-Élysées, deux aspects différents des conceptions esthétiques durant cette période d'éclectisme artistique. Il ne peut être question de citer ici tous les artistes les représentant. Le choix se portera sur les plus emblématiques, présents ou non à ce Salon de 1863.

La bataille polémique qui a fait rage, dans la première moitié du XIX siècle, entre les écoles classiques et romantiques s'estompe avec la disparition des deux chefs de file, Delacroix et **Ingres**.

Au salon de 1863, les représentants du romantisme sont morts (Delaroche, Vernet, Descamps, Chassériau et Ary Scheffer) ou restent silencieux comme Fleury et Thomas Couture.

Par contre, les élèves d'Ingres connaissent un grand succès auprès du public de collectionneurs, jouissant de cotes élevées qui leur permettent de vendre très cher, et connaissant un succès international. Ces peintres néo-académiques choisissent les traditionnels sujets tirés de l'Antiquité ou de l'histoire religieuse et les traitent de façon minutieuse, en virtuoses du dessin et des dégradés de couleurs, avec un souci éventuel d'exactitude historique.

Parmi les nombreux exemples de ces peintres dits « pompiers » le choix s'est porté sur les quatre les plus côtés, présentés rapidement.

D'abord, Winterhalter et Gérôme, peintres officiels de l'Empire et de la cour.

Ensuite, Cabanel considéré comme une véritable institution, et dont la *Naissance de Vénus*, tableau acheté par l'empereur en 1863, apparaît comme le plus emblématique de ce type de peinture.

William-Adolphe Bouguereau complète le panorama de cette peinture de grand genre, exception faite du tableau *L'Empereur Napoléon III visite les inondés de Tarascon*, qui constitue une véritable image de propagande au service de l'empereur.

Face à cette école, le naturalisme opère un renouveau, suivi des premiers frémissements de l'impressionnisme.

Un certain nombre de peintres vont contester la validité de la peinture académique qui s'endormait dans les mêmes formules, sans innovations. En premier lieu, Courbet, très critiqué pour *L'Enterrement à Ornans*, devient le chef de file de la nouvelle esthétique. Boudin conduit la peinture aux portes de l'Impressionnisme, ses recherches picturales concernant les représentations des plages de Normandie.

Manet fait scandale avec *Le Déjeuner sur l'herbe* en 1863 et *Olympia*.

Bazille, objet d'une exposition récente à Montpellier, peut être considéré comme le précurseur du mouvement impressionniste qui se formera dans le courant des années 1870.

Enfin, Monet produit lui aussi un *Déjeuner sur l'herbe*, en 1865-67.

L'Empire triomphe avec l'exposition universelle de 1867, visitée par onze millions de personnes et réunissant tout le gotha au cours des quatre cents bals organisés. Paris devient la vitrine de tous les arts, peinture, arts décoratifs et sculpture.

Les multiples courants en sculpture dominé par J.B Carpeaux

Les tenants du modèle antique sont encore très puissants. La rupture s'opère avec Préault et surtout Carpeaux, auteur d'*Ugolin et du Buste de la Princesse Mathilde*.

Architecture traditionnelle et architecture nouvelle

Avec l'aménagement d'Haussmann, Paris se couvre d'immeubles nouveaux construits de façon rectiligne et selon un modèle assez semblable que singularisent décorations extérieures et balcons ouvragés.

A côté de ce style traditionnel, se développent d'autres tendances, comme le style troubadour ou le style néo-mauresque, très prisé dans le Sud pour la construction des résidences secondaires de cette nouvelle bourgeoisie enrichie par le développement industriel.

Le marseillais Pascal Coste en est un des initiateurs, à la fois par la publication de ses ouvrages (*Architecture Arabe et Monuments du Caire*, en 1839 et *Monuments de Perse* en 1867) et par son rôle de professeur donnant à ses élèves le goût de l'orientalisme.

C'est cet orientalisme qui inspirera, dans les années 1870, les constructions de Pierre Chapoulard à Hyères pour la « villa Algérienne » devenue « Tunisienne » de l'avenue Beauregard. Avec la même inspiration, plus tard, il réalisera la « villa Mauresque » de l'avenue Jean Natte et d'autres bâtiments.

L'exposé se terminera par quelques aspects de la villa mauresque d'Hyères.

En conclusion : Alexandre Godillot a bien été le témoin et artisan d'un *Spectaculaire Second Empire*, titre de l'exposition actuelle qui se tient au Musée d'Orsay. Il a su se détacher de toutes les tendances artistiques de cette époque pour opérer un choix particulier qui marque les constructions hyéroises, empreintes du cachet orientaliste.

Les fontaines « Godillot »

par *Pierre Avrial*

Animateur de l'architecture et du patrimoine de la Ville d'Hyères

Le vaste mouvement d'urbanisation de l'ouest de la ville, lancé par Alexis Godillot à partir des années 1880, s'accompagne d'un embellissement des espaces publics. Lampadaires, bancs et fontaines apparaissent ici et là, chacun alliant le beau à l'utile. Sur les grandes avenues qu'il crée et qu'il cède ensuite à la ville, Alexis Godillot offre quatre fontaines.

Ces équipements témoignent de la révolution industrielle, visible désormais à Hyères. Tout le mobilier urbain en fonte installé à cette époque traduit la fabrication en série et la vente sur catalogue des candélabres, grilles, statues, vasques... Les fontaines offertes sortent des fonderies d'art du Val d'Osne, en Haute-Marne, créées en 1835, dont Alexis Godillot est actionnaire.

Cette époque est aussi marquée par le contrat que passe la commune avec la Compagnie Générale des Eaux en 1876, promettant *l'arrivée de l'eau dans toutes les maisons*, eau désormais payante. Si les progrès de l'eau courante domestique sont lents, certaines fontaines sont alimentées ainsi dès leur installation.

La première fontaine offerte par Alexis Godillot est la fontaine Wallace, en 1880.

Dessinée par Charles-Auguste Lebourg, cette fontaine tient son nom du philanthrope britannique Sir Richard Wallace, qui conçut ces fontaines à boire et en fit don aux Parisiens dès 1872. Cet exemplaire est le plus grand des trois modèles réalisés par les fonderies industrielles du Val d'Osne. D'abord destinée à la place des Palmiers, la fontaine est finalement installée en haut de l'avenue qui porte aujourd'hui le nom de son généreux donateur.

Ce modèle en fonte de près de trois mètres de haut est constitué d'un socle à huit pans sur lequel vient s'ajuster la partie supérieure composée de quatre cariatides soutenant à bout de bras un dôme orné d'une pointe et décoré de dauphins. Les quatre cariatides, représentant la bonté, la simplicité, la charité et la sobriété, sont toutes différentes, soit par la position de leur genou et de leurs pieds, soit par le mouvement de leur tunique. Quatre pans du soubassement sont décorés d'un trident autour duquel s'enroule un triton et les quatre autres d'une conque de laquelle s'écoule un chapelet de perles.

A l'origine, l'eau est distribuée en un mince filet depuis le centre du dôme, deux gobelets en fer étamé retenus par des chaînettes permettant au consommateur de se servir. Alexis Godillot pousse son action de généreux bienfaiteur jusqu'à négocier avec la Compagnie Générale des Eaux la gratuité de 2000 litres d'eau pour alimenter cette fontaine.

Un peu plus bas sur l'avenue, la plus célèbre des fontaines offertes par Alexis Godillot est installée en 1881 à la croisée de la toute nouvelle avenue Victoria, rebaptisée avenue Alexis Godillot en 1898, et de l'avenue de Beauregard.

Le créateur de cette fontaine est Mathurin Moreau (1822-1912), l'agencement des sculptures et des ornements revenant à Michel Joseph Napoléon Liénard (1810-1870). Dans le cadre de sa collaboration avec les fonderies du Val d'Osne, Moreau produisit une centaine de modèles d'objets décoratifs et de statues de série. Ces œuvres d'art sont très répandues dans de nombreuses villes de France, mais aussi en Amérique. L'œuvre dont on retrouve la planche sous la référence 554T du catalogue des fonderies du Val d'Osne obtient une médaille d'or à l'exposition universelle de 1853. On en trouve aujourd'hui des exemples à Québec et Boston.

À la base se trouvent quatre statues en position assise qui symbolisent un fleuve et ses affluents. Neptune est le plus connu des quatre personnages. Il est, dans la mythologie grecque, le dieu des mers et des océans. Il est accompagné ici de son épouse Amphitrite, l'une des Néréides, les nymphes marines filles de Nérée et de Doris.

L'autre jeune femme est Galatée, Néréide elle aussi, installée aux côtés d'Acis. Ce jeune berger de Sicile était amoureux et aimé de Galatée. Le cyclope Polyphème, épris lui aussi de la jeune femme, ayant surpris les deux amants, arracha un rocher de l'Etna et le précipita sur Acis. Galatée, voyant des filets de sang s'écouler sous le rocher, pria les dieux de le changer en un fleuve pour qu'il puisse rejoindre la mer.

Une vasque octogonale située au dessus de ces quatre personnages est elle-même surplombée par quatre chérubins qui se tiennent la main et qui représentent la pêche et la navigation. L'enfant au filet et l'enfant au gouvernail sont sans doute les plus représentatifs. Enfin, au sommet, une nouvelle vasque circulaire est alimentée en eau par la bouche de dauphins.

La fontaine est surmontée, à sa création, d'une lanterne phare au gaz et fournie en eau par le béal Jean Natte, qui coule en haut de l'avenue.

À l'autre bout de l'avenue de Beauregard, on croise la fontaine de « La Femme au flambeau ». Cette torchère est initialement installée rue des Villas (actuellement Victor Hugo), puis connaît plusieurs déplacements (jardins de la mairie, jardins du Park Hotel). Un bassin cylindrique, supporté par un fût central cannelé, verse l'eau par la bouche des mascarons dont il est orné. Au-dessus, une femme drapée, effigie de la Justice, associe l'eau et la lumière. Appuyée sur un piédestal, elle dresse, de son bras droit, un globe éclairé à l'origine au gaz puis à l'électricité.

Il est une dernière fontaine dont il est plus complexe d'attribuer la « paternité » à Alexis Godillot. Pour autant, sa localisation et sa provenance constituent les faisceaux principaux de cette hypothèse. Cette fontaine était installée sur un rond-point du quartier de La Plage, proche de la petite gare édifiée à cette époque. Alexis Godillot, en promoteur visionnaire, crée ce quartier en y construisant sa propriété de bord de mer, « La Bicoque » et en vendant quelques parcelles à lotir. Sans doute a-t-il voulu embellir les avenues du bord de mer de mobilier urbain, à l'instar du centre-ville. La fontaine appartient aussi aux catalogues des fonderies du Val d'Osne et représente les Trois Grâces. Dans la mythologie grecque, les Charités, assimilées aux Grâces par les Romains, sont des déesses personnifiant la vie dans toute sa plénitude. Filles de Zeus et d'Eurynomé, elles étaient généralement trois : Euphrosyne, Thalie et Aglaé. Euphrosyne est la joie poussée à son sommet, l'allégresse, la joie de vivre, Thalie est la personnification de l'abondance et Aglaé est la beauté dans ce qu'elle a de plus éblouissant, la splendeur. Également messagère d'Aphrodite, Aglaé apparaît les seins dénudés aux côtés de ses deux sœurs pudiquement drapées. Le socle est décoré de coquilles et de monstres marins. Les vasques sont animées d'angelots et de motifs végétaux.

La fontaine est ensuite placée dans le jardin de l'Institut Hélio-Marin, sanatorium créé en 1904 par l'industriel Péchiney, dans le quartier de La Plage.

L'installation de ces fontaines par Alexis Godillot s'inscrit dans un mouvement général d'embellissement de la ville et d'approvisionnement en eau. D'autres œuvres des fonderies du Val d'Osne apparaissent à la fin du XIXe siècle. La fontaine d'applique du Noviciat, décorée de deux chérubins, remplace, en 1891, un abreuvoir alimenté par le Béal. « L'Enfant à l'urne » trouve place à la même époque devant l'église Saint-Louis, avant d'être transféré au square Stalingrad en 1958, puis au jardin Olbius Riquier et de disparaître récemment.

Alexis Godillot aura ainsi lancé à Hyères, avec ses fontaines, le goût pour les « élégantes parisiennes »

CAUSES ET CONSEQUENCES DE LA GUERRE DE CRIMEE (1854 – 1856)

Godillot y chaussa l'armée française

par *Philippe BARJON*

Cette guerre est une guerre moderne des plus mal connues. Deux camps vont s'affronter, d'un côté, une coalition au départ Franco-Anglo-turque, puis par la suite le royaume de Piémont Sardaigne la rejoint.

Elle démarre suite à des revendications et surtout une querelle qui empoisonne les relations diplomatiques entre la Turquie, la France et la Russie. Depuis 1536, suite aux capitulations signées entre François I et Soliman, la France possède la garde des lieux saints, de nombreuses fois, différents traités le rappellent.

En 1740, les orthodoxes viennent de plus en plus nombreux en pèlerinage. Ils vont remettre en cause cet état de fait, ils ne veulent plus des prérogatives des catholiques sur les lieux saints. Durant presque un siècle, le gouvernement français monte en ligne pour défendre ce droit des latins. C'est la Russie qui oppose le plus de revendications, elle harcèle la « Sublime Porte » pour faire aboutir ses revendications.

En 1853, Napoléon III s'inscrit lui aussi dans une continuité française, ce n'est pas du tout une démarche belliqueuse au départ. Des négociations sont menées par notre ambassadeur à Saint-Petersbourg, elles piétinent car le Tsar n'a qu'un rêve celui de dépecer l'empire ottoman « cet homme malade de l'Europe » comme l'on disait à ce moment-là.

Cette hégémonie Russe gêne la France et la Grande Bretagne surtout que l'on sait le dessein du Tsar, celui d'avoir un accès à la méditerranée via le Bosphore pour sa flotte et son commerce.

En 1853, arrive à Constantinople un ambassadeur peu diplomate, le Prince Menchikov, il exige immédiatement des turcs un droit de protectorat sur tous les sujets ottomans de confession orthodoxe, ce qui fait une population importante. Pour le gouvernement du Sultan, les russes dépassent la mesure.

En réaction, Napoléon III envoie la flotte en mer Egée pour répondre aux troupes russes envoyées et massées sur le Danube. Après un dernier ultimatum aux Turcs, les troupes du Tsar envahissent la Moldavie, et la Valachie. Cette fois la réaction des puissances éclate, les anglais envoient leur flotte rejoindre la française devant les Dardanelles.

Le 4 octobre 1853, la Turquie déclare la guerre à la Russie, les forces en présence sont déséquilibrées. Le 30 novembre 1853 la flotte russe commandée par l'amiral Nakhimov attaque au mouillage à Sinope la flotte turque, c'est un désastre pour les turcs, la flotte et la ville sont détruites complètement.

Après ce désastre, l'Autriche tente une médiation, elle reste sans succès devant la détermination du Tsar Nicolas I, il refuse de céder devant l'ultimatum d'évacuer les provinces danubiennes.

Ceci a pour conséquence, l'entrée des flottes alliées en Mer Noire pour défendre les côtes turques. Les dernières médiations échouent. La guerre est déclarée le 27 mars 1854. Les troupes françaises sont sous le commandement de Saint Arnaud et les anglaises sous celui de Lord Raglan. Ils vont avoir tous les deux une fin tragique, ils meurent avant la fin de la guerre du choléra qui va faire des ravages dans l'armée.

Les troupes alliées débarquent au sud de la ville de Varna en Bulgarie, les russes se retirent derrière le Danube et l'armée s'enlise. Napoléon III décide de porter le plan d'attaque sur la presque île de Crimée à Eupatoria qui devient le port de débarquement.

Les russes tentent différentes attaques sans succès, ils sont enfoncés à l'Alma par les zouaves français la puissance de feu de l'artillerie fait de sérieux dégâts. Les russes se replient dans

Sébastopol dont les alliés commencent le siège. L'on pense, dans les états-majors, qu'il va être court, il n'en est rien l'on va s'enliser.

Les alliés voient arriver en janvier 1855, le renfort du royaume de Piémont, le roi Victor Emmanuel entre en guerre, c'est 15 000 hommes qui arrivent. Suite à la mort du maréchal de Saint Arnaud, c'est le futur maréchal Pélissier qui le remplace.

Le 18 juin, il lance une attaque sur la tour de Malakoff, c'est un demi-échec. Aussi en septembre, l'on décide cette fois-ci de l'assaut final, le 8 septembre, le futur maréchal Mac Mahon est chargé de la prise de la fameuse tour, le succès est au rendez-vous, une fois de plus les zouaves s'illustrent avec bravoure. Une phrase célèbre reste dans l'histoire, c'est le fameux « j'y suis, j'y reste ». Peu de temps après Sébastopol va tomber.

Le nouveau tsar Alexandre II accepte de terminer la guerre sous la pression de l'Autriche et de la Prusse, il accepte de participer à la conférence de la paix de Paris qui s'ouvre au Quai d'Orsay, c'est le Comte Walewski, qui la préside, entouré des délégués de Grande Bretagne, du Piémont, de Turquie, de Russie, de l'Autriche et de la Prusse qui se joignent plus tard.

Les travaux diplomatiques s'accompagnent d'une vie mondaine, de festivités destinées à montrer le prestige de la France. Napoléon III veut que les fêtes rivalisent avec celles qui quarante ans plutôt, avaient fait le prestige du congrès de Vienne.

Dès le premier jour, les délégués se mettent d'accord sur un armistice, les russes acceptent les 4 points posés, abandon de la souveraineté sur les provinces danubiennes, libre navigation sur le fleuve, neutralisation de la Mer Noire et surtout abandon de l'idée de protectorat sur les orthodoxes de l'empire ottoman. Le 30 mars le traité de paix est signé.

Grâce à cette conférence, Napoléon III se pose en vainqueur. Il a restauré le prestige de la France en effaçant la défaite de Waterloo. Il se pose en arbitre des querelles européennes. Pourtant, il ne va pas satisfaire. Les russes vont lui reprocher de ne pas les avoir suffisamment défendus, ce qui est tout de même un comble pour une puissance belligérante, vaincue. Ils montrent, à certains moments, une mauvaise foi évidente.

Les Autrichiens sont furieux que la question italienne soit inscrite au programme des discussions, ils voient-là un remerciement pour Victor Emmanuel de son intervention. Finalement la question n'est que seulement évoquée, des idées sont échangées. La situation va aboutir dans trois ans à l'intervention française contre l'Autriche pour la libération de la péninsule italienne, du moins du nord de l'Italie.

Les clauses de ce traité consacrent l'affaiblissement de la Russie, elle perd énormément de puissance et d'influence. Le fait de la neutralisation de la Mer Noire prive le Tsar de bases essentielles pour la marine jusqu'en 1870, année où les clauses sont supprimées. Mais surtout, le Tsar perd son rôle de défenseur de la foi chrétienne dans l'empire ottoman, il ne peut plus intervenir militairement pour protéger les chrétiens de l'empire ottoman. Ils font l'objet d'une garantie internationale avec tous les problèmes que cela peut engendrer.

Pour la Turquie, va s'ouvrir, des tentatives de rénovation de l'empire sur les plans juridiques, économiques, elles restent inefficaces, ils n'arrivent pas à redresser l'empire ottoman.

Ce congrès règle des questions d'ordre économique principalement avec la Turquie et la Russie. Ils comprennent que le pays doit s'ouvrir et sortir de l'isolement. Elle doit se rapprocher des autres puissances, notamment de la France. Ces échanges débouchent, quelques années plus tard, sur « l'Alliance Franco-russe ».

Au total, le Congrès de Paris a permis d'effacer la honte des traités de 1815, la France a repris une place éminente en Europe. Le fait même que le Congrès ait été présidé par le fils de Napoléon renforce la symbolique de la revanche.

De cette guerre est née également une entente franco-britannique, la reine Victoria pour l'exposition de 1855 est venue en visite à Paris. Sur le plan économique et douanier, d'autres changements vont avoir lieu en 1860 c'est la signature entre les deux pays d'un traité d'accord de libre-échange.

oo

Hyères au Siècle de Godillot : Tourisme d'hiver et révolution urbaine

par Alain Dépieds

Responsable de l'Université du Temps Disponible (Mairie d'Hyères)

Du 11^e au 15^e siècle, la ville d'Hyères est « construite » et développée par les seigneurs de Fos puis par le comte de Provence, Charles I^{er} d'Anjou, et ses successeurs. Après ce premier âge d'or historique, la ville stagnera jusqu'au 18^e siècle.

Au 19^e siècle, Hyères connaît un deuxième âge d'or lié au développement du tourisme d'hiver de luxe. Le volontarisme d'une nouvelle vague de « constructeurs » est à l'origine d'une véritable révolution urbaine et architecturale. Au cœur du siècle, l'industriel Alexis Godillot (1816-1893) symbolise cette volonté de promouvoir la station d'hiver.

Des commanditaires privés et publics sont à l'origine de la construction d'une « ville neuve » répondant aux besoins et aux goûts des riches hivernants. L'initiative, venue de personnalités privées (création des actuels quartiers d'Orient, Joseph Clotis, des Îles d'Or, de Costebelle, etc.), sera relayée par différentes administrations (perçement des actuelles avenues Gambetta, Olbius Riquier et Edith Cavell, construction de nombreux bâtiments publics, etc.). Ces commanditaires s'appuient sur plusieurs générations d'architectes, d'architectes-entrepreneurs, d'architectes-paysagistes et d'horticulteurs-paysagistes.

A Hyères, jusqu'aux années 1850, on peut parler d'un urbanisme et d'une architecture « spontanés ». La trame de la ville s'appuie sur les chemins ruraux traditionnels et les maisons – sans style particulier – sont édifiées par des entrepreneurs-architectes locaux.

Le « grand tournant » de l'histoire urbaine et architecturale de la ville se produit vers 1850. Il est directement lié à l'essor du tourisme hivernal de luxe. Une deuxième ville est édifiée devant la ville traditionnelle (héritage du Moyen Âge et de l'Ancien Régime). Un urbanisme et une architecture résolument modernes et volontaristes, en nette rupture avec la continuité historique locale, la caractérisent.

Ainsi, durant le long « Siècle de Godillot » (début du 19^e-début du 20^e siècle), l'essor continu du tourisme d'hiver est à l'origine de la construction d'une nouvelle ville (I) et de l'apparition d'une nouvelle architecture (II).

I. La station d'hiver : une nouvelle ville

La « nouvelle ville » d'Hyères est constituée de quartiers résidentiels centraux (A) et périphériques (B).

A. Les quartiers résidentiels centraux

Les quartiers résidentiels, destinés à la villégiature de luxe, se situent autour de la ville traditionnelle, lieu de résidence ancestral de la population locale.

1. Au Sud de la ville traditionnelle

Au début du 19^e siècle, la population locale réside à l'intérieur des remparts de la ville traditionnelle et dans les campagnes environnante. Séjournant à Hyères durant l'hiver 1812-1813, la princesse Pauline Bonaparte (1780-1825) appuie la réalisation d'une voie moderne le long des anciens remparts, la route impériale de Toulon à Saint-Tropez (actuelles avenues des Îles d'Or et général de Gaulle et route départementale 98).

C'est la première intervention directe d'un hivernant de marque dans le développement urbain et touristique de la ville. Cette importante voie de communication favorisera l'accessibilité et le développement de la station d'hiver. Au début du 19^e siècle, un nouveau quartier pour les riches touristes se construit le long de cet axe, qui se borde peu à peu de grands immeubles de rapport.

En 1861, un riche propriétaire marseillais, François Eydoux, entreprend l'aménagement des actuels quartiers Joseph Clotis et Gambetta, sur l'emplacement de l'ancien « Jardin du Roi ». Dans les années 1870-1880, différentes municipalités poursuivront son œuvre avec le percement de trois grandes voies (les actuelles avenues Gambetta, Olbius Riquier et Edith Cavell) destinées à relier le centre de la station d'hiver à la gare et au parc Olbius Riquier, nouvellement créés.

Plusieurs architectes marquent de leur empreinte cette partie de la ville. Au début des années 1860, François Eydoux travaille avec l'architecte Eugène Gasquet. Il aménage une vaste « promenade » pour les hivernants (actuelle avenue Joseph Clotis) à l'extrémité de laquelle il construit l'Hôtel du Parc (devenu le Grimm's Park Hôtel vers 1900).

Il faut aussi mentionner Edouard Angeli et Charles Maurel (école primaire Anatole France, 1888-1889), Georges Debrie, 1856-1916 (grands magasins Aux Dames de France, 1895), Léon Fomberteaux, 1871-1936 (achèvement du Grand Casino, vers 1900), ainsi que Crivelli, Regnier et Ribier (immeubles et villas privés, 1900-1910). Un nom domine largement la fin de la période : Léon David, 1878-1958 (Banque de France et immeubles privés, 1910-1920). Il est le premier membre d'une importante dynastie d'architectes locaux qui marquera le 20^e siècle.

2. A l'Est de la ville traditionnelle

Le quartier d'Orient est créé à partir des années 1850, à l'Est de la ville traditionnelle, par Alphonse Denis (1794-1876), ancien hivernant puis maire et mécène de la ville. Entre 1860 et 1890, deux propriétaires, l'anglais James Hope Scott (1812-1873) et Gaspard Van Bredenbeck de Châteaubriant (1822-1879), poursuivent l'aménagement de cette partie de la station d'hiver. Il sera achevé par le promoteur Joseph Tagnard jusqu'à la limite que constitue le Châteaubriant Britannique Hôtel (actuel quartier Châteaubriant).

Les noms de plusieurs architectes sont liés à au développement de ce quartier. Architecte d'Alphonse Denis, Victor Trotobas construit le premier édifice moderne du quartier

d'Orient (villa Venadoux, vers 1855). Les architectes parisiens Félix Duban (1798-1870) et Frédéric Debacq (1800-1892) sont les constructeurs probables de la résidence du duc de Luynes (villa Tholozan, vers 1860). Durant les années 1880 et 1890, François Boyer réalise plusieurs somptueuses villas, dans le quartier Châteaubriant, destinées au promoteur Joseph Tagnard et à ses associés. Enfin, en 1895, Pierre Chapoulart (1849-1903) édifie l'imposante villa Ker-André, propriété de la famille Tagnard jusqu'au milieu du 20^e siècle.

Précisons qu'en 1905, c'est à l'entrée Est de la ville que sera édifié le dernier grand palace de la station d'hiver : le Golf Hôtel.

3. A l'Ouest de la ville traditionnelle

Vers 1865, un grand industriel proche de Napoléon III, Alexis Godillot (1816-1893), entreprend l'urbanisation du vaste quartier des Îles d'Or. Ses travaux rappellent ceux du préfet Haussmann à Paris. Il perce un réseau d'avenues, d'une largeur et d'une longueur impressionnantes (notamment les actuelles avenues Andrée de David Beauregard, Godillot et Victoria), le plus souvent ornées d'une belle végétation exotique et d'un riche mobilier urbain (bancs et fontaines : fontaine monumentale Godillot et fontaines Wallace).

En 1869, le mécénat d'un hivernant polonais, le comte Darius Poniatowski (1806-1867), permet la création d'un l'Hôtel-Dieu moderne à l'entrée Ouest de la ville (actuelle avenue Riondet).

L'architecte d'Alexis Godillot est Pierre Chapoulart. Sa personnalité et son style dominant l'architecture de la dernière partie du 19^e siècle à Hyères. Entre 1870 et 1890, dans le quartier des Îles d'Or, il construit plusieurs édifices somptueux (villas Michel (rebaptisée Saint-Hubert), Mauresque et Tunisienne, immeuble La Tour Jeanne, Hôtel Continental, le Manège, église anglicane) et il aménage un jardin public pour les hivernants (actuel square Stalingrad). On peut véritablement parler d'un « style Godillot-Chapoulart » qui donne une physionomie particulière et une unité à toute cette partie de la station d'hiver.

Dans ce quartier, on retrouve aussi la trace de Victor Trotobas. Il construit le premier grand hôtel de voyageurs moderne de la ville (Grand Hôtel des Îles d'Or, 1850) qui sera transformé par Chapoulart dans les années 1890. De même, on doit à l'architecte Eugène Gasquet la réalisation de plusieurs immeubles bourgeois le long d'une belle promenade (actuelle contre-allée Riondet).

4. Au Nord de la ville traditionnelle

Entre 1850 et 1920, plusieurs résidences sont construites ou transformées au Nord de la ville traditionnelle : le castel Sainte-Claire par le colonel Voutier (1796-1877), la villa Fabrice par le musicien Ambroise Thomas (1811-1896), le petit château Saint-Pierre par une aristocrate belge, la vicomtesse de Wroomans-Leclercq. C'est Victor Trotobas qui édifie le castel Sainte-Claire pour le colonel Voutier au début des années 1860.

B. Les quartiers résidentiels périphériques

Durant la deuxième moitié du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, les lieux de villégiature se rapprochent du littoral – premier pas pas vers la future station d'été.

1. Sur le littoral Ouest de Hyères

C'est entre 1870 et 1914 que les collines proches du littoral Ouest deviennent véritablement des lieux de villégiature d'hiver. L'aménagement touristique de la colline de Costebelle est le résultat d'une initiative collective portée par un officier anglais, John Corbett, l'hôtelier Alexandre Peyron et plusieurs musiciens, hivernant régulièrement à Hyères, Charles Lebouc (1822-1893), Ambroise Thomas et Paul Taffanel (1844-1908).

Plus à l'Ouest, le domaine de San Salvador est aménagé, successivement, par l'industriel belge Auguste Parent, le patron de presse parisien Edmond Magnier (1841-1906) et une religieuse et femme d'affaires, sœur Candide (1849-1935). Un collaborateur de cette dernière construira le sanatorium du Mont des Oiseaux.

Plusieurs architectes interviennent dans ces différents projets. Dans le quartier de Costebelle, il faut citer Marcel Deslignières, 1847-1914 (Grand Hôtel de l'Ermitage et villas privées, années 1870-1880) et Thomas Donaldson, 1795-1885 (villa Le Cottage, 1880). Rappelons que, dès les années 1860, dans cette partie alors excentrée de la station d'hiver, Victor Trotobas avait construit la villa des Palmiers (actuel Plantier de Costebelle) ainsi que le château Saint-Pierre des Horts (détruit dans les années 1950).

L'aménagement du domaine de San Salvador est confié à Ernest Paugoy, 1845-1906 (château de San Salvador, années 1870) puis à Paul Page (Grand Hôtel de San Salvador, 1902). En 1892, Pierre Chapoulart édifie la villa Sylvabelle au Sud du Mont-des-Oiseaux.

2. Sur le littoral Est et Sud de Hyères

Entre 1875 et 1914, deux grands industriels entreprennent l'urbanisation du littoral Est : Alexis Godillot, créateur du quartier de La Plage d'Hyères (actuel port Saint-Pierre) puis Alfred Rangod Pechiney (1833-1916), fondateur de l'Institut Hélios Marin de la Côte d'Azur. Sur la presqu'île de Giens, l'hôpital Renée Sabran est construit à la fin du 19^e siècle, à l'initiative d'un avocat lyonnais, Hermann Sabran (1837-1914).

II. La station d'hiver : une nouvelle architecture

Durant le « Siècle de Godillot », l'essor du tourisme hivernal de luxe est, aussi, à l'origine de l'apparition d'une nouvelle architecture. On peut présenter les nombreux édifices construits durant cette période en étudiant leur destination (A), leur style (B) et leur environnement végétal (C).

A. Les édifices : leur destination

La grande majorité des édifices (privés et publics) construits durant cette époque sont liés, directement ou indirectement, à la villégiature hivernale.

Il s'agit de grandes villas, d'immeubles-villas et d'imposants hôtels de voyageurs dans les parties résidentielles de la « nouvelle ville » (actuels quartiers d'Orient, des Îles d'Or, Joseph Clotis-Gambetta, de Costebelle notamment). Une continuité de hauts immeubles bourgeois borde ses grands axes (actuelles avenues général de Gaulle, des Îles d'Or, Gambetta,

etc.). En 1910, visitant la « ville neuve », le géographe Pierre Foncin décrit des *quartiers cosmopolites, propres, confortables, élégants, mais assez retirés du monde et d'attitude un peu compassée*.

Des lieux de cultes sont prévus pour les touristes originaires d'Europe du Nord comme les églises anglicanes (quartiers des Îles d'Or et de Costebelle). Le nouveau cimetière, aménagé à la fin du 19^e siècle au quartier de La Ritorte, comporte un carré pour les hivernants décédés à Hyères.

D'aspect monumental, de nombreux édifices publics ponctuent l'avancée et la trame de la ville du 19^e siècle. Citons l'Hôtel-Dieu, à l'Ouest ; la Banque de France, la Poste, le Grand Casino, le grand magasin Aux Dames de France et l'école primaire Anatole France, au centre ; la caserne de Vassoigne, à l'Est ; les abattoirs et la gare PLM, au Sud. La prospérité liée au tourisme d'hiver explique la qualité et la quantité de telles infrastructures destinées aux riches hivernants mais aussi à la population locale.

2. Les édifices : leur style

Le 19^e siècle voit le triomphe d'une architecture d'inspiration historique, privilégiant l'imitation ou la reconstitution – fantaisiste ou documentaire - des créations du passé. Pour qualifier cette période de l'histoire de l'architecture, on parlera de « style éclectique » ou d' « éclectisme ».

A Hyères, comme partout ailleurs, la plupart des édifices de cette période sont de style éclectique. Les architectes procèdent couramment à des reconstitutions hétérogènes de bâtiments anciens, caractérisés par la présence d'éléments empruntés à différentes périodes de l'histoire de l'architecture et de l'art.

Le plus souvent, il s'agit d'un éclectisme à tendance classique (simplicité et sobriété des édifices : grands hôtels de voyageurs, villas patriciennes, bâtiments publics) ; plus rarement, d'un éclectisme à tendance exotique (complication et ornementation des édifices : villas orientales). Notons qu'à Hyères, la reconstitution homogène d'édifices anciens est très rare (églises anglicanes de style entièrement néogothique et villas de style entièrement néoroman : *castel Sainte-Claire* et *château Saint-Pierre*).

Généralement, comme cela est fréquent à l'époque, les bâtiments publics présentent un aspect monumental et leur est plan ample et symétrique (*Hôtel-Dieu*, *école Anatole France*, *Grand Casino*, etc.).

Dans l'ensemble, on a affaire à une architecture de l'âge industriel. Les constructions privées et publiques comme les aménagements urbains et paysagers présentent un aspect répétitif. On peut en observer de comparables dans toute les grandes villes et les stations touristiques françaises et européennes. Ils reflètent la formation et la culture artistique et historique des architectes et correspondent au goût des classes dirigeantes de l'époque, auxquels ils sont destinés.

3. Les édifices : leur environnement végétal

Le patrimoine architectural est inséparable du patrimoine végétal. Au 19^e siècle, dans les stations d'hiver de la Côte d'Azur, les parcs et les jardins présentent un style à la fois anglais et

exotique (formes sinueuses et palmeraies) destiné à mettre en valeur l'architecture éclectique des somptueuses demeures patriciennes et des imposants hôtels de voyageurs.

Il s'agit d'une végétation d'importation et d'acclimatation liée à une architecture d'imitation et de reconstitution. Elles sont détachées de l'environnement culturel et naturel local et régional. Les riches hivernants évoluent dans un décor théâtral et artificiel, destiné à provoquer un dépaysement factice dans le temps et dans l'espace.

Parcourant Hyères en 1910, le géographe Pierre Foncin évoque ce lien entre le patrimoine architectural et le patrimoine végétal : *Les grands hôtels glorieux (...) tournent vers le midi leurs cent yeux. A l'ouest, à l'est se déploie l'écharpe des villas coquettes parmi les lauriers, les bambous, les mimosas, les eucalyptus, les lianes, les feuillages vernissés et toujours verts.* Et un guide de 1936 note : *Dans des jardins merveilleux, les nouveaux quartiers égrènent leurs gracieuses villas et leurs luxueux hôtels, parmi les branches des orangers et les palmes des dattiers.*

De la même façon, une végétation très riche - et quelquefois très rare - orne les lieux publics (places, avenues, squares et parcs) qui constituent des promenades touristiques et des vitrines publicitaires pour la station d'hiver. Conformément au goût de l'époque, les végétaux présents dans la ville ont un aspect oriental - et très peu provençal.

On doit la création du cadre végétal de la station d'hiver à plusieurs générations d'architectes-paysagistes et d'horticulteurs-paysagistes. A partir de 1869, la ville confie à deux architectes-paysagistes parisiens l'aménagement du parc Olbius Riquier, Jean-Pierre Barillet-Deschamps (1824-1873) et Georges Aumont. Albert Geoffroy Saint-Hilaire (1835-1919), naturaliste et directeur du jardin d'acclimatation du Bois de Boulogne à Paris, dirigera le parc Olbius Riquier de 1872 à 1898. Il est aussi propriétaire des établissements horticoles du Gros Pin, alors situés au quartier de la gare.

Barthélemy Victor Rantonnet (1809-1872) est le créateur de l'horticulture locale. En 1824, il fonde un établissement horticole à Hyères. Il dirige l'ancien « Jardin du Roi » devenu Jardin Filhe puis Hôtel du Parc et Park Hotel et sera le jardinier d'Alphonse Denis qui possède une palmeraie réputée dans sa propriété (actuels jardin Denis et square d'Orient). Charles Gottlieb Huber (1819-1907) est un horticulteur d'origine allemande. Vers 1846, il fonde un important établissement horticole à Hyères disposant d'une succursale à Nice. Parmi ses clients se trouve Alexis Godillot. Mentionnons aussi Hippolyte Prosper Dellor (1830-1902) et Sébastien Nardy dit Nardy père (1831-1902) - sans oublier l'architecte Pierre Chapoulart, créateur de l'actuel square Stalingrad.

Le « grand tournant » de l'histoire de la construction de la ville d'Hyères se situe vers 1850. L'action volontariste de plusieurs personnalités venues de l'extérieur est à l'origine d'une spectaculaire mutation urbaine et architecturale de la cité. Au 19^e siècle, les « constructeurs » de la ville moderne sont des riches hivernants, aristocrates ou grands bourgeois, qui font édifier des quartiers ou des résidences pour la villégiature conformes à leur goût et à leur mode de vie habituels. La création et le lancement de la station d'hiver d'Hyères est essentiellement le résultat d'un ensemble d'initiatives privées relayées par les municipalités successives.

A la fin du « Siècle de Godillot » deux villes se font face : une ville médiévale et d'Ancien Régime (10^e-18^e siècles) et une ville haussmannienne (19^e-début du 20^e siècles). Elles forment deux espaces bien distincts - sinon opposés.

A l'intérieur du premier, l'architecture et l'urbanisme demeurent traditionnels ; dans le second, ils sont résolument modernes. La trame de la vieille ville épouse les formes de la colline du Château et ses constructions se massent à l'intérieur du périmètre des remparts médiévaux. Jusqu'au début du 19^e siècle, la frontière entre la cité et la campagne demeure nette. Le plan de la « ville neuve » est ample et régulier. Ses différents quartiers forment une ouverture géométrique vers la plaine et les collines environnantes qu'ils s'apprêtent à conquérir. La frontière avec les campagnes environnante se brouille et une nouvelle séparation apparaît : elle oppose le centre (la « ville d'hiver ») à la périphérie (le quartier de la gare, le parc Olbius Riquier, le littoral).

En 1910, le géographe Pierre Foncin relève cette opposition entre les deux villes d'Hyères, conséquence des mutations spectaculaires du siècle écoulée : *Au flanc méridional et au pied du roc s'accroche et se blottit une vieille petite cité qui lézarde au soleil. Le bord de la plaine est une ville toute neuve et toute blanche, dont les avenues et boulevards sont peuplés de hauts palmiers frémissants.* Après avoir parcouru la « ville neuve » du 19^e siècle, il pénètre dans la vieille ville et note : *c'est une autre planète.*

oo

L'église d'Angleterre
et
L'église anglicane à Hyères,
bénéficiaire du mécénat d'Alexis GODILLOT
par *Mario CANTINELLI*, membre de la SHHA

En préambule, j'aimerais si vous le permettez faire une petite mise au point...
Lorsque mon ami Hubert François, alors Président de la Société Hyéroise d'Histoire et d'Archéologie, m'a proposé – dans le cadre des journées consacrées à Alexis Godillot – de faire une présentation de l'Eglise Anglicane de Hyères, n'étant moi-même – bien que membre de la SHHA – ni historien ni encore moins archéologue, j'ai tout de suite pensé qu'il s'adressait avant tout à l'angliciste, dans l'optique résolument optimiste qu'un prof d'anglais à la retraite ne manquerait pas d'être un puits de science sur le sujet de l'anglicanisme... ce en quoi, à mon humble avis, il se flanquait, comme aurait dit le poète, *digitus in oculo...* et même jusqu'à l'omoplate, si je puis me permettre et sauf le respect que je lui dois!
Néanmoins, étant curieux de nature et accessoirement soucieux de ne pas décevoir mon vieil ami, j'acceptai la mission qu'il me confiait.
Présenter l'église anglicane, avant même de la décrire et de la situer dans l'histoire et la géographie de notre ville, comme je le ferai par la suite, c'était pour moi répondre à deux questions :
Primo – qu'est-ce donc que l'anglicanisme?
Secundo – pourquoi un lieu de culte de cette confession dans notre cité provençale?

Deux questions auxquelles je vais m'efforcer de répondre dans la vingtaine de minutes qui me sont imparties.

Tout d'abord, donc, qu'entend-on par "anglicanisme"?

EGLISE D'ANGLETERRE ET EGLISE ANGLICANE

L'anglicanisme est une branche du christianisme née au XVI^e siècle d'un schisme entre la couronne d'Angleterre et la papauté.

Il convient d'emblée de différencier les termes **anglicanisme** et **église d'Angleterre**, ce dernier désignant l'église chrétienne officiellement établie en Angleterre à une période bien plus ancienne.

En effet, dès le premier siècle de notre ère, la conquête par les Romains de ce qui était alors l'île de Bretagne et l'arrivée de commerçants venus du continent contribuèrent à faire découvrir aux autochtones l'histoire de Jésus, parmi d'autres histoires de déités païennes. Le christianisme n'était alors qu'un culte parmi tant d'autres, persécuté comme ailleurs à travers l'Empire par des autorités Romaines qui supportaient mal son intolérance des autres dieux et l'allégeance absolue qu'il réclamait de ses adeptes.

Ce n'est qu'au IV^e siècle, notamment après les réformes de l'empereur Constantin, que le christianisme devint en quelque sorte "politiquement correct", tout en restant une religion minoritaire.

Ayant survécu aux nouvelles persécutions qu'entraînèrent, après le départ des Romains, les invasions successives – Angles, Saxons et Jutes, le christianisme connut son véritable essor avec la venue en 597 de **Saint Augustin de Cantorbéry**, missionné par le Pape Grégoire auprès du Roi Aethelbert de Kent – une mission qui devait sceller les liens entre la papauté et la royauté.

A ce stade, le christianisme local avait déjà une identité propre, sous l'influence de courants évangéliques venus d'Irlande et du Pays de Galles et incarnés dans la personne de Saint Colomba d'Iona.

Tout cela est longuement rapporté dans le livre de **Bède le Vénérable** (672–735), "Histoire ecclésiastique du peuple anglais".

C'est d'ailleurs dans cet ouvrage que l'on découvre l'étymologie du mot **anglican**, puisque l'auteur utilise le terme de **Ecclesia Anglorum**, autrement dit l'église des Angles, le peuple germanique à l'origine des Anglais. Ce qui pour le Pape Grégoire aurait – dit-on – donné **Ecclesia Angelorum**, c'est-à-dire "Eglise des Anges"... A prendre peut-être avec **granum salis**...

ζ

LA REFORME EN ANGLETERRE

Je vous invite maintenant à faire un saut de 9 ou 10 siècles dans le temps.

Nous voici maintenant au XVI^e, le siècle de Luther et Calvin. Siècle mouvementé pour l'église de Rome, secouée par la Réforme.

A l'inverse de ce qui s'est produit en Europe continentale, la rupture entre l'Eglise d'Angleterre et la Papauté tient moins à des querelles idéologiques qu'à des considérations politiques.

Certes, une minorité de réformistes critiquait le caractère quasi magique des rituels du Catholicisme médiéval qui régnait depuis des siècles, et appelait à une réforme fondée sur la Bible.

Dès le XIV^e siècle **John Wycliffe** avait dénoncé la décadence du pouvoir spirituel.

En 1526 fut imprimée la première édition complète de la Bible de **William Tyndale**, disciple de Martin Luther, plus tard jugé et exécuté pour hérésie.

Cependant, la couronne d'Angleterre restait un soutien sans faille de la Papauté.

Le rôle du roi **Henri VIII** fut ici capital.

Ce souverain, destiné à l'origine à une carrière ecclésiastique, avait reçu une formation théologique. Au début de son règne, il se montra fils obéissant de l'église romaine, défendant les sept sacrements contre Martin Luther, ce qui conduisit le pape à lui conférer le titre de "Défenseur de la Foi". Avec son Lord Chancelier Thomas More, il s'opposa aussi avec vigueur à la traduction de la Bible de Tyndale.

Il avait épousé en 1509 sa belle-sœur Catherine d'Aragon, veuve à 17 ans de son frère aîné Arthur.

A la mort de ce dernier en 1502, le roi Henry VII, peu soucieux de rembourser à Ferdinand d'Aragon la forte dot de Catherine, décida de lui faire épouser en seconde noces Henry Tudor, le frère cadet âgé alors de 11 ans, dès que ce dernier serait en âge. Le mariage en question contrevenait aux canons de l'église, mais le pape accepta de déclarer les jeunes gens "déliés du lien d'affinité", Catherine ayant déclaré que son mariage avec Arthur n'avait jamais été consommé...

Le mariage eut donc lieu le 23 Juin 1509, tout de suite après la mort d'Henry VII.

Rien n'indique que ce mariage ait été autre chose qu'une "bonne" union, sinon que des six enfants qui en naquirent, seule une fille survécut.

Sans héritier mâle et follement épris de sa maîtresse **Anne Boleyn**, Henry VIII commence dès 1521 à faire état de son intention de répudier son épouse et en 1527 il fait parvenir au pape **Clément VII** une demande d'annulation de son mariage.

Ayant essuyé en 1530 un refus définitif de Clément VII, Henry se proclame l'année suivante "Chef Suprême de l'Eglise et du clergé d'Angleterre" et rompt toute relation diplomatique avec Rome.

Ce n'est cependant qu'en 1559, avec le Règlement élisabéthain, que la situation religieuse commence à se stabiliser en Angleterre et que l'anglicanisme prend véritablement forme, avec notamment l'introduction totale du Livre de la prière commune, *The Book of Common Prayer*.

Je vous épargnerai la suite des péripéties historiques de l'Eglise anglicane. Sachez simplement qu'après la restauration de la monarchie dans la seconde partie du XVII^e siècle, deux groupes se font face dans l'anglicanisme : le mouvement *High Church* ou Haute Eglise, qui défend la reprise d'une politique d'uniformisation, et le mouvement latitudinaire, dit *Low Church*, qui souhaite une ouverture plus large, notamment en direction des non-conformistes.

L'Eglise anglicane, tout comme l'Eglise orthodoxe, est une **communio** d'Eglises autocéphales mais interdépendantes. L'Eglise d'Angleterre est "l'Eglise-mère" de cette Communion anglicane, qui se dit à la fois **catholique** et **réformée**, et l'anglicanisme a souvent été présenté comme une *via media* entre le catholicisme romain et le protestantisme,

- **catholique** parce qu'elle se considère comme une composante de l'église universelle de Jésus-Christ, ayant conservé la tradition et la succession apostolique, avec une structure **épiscopale**.

- **réformée** parce que l'Eglise suit plusieurs principes doctrinaux et institutionnels de la Réforme du XVI^e siècle. Ces principes apparaissent dans les textes de référence de la foi anglicane établis sous le règne d'Elisabeth I^{ère} : le *Livre de la Prière Commune*, mentionné plus haut et les *Trente-neuf articles*.

Le Primat de l'Eglise d'Angleterre est l'Archevêque de Cantorbéry et le Gouverneur Suprême est le souverain du Royaume-Uni en tant que Souverain d'Angleterre. C'est donc la Reine Elisabeth II depuis 1952.

POURQUOI UNE EGLISE ANGLICANE A HYERES?

Après ce préambule historique délibérément schématique et plutôt simpliste, j'en viens maintenant à la deuxième question que je posais en introduction : qu'est-ce qui explique la présence d'une église anglicane au carrefour des avenues Godillot et de Beauregard, présence

qui pourrait paraître quelque peu incongrue aux yeux d'un visiteur "étranger" à notre Provence?

La réponse est toute simple : c'est la relation privilégiée que notre Cité des palmiers entretient depuis longtemps avec le tourisme, et plus particulièrement avec ceux que l'on appelait il y a deux siècles "les hivernants" – parmi lesquels de nombreux Britanniques, attirés par la douceur et les qualités curatives de son climat, la générosité de sa végétation et de ses ressources agricoles "exotiques" à leurs yeux – fleurs et agrumes notamment.

Pour ce chapitre de ma présentation, je vais m'inspirer copieusement et avec son amicale permission d'une fort intéressante monographie de notre historien hyérois Charles AMIC, qui m'a guidé dans ma démarche par ses conseils judicieux – ce dont je ne saurais trop le remercier.

Le mouvement des "hivernants" vers Hyères débute réellement dans les années 1760 où apparaissent quelques rares structures hôtelières et une ébauche de quartier hors les murs.

Différentes sources, historiques, épistolaires ou littéraires, tendent à prouver qu'Hyères aurait été une ville d'hiver "typiquement anglaise" selon l'expression du chercheur Marc BOYER, auteur de "L'invention de la Côte d'Azur".

Dans la revue **In Situ, revue des patrimoines**, un autre chercheur, Alain BOTTARO, écrit ceci :

La Côte d'Azur est une invention anglaise à bien des égards. Elle est d'abord une invention au sens étymologique du terme : entre 1760 et 1860, à l'instar des mondes extra européens, le littoral de la Provence orientale et du pays niçois est objet de découverte. Ici c'est le touriste étranger, celui du Grand Tour, qui pose son regard sur une nature vierge, celle d'une Méditerranée perçue comme édénique.

En 1767-68, deux officiers anglais, le major général George Keppel, 3^{ème} Comte d'Albermarle et le général Augustin Prevost, pourraient bien avoir été les premiers hivernants britanniques.

D'autres Anglais séjourneront à Hyères – je ne mentionnerai que pour mémoire Lady Craven, épouse du margrave d'Anspach, la comtesse de Carlisle, le révérend Notte, chapelain du roi ou le prince Auguste-Frédéric, fils du roi George III, qui pendant deux saisons consécutives, de 1787 à 1789, hiverna avec sa suite.

Une lettre de Gassin, avocat à Hyères, adressée à Fonque, avocat à Aix, et datée du 16 Avril 1789 (donc peu de temps avant la Révolution française) indique que de nombreux Anglais et Anglaises participèrent Place de la Rade à un grand bal suivi d'une farandole où ils se mêlèrent à la population locale.

En 1792, Arthur YOUNG, agronome et homme de lettres anglais, publie *Voyages en France* dans lequel il écrit, à propos de son séjour à Hyères :

A mon retour de promenade, le propriétaire de l'Hôtel d'Angleterre m'assomma avec une liste d'Anglais qui passent l'hiver à Hyères...

Très tôt, Hyères fait meilleure figure de meilleure station pour guérir la "phtisie", ancienne appellation de la tuberculose pulmonaire, cette maladie "romantique" par excellence.

Pour accueillir tout ce beau monde, l'hébergement chez l'habitant s'avèrera très vite insuffisant, et Hyères va s'embellir et s'enorgueillir d'un certain nombre d'établissements haut de gamme, dont les trois fleurons sont l'Ermitage, Costebelle et l'Albion, tous construits entre 1875 et 1886. Bien d'autres suivront...

Le XIX^e siècle verra grossir l'affluence des touristes britanniques, dont certains deviendront même propriétaires. A cette colonie anglaise croissante il manquera bientôt un lieu de culte propre.

C'est ainsi qu'en 1853 est construite avenue des Iles d'Or la première église commune à toutes les communautés protestantes, sous l'impulsion de l'ancien maire Alphonse Denis, dont la

seconde épouse Sarah Dawes est une riche rentière anglaise. Cependant, cet édifice s'avère rapidement trop exigü pour la nombreuse colonie anglicane, qui souhaite avoir son propre lieu de culte. Les Anglais font donc édifier une église en 1867 au bord du tout nouveau Boulevard des Palmiers (aujourd'hui avenue Joseph Clotis). Ce premier temple anglican sera démoli au profit de la nouvelle St Paul's Church en 1884.

La consécration d'Hyères comme station hivernale particulièrement prisée des Britanniques sera la visite privée de la Reine Victoria, qui résidera avec sa suite dans les grands hôtels de Costebelle du 21 Mars au 25 Avril 1892.

En voyant son portrait, on ne peut s'empêcher d'évoquer le célèbre "We are not amused" que la Reine est censée avoir adressé à un de ses écuyers qui venait de raconter une histoire un peu trop graveleuse au goût de la souveraine... A sa décharge, il convient de préciser qu'au moment de son séjour à Hyères elle venait de perdre en l'espace de 3 mois son petit-fils, le Duc de Clarence, et son gendre Louis de Hesse.

Néanmoins, son séjour fut semble-t-il un franc succès et contribua notablement Outre-Manche à la renommée de la ville et de ses environs.

Sur une gravure d'époque, on la voit quitter après l'office la petite chapelle de Costebelle, une modeste structure en bois et en métal, dont il ne reste rien aujourd'hui.

Ce petit temple devait être remplacé en 1897 par une autre chapelle de Costebelle, la **All Saints' Church**. Aujourd'hui située sur un terrain privé, cette dernière a subi des ans l'irréparable outrage. Le coup final lui a été porté en 2009 avec l'effondrement de sa toiture. Ses murs en ruines servent d'exutoire au "tagueurs" de tout poil...

Dans l'édition de Var Matin en date du Mardi 5 Mai 2009, on pouvait lire ces lignes, sous le titre "Hyères – la chapelle anglicane sans foi ni toit" :

Triste destin pour l'un des plus beaux fleurons architecturaux de l'époque victorienne : déjà privé de sa vocation de lieu de culte et régulièrement investie par des noctambules en tous genres, voilà que, depuis ce week-end, la chapelle anglicane de Costebelle a perdu une partie de sa toiture. Celle-ci s'est effondrée par le milieu, miraculeusement sans blesser un couple qui avait choisi ce petit nid d'amour pour se livrer à quelques ébats.

Récapitulons donc. Si l'on exclut la toute première église de l'Avenue des Iles d'Or, construite en 1853 et commune à toutes les communautés protestantes, on voit qu'il y a eu à Hyères pas moins de **quatre** églises proprement anglicanes :

- l'église du Boulevard des Palmiers, édifiée en 1867,
- Saint Paul's English Church, avenue de David Beauregard, dont je vais vous parler dans un instant,
- All Saint's chapel, le petit temple en bois de Costebelle honoré par les visites de la Reine Victoria lors de son séjour en 1892.

La souveraine ayant promis de revenir, on décida de construire une chapelle plus digne de son rang : une initiative hélas bien mal récompensée puisque l'année suivante cette grosse ingrate de Victoria nous préféra Nice et son hôtel Regina où, susurrent les mauvaises langues, son cocher la ramenait au petit matin dans un état proche du coma éthylique – Honni soit qui mal y pense...

C'est cette **All Saint's English Church** qui, sise sur un terrain privé, est aujourd'hui dans un piteux état.

En outre, d'après des plans datés du 15 Mars 1926, le temple de **Saint Andrew's** est construit par la colonie écossaise protestante d'Hyères à l'initiative du révérend Luther Winter CAWS. Il ferme quatre ans seulement après sa construction, puis il est revendu en 1936 au conseil

presbytéral de l'Eglise protestante unie de France. Toujours en activité aujourd'hui, le temple situé rue du Docteur Jaubert est le lieu de culte de la communauté protestante hyéroise.

Mais revenons à notre **Saint Paul's English Church**, notre église anglicane de l'avenue de Beauregard

Dès 1867, William Brookes, chapelain des Anglais à Hyères, cherche à faire construire une nouvelle église. Le choix de son emplacement coïncide avec la politique d'urbanisation lancée par Alexis Godillot.

En 1883, ce dernier offre à la communauté anglaise un terrain et la somme de 80 000 F pour la réalisation de l'église.

Vite et bien construit, sur des plans de Pierre Chapoulart, l'architecte d'Alexis Godillot, l'édifice de style néo-gothique s'inspire des "Parish Churches", les églises paroissiales anglaises.

Cependant, les Hyérois ne sont pas tous fascinés par l'industriel visionnaire; certains lui en veulent de privilégier des étrangers, et s'en sentent exclus. Au coin de l'église anglicane, on a conservé un panneau qui témoigne des tensions entre paysans et vacanciers : sur la très belle avenue Alexis Godillot, on interdit les « véhicules non suspendus », c'est-à-dire les charrettes des cultivateurs, dont le bruit perturbe le sommeil des aristocrates...

L'élévation de l'église emploie des melons polygonaux en calcaire blanc avec joints en relief peints.

Les parties en pierre de taille (linteaux, embrasures, colonnes) ainsi que les éléments décoratifs (chapiteaux et culots feuillagés) utilisent un calcaire jaune plus facile à sculpter. Le soubassement est en pierre de taille.

L'intérieur présente quelques belles plaques commémoratives en cuivre, dont une qui rend grâce à Alexis Godillot pour sa générosité...

... et une série de beaux vitraux liés au thème de la résurrection ou représentant des personnages bibliques.

Ces vitraux furent exécutés par une firme anglaise installée à Londres, Birmingham et Liverpool, la maison Jones and Willis. Cette entreprise était spécialisée dans tous les équipements ecclésiastiques (vitraux, mobilier, vêtements sacerdotaux). Elle a cessé toute activité dans les années 1950.

Attardons-nous encore un instant sur la chaire...

... et sur le chapiteau d'une colonne intérieure

Et nous terminerons cette visite par un arrêt dans un petit coin charmant, à la décoration plutôt *vintage*...

Rachetée par la municipalité en 1953 pour la somme de 350 000 anciens francs, l'église anglicane a été transformée en un lieu culturel. Soigneusement entretenue par le service municipal des Affaires Culturelles, elle accueille aujourd'hui spectacles, expositions et associations. Pourtant, offrant à la ville son charme particulier, elle reste sans aucun doute le plus emblématique vestige de la grande époque du tourisme britannique à Hyères.

Je m'en voudrais de terminer cette communication sans vous inviter – si vous ne l'avez encore jamais fait – à jeter un coup d'œil à un autre et touchant vestige de cette époque : la fontaine pour animaux de la place Lefebvre, au Nord de la Médiathèque.

En Août 1900, Marianne Stewart, bienfaitrice anglaise, décédait à Hyères. Plaidant pour la cause des animaux, elle avait fait le vœu de faire réaliser une fontaine dont les bassins de différentes hauteurs sont autant d'abreuvoirs pour des animaux de toutes tailles. En sa mémoire, le projet fut mené à bien par son amie Mme Bagnell.

Enfin, je tiens à remercier les différentes personnes et les différents services qui m'ont apporté une assistance précieuse dans cette entreprise :

- le service municipal des Affaires Culturelles, et plus particulièrement le jeune et sémillant Etienne ALLEMAND, mon guide pour la visite de l'église anglicane, qui m'a en outre mis sur la piste des remarquables vidéos de Jean-Michel PICCOLO, alias JMP-o, que je salue ici avec reconnaissance.

- les archives municipales qui ont mis à mon entière disposition une précieuse documentation.
- et surtout mon collègue et ami Charles AMIC, qui au fil de nombreux entretiens m'a fait partager ses connaissances visiblement encyclopédiques, outre qu'il m'a autorisé à piller sans vergogne ses propres écrits.

oo

Mutations économiques en Provence au temps d'Alexis Godillot (1816 – 1893)

par **Gilbert BUTI**
Aix-Marseille Université
Académie du Var

De la fin du Premier Empire à la veille, ou presque, de la Première Guerre mondiale, la vie d'Alexis Godillot (1816-1893) couvre une large partie du XIX^e siècle. Pour la France, sinon pour l'ensemble de l'Europe, ce siècle a été traversé par des tensions internationales, secoué par des troubles politiques, marqué par des bouleversements sociaux, transformé par des changements scientifiques et techniques qu'il est hors de question de présenter, voire même d'esquisser, dans ce tableau qui n'a la prétention, et c'est déjà ambitieux, de ne retenir que les mutations économiques qui ont affecté le cadre de vie et la culture matérielle de la seule Provence. Dans l'économie provençale qui a profondément changé durant ces décennies se côtoient dynamismes et pesanteurs, innovations et routines. Des secteurs économiques traditionnels se sont étioyés alors que sont apparues, avec l'industrie naissante, de nouvelles activités porteuses de promesses mais aussi d'incertitudes.

Le Second Empire (1852-1870), auquel sont étroitement associées les activités d'Alexis Godillot, est précisément confondu avec l'avènement de l'industrie moderne en Provence, avènement tardif d'une révolution commencée en Angleterre dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Charbon, énergie vapeur, machines, coton et métallurgie en seraient les marqueurs, comme les hauts-fourneaux, les chevalements des bassins miniers et les usines la signaleraient dans les paysages. *A contrario*, leur absence pointerait un retard dans ce mouvement. L'arc méditerranéen en général et la Provence en particulier se situeraient ainsi, jusqu'au milieu du XIX^e siècle au moins, à la marge d'une révolution industrielle mesurée à l'aune des transformations de l'Europe du Nord-Ouest. De récentes recherches conduisent à rectifier cette vision réductrice car le modèle anglo-saxon ne saurait être le mètre-étalon de l'analyse historique des processus d'industrialisation. À partir des cas de Marseille, Barcelone, Naples et du Pirée se dessine un autre modèle de révolution industrielle, ainsi qu'une image différente de la chronologie et de la nature de l'industrialisation¹. Nous savons maintenant que la croissance

1Gérard Chastagnaret et Olivier Raveux, « Espace et stratégies industrielles aux XVIII^e et XIX^e siècles : exploiter le laboratoire méditerranéen », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2001, avril - septembre, n° 2-3, p. 11-24.

économique observée au milieu du XIX^e siècle en Provence n'est que la seconde phase du processus d'industrialisation et non son point de départ. Ainsi, contrairement à une image longtemps véhiculée, ce n'est pas pendant et grâce au Second Empire que la Provence s'industrialise mais dès la monarchie de Juillet. L'augmentation du nombre d'ouvriers, la croissance de la valeur de la production, les nouveaux équipements et le poids des investissements sont les principaux indicateurs de cette mutation qui, « quantitativement et qualitativement, est une vraie révolution industrielle². ».

Aussi, traverser le siècle d'Alexis Godillot invite à dégager à grands traits les respirations économiques et à saisir, dès les premiers frémissements, les séquences qui ont fait basculer la Provence dans « l'ère des novations³. »

PREMIERS FRÉMISSEMENTS ET HÉSITATIONS DE LA CROISSANCE (1815-1835)

Au début du XIX^e siècle, le monde agricole occupe toujours une place centrale dans l'économie provençale. Autour de ce monde se situe une nébuleuse d'entrepreneurs - artisans, commerçants et négociants - qui transforment et diffusent les produits locaux, fournissant en retour aux agriculteurs ce dont ils ont besoin. La fin du Premier Empire et les débuts de la Restauration ont néanmoins vu s'esquisser des secteurs industriels porteurs de changements mais aussi sources d'inquiétude.

Provence surtout agricole et rurale

Dans une Provence qui enregistre une réelle progression démographique – on passe de 828 000 habitants en 1801 à près d'un million en 1840 - la population rurale poursuit sa conquête des collines en multipliant les fermes (bastides ou mas) et les bergeries (*jas*), en mettant en culture les moindres terroirs et en taillant en terrasses (*restanques ou bancau*) les versants des collines. Dominantes, les activités agricoles reposent principalement sur une polyculture vivrière avec la pratique des oullières⁴ qui associent vigne, olivier, céréales (blé, seigle) ou légumes secs (fèves, pois chiches) et un petit élevage souvent destiné à la consommation familiale (caprin, ovin, porc, volaille), voire « quelques bœufs de labour que l'on tuera le jour où ils ne rendront plus de services⁵. » Toute la famille est mobilisée dans ces exploitations : « aux femmes la maison, le filage de la laine, le ramassage du bois et des feuilles, les ventes à la ville ; aux enfants l'épierrage des champs, le ramassage du crottin, la remontée des terres sur les terrasses ; aux hommes la terre, les bêtes et les constructions⁶. »

2Xavier Daumalin et Olivier Raveux, « Marseille (1831-1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales HSS*, janvier-février 2001, n°1, p. 153-176.

3Louis Pierrein, « L'ère des novations », dans Édouard Baratier (dir.), *Histoire de la Provence*, Toulouse, Privat, 1969, p. 556-561.

4Dominique Amann, « La culture en oullières » dans Bernard Brisou (dir.), *Var, vigne et vin. Histoire d'un terroir*, Toulon, Académie du Var, 2011, p. 37-52.

5François-Xavier Emmanuelli, *Histoire de la Provence*, Paris, Hachette, p. 253.

6idem

La forêt, sur laquelle sont gagnées par défrichements quelques parcelles, est exploitée – et parfois surexploitée – pour la pâture des animaux et pour répondre à des activités artisanales et manufacturières : bois ou charbon de bois pour les usages domestiques ou professionnels (fours des boulangers, des verriers, des savonniers), écorces de chêne vert pour fournir les tanneries et celles du chêne liège du massif des Maures pour les bouchonneries. La déforestation, qui entraîne une hausse des prix du « bois à brûler », favorise l'exploitation du « charbon de terre » extraits en plusieurs gisements de Basse-Provence. Le morcellement des terroirs ne favorise pas les progrès. L'outillage reste traditionnel (araire, houe, faucille préférée à la faux) et les pratiques culturelles sont largement immobiles. On observe souvent un à quatre ans de jachère, on se livre à l'écobuage et à la culture sur brûlis en montagne, on emploie davantage les engrais végétaux qu'animaux, les paysans continuant à fabriquer le fumier par putréfaction de branchages et d'eaux grasses dans les rues des villages. L'irrigation est peu développée, sauf en Provence rhodanienne ou dans la vallée de la Durance, et les prairies artificielles sont rares. Les mulets et les ânes, qui restent les principales bêtes de trait, servent au travail comme au transport sur des chemins mal entretenus. Dans ces conditions les rendements laissent peu de surplus commercialisables.

Provence des ateliers et des fabriques

Outre une production familiale destinée à l'autoconsommation et à d'irrégulières ventes sur de proches marchés, l'artisanat provençal fournit une large gamme de produits répondant aux besoins de la vie courante. Souvent localisés le long de cours d'eau fournissant la force motrice aux roues des moulins, les ateliers répondent à la demande de la consommation locale et parfois à celle de consommateurs extérieurs à la Provence. Il serait fastidieux d'énumérer et de cartographier les productions d'un « monde que nous avons perdu » (P. Laslett). Néanmoins, afin d'en signaler la richesse et la variété mentionnons les filatures de soie (Avignon), les papeteries (Vaucluse), les tuileries et briqueteries dans les zones argileuses (Aubagne, Salernes), les carrières de gypse (La Valette) et de pierre, les fours à chaux (calanques), les verreries (Marseille, Cannes-la Bocca), les exploitations minières (affleurements métallifères des Maures et de lignite du bassin de Fuveau et des rives de l'étang de Berre), les tanneries (Roquevaire, Barjols), les savonneries (Grasse, Salon, Draguignan et Marseille), les fabriques de salaisons (Sanary, Martigues), les bouchonneries (La Garde-Freinet, Cogolin, Saint-Tropez) et la tonnellerie (Bandol) pour conclure un inventaire en rien exhaustif.

Cet ensemble est toutefois dominé par les activités de la région marseillaise qui continuent, comme au siècle précédent, à jouer un rôle majeur tant par leur nombre que par le volume de leur production et leur implication dans les échanges maritimes : le raffinage du sucre, brut ou « terré », des colonies antillaises, le travail du cuir et des peaux provençales ou importées, l'industrie textile (corderie, voilerie, sparterie, bonneterie, chapellerie) et surtout les industries chimiques (raffineries de soufre et de soude, fabriques de colles et d'acides, verreries, fabriques de bougies et savonneries) sans oublier la construction et la réparation navales que l'on retrouve

également dans d'autres ports du littoral, à Martigues, La Ciotat, La Seyne, Toulon et Saint-Tropez⁷.

Quelques routes de poste et de roulage sont empruntées par un nombre croissant de diligences. Si le transport routier progresse grâce au recul de l'usage des bacs pour franchir les cours d'eau et à la construction de ponts (à Tarascon en 1829), les bateliers du Rhône et les radeliers de la Durance jouent toujours un rôle important pour l'acheminement de produits pondéreux (bois d'œuvre et de charpente)⁸. Tartanes et bateaux animent un petit cabotage le long du littoral provençal, poursuivant le chemin de la mer jusque vers la Ligurie ou le Languedoc. Ces bâtiments de mer de faible portée desservent les petites villes portuaires de régions enclavées situées au pied des massifs des Maures (Saint-Tropez) et de l'Estérel ainsi que les îles proches comme celles du Frioul, des Embiez, d'Hyères (îles d'Or), ou plus lointaine comme la Corse⁹.

Fragiles signes d'innovation

Les archaïsmes relevés dans le domaine agricole ne sauraient occulter nombre d'expérimentations dans les meilleures terres, sous impulsion de bourgeois sensibles à la littérature agronomique et aux actions de sociétés d'agriculture dont le renouveau renvoie à la physiocratie du temps de Louis XV. Des cultivateurs sont attentifs à de nouvelles spéculations (safran, tabac) comme Joseph Girard, gestionnaire de grandes propriétés dans les environs de Lourmarin, qui développe la culture du mûrier à grande échelle, assèche les marais et lance la culture de la pomme de terre. Plusieurs productions donnent lieu à une importante commercialisation régionale et interrégionale : la garance dans le Vaucluse, autour du Thor et de Pernes, le chardon cardère près de Saint-Rémy et la lavande au pied du mont Ventoux et sur le plateau de Valensole.

Les succès sont toutefois inégaux comme le montre, après l'assèchement réussi des marais d'Hyères et de Fréjus, l'impossible aménagement de la Camargue à cause de projets concurrents de différents ingénieurs et d'intérêts opposés entre saliniers et cultivateurs.

Depuis l'abolition de la gabelle (1790), le sel est activement récolté dans les salins des rives de l'étang de Berre, de Hyères ou de la presque-île de Giens pour les besoins de la consommation des ménages et des usines de soude. L'olivier qui connaît son extension maximale donne des huiles fines ou « de bouche » aux consommateurs des grandes villes comme Aix, Arles, Marseille et Toulon, tandis que l'huile d'olive plus grossière est employée pour la fabrication du savon. Le développement du vignoble a répondu à l'approvisionnement de proches marchés urbains et portuaires. La spécialisation de certains terroirs viticoles - et non des moindres, comme ceux de Bandol, Ollioules et Saint-Tropez - résulte en large partie de la proximité de la Méditerranée. Comme le fait remarquer en 1801 Joseph Fauchet, le premier préfet du Var, c'est le petit cabotage qui permet de distribuer à bon compte le « vin de barque. »

⁷Laurent Pavlidis, « Petites ports et chantiers navals traditionnels en Provence au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 45-59.

⁸Denis Furestier, « Les radeliers de la Durance », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, p. 445-460.

⁹Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (milieu XVII^e- début XIX^e s.)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.

L'économie provençale connaît les prémices d'une industrialisation moderne à travers deux activités apparues à la fin du Premier Empire et développées au temps de la jeunesse d'Alexis Godillot : l'industrie de la soude et l'usage de la machine à vapeur¹⁰. Indispensable à la fabrication du savon, la production de soude dite « chimique » (procédé Leblanc) s'est substituée à la soude d'origine végétale obtenue à partir des barilles ou salicornes des rivages languedociens et espagnols¹¹. D'abord développée près des salins de l'étang de Berre et dans la banlieue marseillaise (Septèmes, Mazargues) elle s'est propagée le long du littoral varois, sur les îles des Embiez, de Porquerolles, de Port-Cros et près des salins de Saint-Raphaël. Dans les années 1820, le littoral provençal est leader mondial dans la production de soude Leblanc.

L'usage de la vapeur est lié à l'essor de ces usines de soude et plus encore à celui la minoterie marseillaise qui cherche à rompre ses liens avec les moulins hydrauliques de la vallée de l'Huveaune menacés par la sécheresse estivale. En se libérant des contraintes naturelles Marseille songe à devenir un grand pôle de redistribution de la farine pour l'ensemble du bassin méditerranéen, mais l'euphorie est de courte durée car un fonctionnement trop coûteux conduit à l'abandon de la première minoterie à vapeur de la région.

Un échec similaire se produit avec la navigation à vapeur. Alors que le vapeur napolitain *Ferdinando 1^{er}* effectue une sortie dans le port de Marseille en novembre 1818, les Marseillais demeurent sceptiques sur la possibilité de rentabiliser l'usage de cette énergie dans le domaine du transport maritime des marchandises et tardent à s'engager dans cette voie. Malgré quelques constructions de navires à vapeur à La Seyne ils laissent, jusqu'en 1835, le champ libre aux armateurs napolitains, génois et sardes.

Malgré les limites et les échecs signalés ces initiatives industrielles sont sources d'inquiétude. Des mémoires dénoncent les effets nocifs des usines de soude et des plaintes sont déposées contre les industriels par des exploitants de parcelles agricoles proches des établissements pollués. La contestation, qui prend parfois un tour plus violent en menaçant de destruction des usines, insiste sur la mise en danger de la santé des riverains, sur l'altération des ressources agricoles et aquatiques de la région et sur la baisse de la valeur des propriétés proches des usines¹². Certains entrepreneurs modifient les procédés de fabrication, quelques-uns tentent de maîtriser l'évacuation des fumées, d'autres délocalisent leurs usines de soude vers des espaces isolés : à Port-Cros (1817 et 1825), à Porquerolles (1824), sur l'île des Embiez (1830). La répartition de l'espace de production sur près de 200 kilomètres éparpille la pollution et la rend moins contestable¹³ !

Dans ces premiers tâtonnements, le territoire provençal présente déjà une juxtaposition de petites unités inégalement développées et diversement intégrées aux courants d'échanges. La

10 Gilbert Buti, et Patrick Boulanger, « La naissance de la fonction industrielle de Marseille, vers 1650-1830 » dans Xavier Daumalin, Nicole Girard et Olivier Raveux (dir.), *Du savon à la puce. L'histoire industrielle de Marseille du XVII^e siècle à nos jours*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2003, p. 17-114.

11 Nicole Bardiot, *Du sale au propre. Marseille et la soude au siècle des Lumières*, Paris, ADHE, 2001.

12 Xavier Daumalin, « Le conflit environnemental entre instrumentalisation et arbitrage : les soudières marseillaises au début du XIX^e siècle », dans Michel Letté, Thomas Le Roux (dir.), *Débordements industriels. Environnement, territoire et conflit XVIII^e-XXI^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 57-75

13 Xavier Daumalin et Olivier Raveux, « Les calanques, espace de relégation des industries les plus polluantes », dans Xavier Daumalin, Isabelle Laffont-Schwob (dir.), *Les calanques industrielles de Marseille et leurs pollutions. Une histoire au présent*, Aix-en-Provence, 2C-éditions, 2016, p. 11-91.

situation est contrastée, humainement et économiquement. À côté de territoires dynamiques et attractifs, comme les Bouches-du-Rhône avec Marseille grande ville portuaire ou la région toulonnaise en expansion autour de son arsenal, d'autres paraissent « décrocher » à l'instar des Basses-Alpes et des plateaux limitrophes, ainsi que la Provence intérieure des bassins et des collines, du Bas-Rhône prolongé par une Camargue non maîtrisée.

OUVERTURE ET CROISSANCE EN DEMI-TEINTE (1835-1870)

Après une brève période de marasme économique au début des années 1830, aux causes internationales et locales (gel et choléra), l'économie provençale accélère une mutation qui accentue les disparités régionales de développement.

Lente et inégale amélioration de la circulation

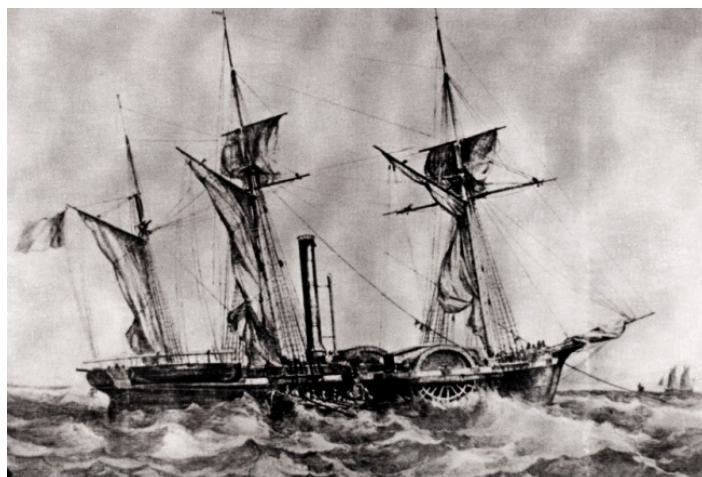
Les premières lignes de chemin de fer désenclavent des « pays » qui entrent ainsi en concurrence. La ligne Marseille-Avignon construite de 1843 à 1849 est étendue en direction de Lyon en 1857. Toulon est atteint en 1859, Nice en 1864, Monaco en 1868, Menton en 1869 et la frontière italienne en 1872. Les lignes de l'intérieur et les tronçons littoraux se mettent plus tardivement en place. Hyères et Gap ne sont reliés au réseau ferré qu'en 1875, Digne l'année suivante, Puget-Théniers en 1892 et le « train des pignes » gagne Saint-Tropez en 1894. À ces travaux s'ajoutent la reprise de certaines portions du vieux réseau routier provençal et le tracé de voies nouvelles dans l'arrière pays niçois, après le rattachement du Comté à la France. La construction de ponts se poursuit : sur le Rhône à Roquemaure (1839) et Avignon (1843), sur la Durance à Pertuis (1834), Cadenet et Cavaillon (1837), Mirabeau et Manosque (1847). Les glaces de certains hivers (1830) et les crues, comme celle de la Durance en 1843, n'épargnent pas ces ouvrages d'art avant que soit adoptée la technique du pont suspendu dit « en fil de fer ».

Des aménagements portuaires accompagnent l'accroissement des trafics et le développement de la navigation à vapeur, y compris sur le Rhône où la création de compagnies de bateaux à vapeur porte atteinte aux entreprises de roulage et de halage. De Marseille à Cannes des quais sont réparés, des bassins creusés, à l'instar du « port marchand » à Toulon (1835-1837), des jetées construites et des môles aménagés (Cannes en 1843 et 1854 pour le phare).

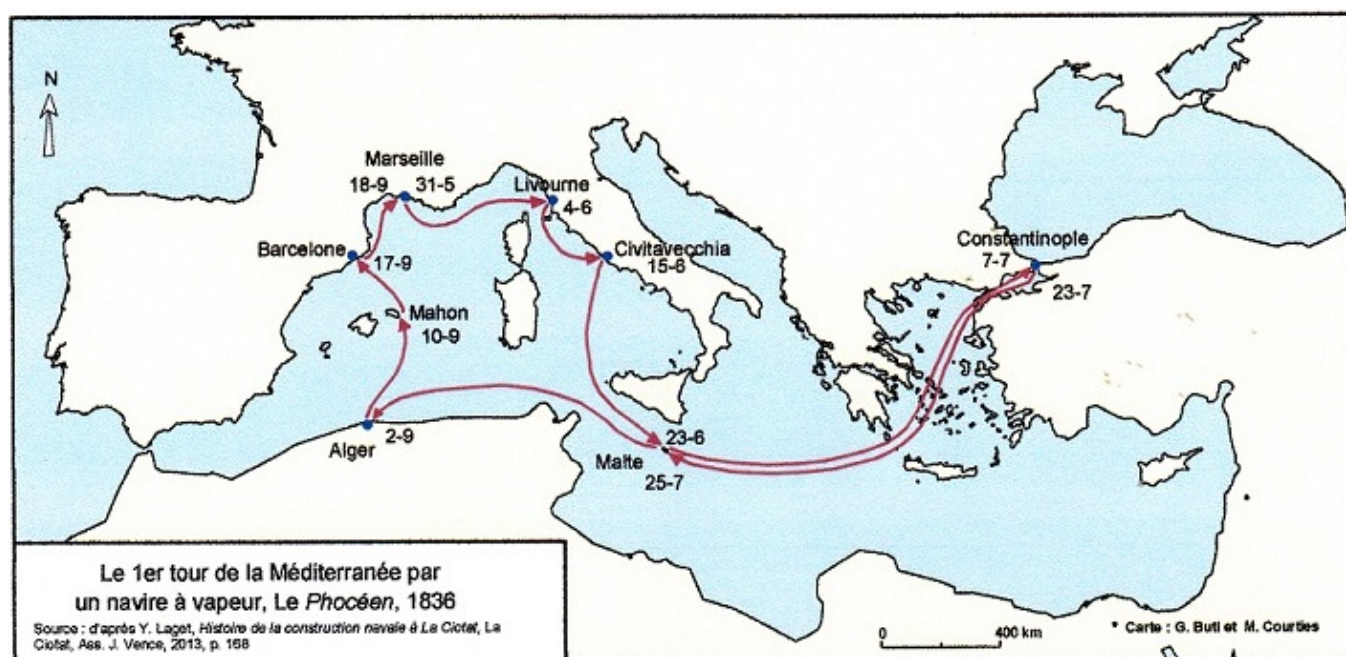
L'économie provençale fait montre d'une plus grande réceptivité à l'égard de l'énergie vapeur, aussi bien dans les activités de transformation que dans le transport maritime. Les entrepreneurs, qui avaient hésité devant la nouvelle énergie motrice, franchissent le pas, adoptant la vapeur et l'hélice. En 1836 est effectué, en trois mois et au départ de Marseille, le premier tour de la Méditerranée par un navire à vapeur, en l'occurrence le *Phocéan*, construit à La Ciotat, avec machines anglaises, par l'armateur et industriel Louis Benet¹⁴. Malgré le cuisant échec financier de l'opération la conversion des armements provençaux à l'énergie vapeur est acquise. Elle contribue assurément à « renforcer l'importance technologique du littoral

¹⁴Xavier Daumalin, « Le tour de la Méditerranée en bateau à vapeur. Arrêt dur image », dans Xavier Daumalin, Daniel Faget et Olivier Raveux (dir.), *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes (XVI^e-XX^e s.)*, Aix-en-Provence, PUP, p. 241-254.

provençal au sein d'une Méditerranée qui entre à pas feutrés dans le monde des transports modernes¹⁵. »



Document 1. Le *Phocéen* (Musée Ciotaden)



Document 2. Premier tour de la Méditerranée en navire à vapeur (1836)

Ouverture des campagnes et pesanteurs agricoles

Une partie du monde agricole tire profit de l'amélioration des transports. Certains terroirs tendent à se spécialiser autour de quelques productions spéculatives dans les bassins côtiers varois (arboriculture ou horticulture autour de la rose et du jasmin), dans les plaines du Rhône et de la basse Durance (culture intensive des légumes et des fruits de primeur à destination des centres urbains) ou dans la région d'Apt (fruits confits). Il s'agit également de répondre à des demandes extérieures à la Provence en utilisant pour cela les récents équipements ferroviaires : « à peine mûre l'orange d'Hyères, emballée et mise en caisse sur place, gagne les marchés de Lyon et de Paris, tout comme les huiles fines d'Aix et les marrons du Luc¹⁶. » Un marché national se dessine pour l'arboriculture provençale et si les productions les plus délicates

¹⁵Idem, p. 253

¹⁶Maurice Agulhon, « L'agriculture et la société rurale du Var dans la première moitié du XIX^e siècle », *Études d'Histoire provençale*, Paris, Ophrys, 1971, p. 137-210.

partent moins loin « elles partent aussi et représentent par ce fait l'avant-garde de la révolution économique » en cours¹⁷.

Commencé sous l'Ancien Régime le réseau des canaux connaît une nouvelle extension. La construction d'ouvrages hydro-agricoles comme les canaux de La Brillanne et de Manosque, entre 1837 et 1839, favorisent la mise en valeur économique du val de la Durance, et la construction par Montricher du canal de Marseille, de 1834 à 1849, contribue, en dérivant une partie des eaux de la Durance, à améliorer sensiblement la vie urbaine de la grande cité et à vivifier les activités agricoles le long de son tracé.

Pourtant, malgré ces transformations et les efforts de grands propriétaires agronomes utilisateurs de nouveaux outils (charrues, batteuses) et adeptes d'assolements plus complexes, l'agriculture provençale est au milieu du XIX^e siècle peu différente de ce qu'elle était un demi-siècle plus tôt : certes, on compte un peu plus de vigne « épaisse » non complantée mais ni l'olivier, ni les céréales ne reculent. La majorité des petits exploitants manque de moyens et ne connaît que le crédit hypothécaire ou celui de l'usurier. La routine tend à l'emporter. Les villages et bourgs-urbanisés sont densément peuplés à l'instar de ceux de Basse-Provence qui reçoivent de nombreux « Gavots » du Haut-Pays. « La redistribution massive de la population n'est pas commencée, sa densité reste archaïque et ses structures sociales aussi¹⁸ » mais l'installation de migrants venus de Haute-Provence est souvent provisoire, ne constituant qu'une étape avant de gagner les littoraux plus attractifs.

Transformation et spécialisation des littoraux

Durant le deuxième tiers du XIX^e siècle, de la monarchie de Juillet à la fin du Second Empire, on assiste à une certaine spécialisation des littoraux : à l'est le tourisme, à l'ouest l'industrie.

En Provence orientale le tourisme hivernal de villégiature se développe principalement entre Hyères et Menton. Le mouvement avait été amorcé au XVIII^e siècle par des aristocrates britanniques séjournant à Hyères et à Nice, avant Cannes et Menton, attirés par la douceur d'un climat jugé favorable aux santés délicates - le discours thérapeutique remplaçant, au XIX^e siècle, l'intérêt pour l'exotisme de la végétation. Alphonse Denis, maire de Hyères, ne rappelle-t-il pas en 1841 que « le climat de Hyères est le plus utile pour les poitrines délicates » ? Hyères connaît son apogée au temps de Napoléon III, qui est aussi celui d'Alexis Godillot découvrant la station en 1860. La ville reçoit des princes et des écrivains, des industriels et des banquiers, venus de Paris et de Lyon mais aussi d'outre-Manche et d'outre-Rhin. De mieux en mieux équipée pour répondre aux demandes de cette clientèle fortunée, la ville se transforme en suivant un plan d'urbanisme novateur, auquel participe Alexis Godillot, avec lotissements et avenues rayonnant depuis des ronds-points, bordées de palmiers et équipées d'un riche mobilier urbain (fontaines, lampadaires). L'ensemble est complété par de luxueux hôtels (Hôtel des Îles d'Or), de grands édifices conçus par l'architecte Pierre Chapoulart (la Tour Jeanne, l'Église anglicane) et de somptueuses villas (villa Tunisienne ou villas Saint Hubert et Mauresque d'Alexis Godillot). Dans la perspective « visionnaire » d'un futur tourisme estival Godillot

¹⁷*Idem.*

¹⁸Maurice Agulhon, « Péripiétés du XIX^e siècle », dans Édouard Baratier (dir.), *Histoire de la Provence*, Toulouse, Privat, 1969, p. 464.

envisage l'aménagement d'une portion du littoral encore inhabitée (Plage d'Hyères) et rêve d'un grand boulevard, de Hyères à la mer.

« Découverte » en 1834 par lord Brougham, Cannes accueille des hivernants de Paris, Londres, Vienne et Saint-Pétersbourg. L'arrivée du chemin de fer permet de faire de brefs séjours dans de luxueux hôtels. L'essor du tourisme contribue à la croissance de la ville (4 000 habitants en 1851 à 9 600 en 1866) et à l'apparition du secteur économique des loisirs (casino sur la Croisette, hippodrome). L'amélioration des communications renforce la fonction d'accueil de Cannes, résidence d'hiver et station balnéaire mondaines¹⁹.

Le rattachement du Comté de Nice apporte au Midi provençal un pôle touristique majeur. Dès les années 1820-1830, un millier de Britanniques fréquentaient Nice où est construite, en 1844, la fameuse promenade des Anglais. Forte de 48 000 habitants en 1861 (contre 23 500 en 1815), la ville reçoit annuellement autour de 5 000 hivernants et dispose de 53 hôtels en 1867. La « capitale d'hiver de l'Europe », piquetée de châteaux, villas et parcs à la végétation exotique, offre aussi des débouchés supplémentaires à toutes sortes d'activités locales : ainsi, l'industrie des parfums compte pas moins de 65 établissements en 1866 autour de la ville de Grasse, qui renonce au travail du cuir et à la fabrication du savon. La ville est la plaque tournante des matières premières aromatiques locales ou importées de territoires ultramarins. Par ses paysages, sa culture et son climat, le littoral provençal devient progressivement une destination de substitution à l'Italie et un lieu de villégiature pour les malades en quête de douceur hivernale.

En Provence occidentale, la croissance urbaine repose davantage sur les activités de transformation. Depuis 1835 des productions se sont modernisées et de nouvelles sont apparues. La chimie du sel reste présente autour de l'étang de Berre, les gisements de lignite du bassin de Fuveau (environs de Gréasque, Trets et Saint-Savournin) sont passés au stade industriel avec la fondation de compagnies qui emploient de puissantes machines à vapeur pour extraire le charbon et l'acheminer jusqu'aux usines marseillaises (ligne Trets-Gardanne-Marseille ouverte en 1868). Grosses consommatrices de lignite, des cimenteries s'installent à proximité de ces puits.

Les armateurs locaux n'hésitent plus à armer des navires mixtes ou entièrement à vapeur. Des chantiers navals sont établis à Marseille (1835), La Ciotat (1835) et La Seyne où sont fondées, en 1853, les *Forges et Chantiers de la Méditerranée* qui livrent également des bâtiments à la Marine nationale et à certains pays du bassin méditerranéen. Depuis 1843, le chantier de La Ciotat est aussi équipé pour fabriquer des locomotives destinées aux compagnies de chemins de fer. Dans les environs immédiats de Marseille plusieurs villages, bientôt absorbés par la croissance urbaine, se spécialisent dans une production : les tuiles, briques et carreaux à Saint-André et Saint-Henri, le traitement des métaux non-ferreux à Martigues, aux Goudes et à l'Escalette, dans les calanques, le ciment à Roquefort-la-Bédoule et, durant quelques années, la sidérurgie à Cassis. Des petits caboteurs effectuent de nombreuses navettes entre ces lieux de production proche du littoral et le port de Marseille où les cargaisons sont ensuite exportées

¹⁹Olivier Vernier, « Naissance d'une ville moderne de villégiature », dans Alain Ruggiero (dir.), *Histoire de Cannes*, Toulouse, Privat, 2011, p. 129-152.

dans le monde entier, d'Égypte aux Antilles. Ces bâtiments de mer participent également à une redistribution des produits stockés dans les entrepôts marseillais.

Car, à partir de 1835, l'activité industrielle du port de Marseille progresse. En grande partie fondée sur l'emploi d'une main-d'œuvre venue des départements voisins et de la péninsule italienne, Cette industrialisation est financée par un capitalisme familial issu du négoce, de l'armement maritime et de l'artisanat avec la participation de banquiers locaux ou parisiens. La demande technologique est surtout le fait des compagnies maritimes et des entreprises agro-alimentaires : raffineries de sucre des Antilles, huileries traitant les graines oléagineuses d'Inde et de l'Ouest africain et minoteries transformant les blés méditerranéens et ukrainiens. La maîtrise de l'énergie vapeur permet à Marseille de devenir un pôle de redistribution des innovations en Méditerranée²⁰. Des unités de production sont disséminées dans son terroir, dans l'espace provençal et dans l'ensemble du bassin méditerranéen (Espagne, Algérie, Sicile, Grèce).

L'horizon commercial des Provençaux se dilate en même temps que se construit l'empire colonial français. L'Afrique du Nord, l'Égypte, les littoraux de l'Ouest et de l'Est africain, Madagascar, Zanzibar et les rivages de l'Inde sont régulièrement fréquentés par les navires commerciaux et militaires des ports de Marseille et de Toulon. Les navires marchands en rapportent principalement des matières premières pour l'industrie. En 1860, l'Afrique est le deuxième partenaire commercial de Marseille (176 260 tonnes), devant l'Asie (150 900 tonnes), l'ensemble Amérique-Antilles (135 000 tonnes) mais loin derrière l'Europe (544 000 tonnes). Dans les nouveaux territoires qui s'ouvrent à leurs activités, les Provençaux nouent des liens personnels avec les autorités politiques locales. Ils en retirent une sécurité des approvisionnements et des avantages économiques, ainsi en est-il avec le vice-roi d'Égypte, Mehmet Ali, ou le bey de Tunis, Ben Ayet, comme avec le roi Gléglé, au Dahomey, ou le roi Bala-Demba de Conakry. Ces réseaux facilitent l'importation de cargaisons de coton pour alimenter à bon marché les filatures provençales en réalisant de substantiels bénéfices. Ils contribuent également à approvisionner, en toute sécurité et à bas prix, les huileries en matières premières fournies par l'exploitation d'une main d'œuvre servile alors que l'esclavage est officiellement aboli depuis 1848.

Parallèlement à cette croissance – ponctuée de plusieurs récessions dont celle des années 1847-1851 – la ville se transforme. Les infrastructures de transport s'étoffent avec la construction de docks et de nouveaux bassins : celui de la Joliette, en 1853, et celui de la gare maritime en 1864. C'est aussi l'arrivée du chemin de fer à la gare Saint-Charles (1848), puis près du port et des quartiers ouvriers. Plusieurs « promenades-boulevards » plantées d'arbres, comme le Prado, ouvrent l'espace urbain sur le terroir, mais la plus imposante opération urbaine de cette période reste la percée haussmannienne de la rue Impériale (1864) à travers les vieux quartiers de Marseille afin de relier le désormais « Vieux port » aux nouveaux bassins de la Joliette.

²⁰Marcel Courdurié et Xavier Daumalin, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie, 1997.

C'est au moment où se produisent ces changements qui affectent les modes de vie traditionnels qu'on voit apparaître un puissant mouvement traditionaliste, le Félibrige. Créé en 1854 à Châteauneuf-de-Gadagne, en Vaucluse, par des poètes provençaux (Mistral, Roumanille, Aubanel, Brunet, Giéra, Mathieu et Tavan) il entend lutter contre l'abandon de la langue provençale, menacée par l'expansion du français, et promouvoir l'hégémonie du parler rhodanien présenté comme le « vrai » provençal. Identifiée avec le monde rural, la Provence des félibres tourne le dos à Marseille et aux rivages, refusant les changements économiques et sociaux en cours.

FIN DE SIÈCLE

Les tendances pointées au milieu du siècle se confirment ou s'amplifient dans le dernier tiers du XIX^e siècle. L'essor de l'industrialisation en Basse-Provence et le développement du tourisme littoral conduisent à l'aggravation des disparités régionales internes.

« Hors de Marseille et de la mer, la Provence est lugubre à voir, on dirait un pays brûlé, usé, rongé jusqu'à l'os par une civilisation détruite. Point d'arbres, sauf des mûriers espacés, des oliviers souffreteux, parmi des myriades de cailloux et de rocs nus, desséchés, blanchâtres...²¹ » Si le tableau est très sévère, il n'en reste pas moins vrai que la Provence intérieure souffre. Elle n'a pas totalement échappé aux « épreuves traversées par l'ensemble des campagnes françaises à la fin du XIX^e siècle²². » Les calamités naturelles et en rien extraordinaires - sécheresse, gelées printanières, orages violents accompagnés de grêle - entretiennent une perpétuelle inquiétude. À ces phénomènes climatiques s'ajoutent des difficultés à la fois conjoncturelles et structurelles.

Dans une agriculture de plus en plus appuyée sur la croissance du vignoble, la « maladie de la vigne » ou phylloxéra, qui atteint celle-ci en 1871-1876, prend l'allure d'une catastrophe²³. La compétition extérieure, facilitée par le libre échange impérial, et la concurrence des productions nationales, favorisée par le développement des moyens de communication, provoquent la chute des prix et la mévente de certaines productions. Les plantes tinctoriales (garance) sont concurrencées par les produits chimiques alors que la sériciculture est en crise. Les moulins à huile ou à blé de l'arrière-pays, les ateliers de terre cuite et de traitement des peaux subissent la concurrence des établissements de Basse-Provence, et surtout de Marseille. Le dépeuplement qui s'accélère en Haute-Provence provoque la rétractation des terroirs cultivés et une moindre animation des marchés tandis que sur les bords du Rhône la fameuse foire de Beaucaire, qui déclinait depuis le début du siècle, s'efface définitivement sous les coups du chemin de fer.

Toutefois, le tableau n'est pas pareillement sombre. L'usage d'engrais et l'utilisation de nouveau matériel agricole se diffusent lentement et inégalement dans les départements provençaux. Faucheuses, moissonneuses et batteuses à vapeur supplantent peu à peu la faucille,

²¹Hippolyte Taine, *Carnets de voyage, notes sur la province, 1863-1865*, Paris, Hachette, 1897, p. 82.

²²Yves Rinaudo, *Les vendanges de la République. Les paysans du Var à la fin du XIX^e siècle*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1982, p. 28.

²³*Idem* ; Bernard Brisou (dir.), *Var, vigne et vin. Histoire d'un terroir*, Toulon, Académie du Var, 2011.

la faux et le rouleau de bois ou de pierre froide utilisé pour le dépiquage. Si à la fin du siècle on dénombre près de cinq cents moissonneuses dans les Bouches-du-Rhône (contre deux en 1862), on n'en compte que cent quarante dans le Vaucluse, une trentaine dans le Var et deux dans les Basses-Alpes²⁴. Certes, l'emploi de ces « espèces d'araignées monstrueuses ou crabes gigantesques » est souvent lié aux configurations des terroirs, mais il résulte aussi des stratégies et des capacités des exploitants agricoles. D'aucuns déplorent l'emploi de ces « monstres à vapeur » et ces travaux « à l'américaine, tristement, hâtivement, sans allégresse ni chansons, autour d'un fourneau de houille embrasée au milieu de la poussière, de la fumée horrible, avec l'appréhension, si l'on ne prend pas garde, de se faire broyer ou trancher quelque membre. C'est le progrès... » On aura reconnu ici des propos de félibres²⁵.

Les disparités régionales s'accroissent. Dans les plaines rhodaniennes et comtadines ainsi que dans la dépression du centre Var des espaces de productions résistent, s'adaptent et progressent grâce à l'irrigation, aux engrais et aux possibilités de distribution qu'offre la voie ferrée. À la fin du siècle, plusieurs wagons de fraises quittent chaque jour au printemps la gare de Hyères à destination de Paris. Les cultures florales, fruitières et maraichères qui disposent grâce aux communications et aux marchés urbains de débouchés assurés, sont davantage protégées. Le travail du paysan conserve son ancienne diversité mais la polyculture traditionnelle tend à se réduire. Les paysages agraires changent lentement. Les cultures complantées ou en oullières disparaissent peu à peu. Dans les régions difficiles d'accès des terrasses sont abandonnées, comme elles le furent dès la première moitié du siècle sous l'effet de la pression foncière dans les secteurs touchés par le tourisme. Ainsi, les cultures sèches sur terrasses ont amorcé leur retrait à Hyères à partir de la monarchie de Juillet. Les premières rangées de cyprès et de roseaux formant obstacle au vent du nord participent aussi, dans la Provence rhodanienne, entre Durance et Alpilles, à l'apparition de nouveaux paysages.

Sur le littoral, la « côte d'Azur », ainsi nommée en 1887 par Stephen Liégeard, préfet de la Côte d'Or, en vacances à Hyères, assure l'hivernage des élites européennes²⁶. De Nice à Hyères la durée des séjours d'une population huppée tend à s'allonger dans des conditions très dispendieuses. La fréquentation de ces stations varie au fil des décennies sous l'effet de modes ou de visites exceptionnelles. En 1892, la venue de la reine Victoria à Costebelle relance la fréquentation de Hyères²⁷ qui semblait marquer le pas, prisonnière de son image de station d'hiver pour malades et de lieu de « rendez-vous des valétudinaires²⁸. » Outre la création d'emplois de service, les incidences économiques se perçoivent à travers les infrastructures de transport, la construction immobilière (hôtels, villas, palaces), les équipements culturels (théâtres, musées...) et de loisirs (golf, yachting, tennis, polo). « L'hiver dans le Midi » tend également à être proposé par de plus modestes stations, de Bandol à Menton en passant par Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Saint-Raphaël et Grasse. Des paysages côtiers portent la trace de

²⁴Pierre Rollet, *En Provence au temps de Mistral*, Paris, Hachette, 1972, p. 73.

²⁵Frédéric Mistral, *Mémoires*, 1906, cité par Pierre Rollet, *op. cit.*, p. 74.

²⁶Marc Boyer, *L'invention de la Côte d'Azur. L'hiver dans le midi*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 2001 ; Jean-Didier Urbain, *Au soleil. Naissance de la Méditerranée estivale*, Paris, Payot, 2014.

²⁷Marc Boyer, « Hyères, station d'hivernants au XIX^e siècle », *Provence historique*, 1962, p. 139-165.

²⁸Alain Cointat, *Les souliers de la gloire. Alexis Godillot (1816-1893) : l'exceptionnelle réussite d'un fidèle de Napoléon III*, Toulon, Les Presses du Midi, 2006, p. 171.

ces changements avec l'introduction d'une végétation importée faite d'eucalyptus, de néfliers, de magnolias, de palmiers, de grenadiers, de mimosas, de bougainvillées et d'une multitude de cactées²⁹.

L'ouverture au monde de l'économie provençale passe aussi par l'inauguration du canal de Suez en 1869 qu'accompagne la création de grandes compagnies de navigation (Messageries Maritimes, Fraissinet, Paquet, Fabre...) ³⁰. Le percement de l'isthme de Suez, où se sont illustrées plusieurs entreprises provençales (Pastré, Daher, Dussaud frères etc.), porte la marque des saint-simoniens si influents et si actifs sous le Second Empire³¹, ceux-là même qui ont œuvré pour développer le réseau ferroviaire et qui rêvaient de faire de la Méditerranée « le lit nuptial de l'Orient et de l'Occident³² ».

Cette création annonce le triomphe à venir de la vapeur sur la voile, sans que celle-ci soit brutalement abandonnée, notamment sur les courtes distances du cabotage. Elle soulève surtout de grands espoirs pour les négociants qui songent à faire de Marseille « l'entrepôt du monde » car cette route maritime permet d'atteindre plus rapidement et à un moindre coût les marchés asiatiques. Pourtant force est de reconnaître que dès 1876 l'ouverture du canal de Suez est une désillusion. Marseille manque de moyens de communication pour assurer le transit envisagé des marchandises et matières premières vers le proche arrière pays et le plus lointain hinterland. Pour des raisons techniques, financières et politiques les ports de l'Europe du nord-ouest sont mieux équipés pour le faire grâce au Rhin et aux voies ferrées transalpestres (ouverture du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard en 1882). À Marseille les entrepreneurs et les hommes d'affaires trouvent une parade en amplifiant le mouvement de transformation des marchandises importées : blés, sucres, corps gras, hydrocarbures. L'industrie sucrière comme celle des oléagineux induisent une grande quantité d'industries secondaires (caisserie, chaudronnerie, cartonnerie...) qui animent le négoce, l'armement et les professions portuaires. Comme déjà entrevu au début du siècle, mais en changeant alors d'échelle, l'industrie prend le relais du négoce en lui fournissant des produits transformés et valorisés, des biens de consommation destinés à une clientèle aisée ou adaptés à celle plus modeste de l'empire colonial en voie de formation. Par Marseille, centre manufacturier qui se hisse à la fin du XIX^e siècle au premier rang des ports de commerce de France et de Méditerranée, la Provence constitue une passerelle entre le nord-ouest européen très industrialisé et l'espace méditerranéen ouvert sur l'Afrique, l'océan Indien et le monde asiatique, sans ignorer les marchés américains.

Les transformations économiques en large partie liées au développement industriel ont entraîné un déséquilibre profond entre les espaces à forte concentration industrielle et les territoires restés essentiellement agricoles. S'il est peut-être excessif d'évoquer « Marseille et le désert provençal », force est de reconnaître que c'est la Provence occidentale qui est la plus

²⁹Marc Boyer, *op. cit.*, p. 66.

³⁰Paul Bois, *Le Grand siècle des Messageries maritimes*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1991.

³¹Antoine Picon, *Les saint-simoniens. Raison, imaginaire et utopie*, Paris, Belin, 2002.

³²Michel Chevalier, « Le Système de la Méditerranée », articles parus dans *Le Globe*, Paris, 1832, p. 124-128.

dynamique et la plus attractive. Certes, le tourisme marque l'économie du littoral de la Provence orientale, mais le « vent de folie spéculative » qui secoue certaines villes, demeure encore limité, même si la concurrence s'aiguise le long de la côte avec l'entrée en lice de cités portuaires jusqu'alors « aimables petits ports de pêche ». L'essor de l'industrie littorale et le développement du tourisme hivernal, ces orientations appelées à amplifier les métamorphoses en cours, ne doivent pas masquer la réalité provençale qui reste encore largement rurale. Mais, là aussi se dessinent des disparités et se perçoivent des lignes de faille. Tandis que des bourgs ou villages tendent à se spécialiser dans des productions qui peuvent être destinées à de lointains consommateurs grâce aux nouveaux moyens de transport, d'autres, qui ne sont pas touchés par le rail ou la grande route, sont marginalisés et s'engourdissent lentement.

Aussi, à la lumière de ces changements est-il encore raisonnable de parler en bloc d'économie provençale ? Cette conception globale, déjà difficile à accepter pour le XVIII^e siècle, perd assurément tout son sens au temps d'Alexis Godillot !

oo

oooooooooooooooooooooooooooo

COLLOQUE GODILLOT (pour conclure)

Par *Hubert FRANCOIS*

Le catalogue officiel des commémorations nationales prévues pour 2016 et qui comprend plus de deux cents références, ignore Alexis Godillot. Peut-être pour ses rédacteurs l'évocation de ce patronyme n'a-t-il fait penser, comme Poubelle ou Macadam, qu'à un nom commun, masculin, inscrit comme tel au dictionnaire. Quoiqu'ils en pensent, notre réunion cet après-midi a été motivée pour un homme et non pour un objet ou une attitude. De 1816 à 1893, la vie d'Alexis Godillot couvre tout le 19^{ème} siècle et pour sa partie adulte la monarchie de juillet, la 2^{ème} République, le Second Empire et la 3^{ème} République à la veille de la Grande Guerre.

On s'est donc interrogé sur la période dont Godillot fut parfois acteur et toujours témoin. Spectaculaire Second Empire, titre d'une exposition actuelle a rappelé Monique Bourguet, montrant l'extraordinaire richesse artistique des temps où selon Mérimée, Paris devient une nouvelle Babylone. L'embellissement de la ville d'Hyères avec ses fontaines est lié pour Pierre Avrial au progrès primordial que représente l'arrivée de l'eau dans toutes les maisons. Le Second Empire connut des hauts et des bas dans sa politique étrangère mais Philippe Barjon pense que le congrès de Paris de 1856 vint effacer les suites néfastes pour la France du congrès de Vienne de 1815. Mieux, il fut même présidé par un fils de Napoléon 1^{er}. Revenant à Hyères, Alain Dépieds situe aux années 1850, une révolution urbaine majeure avec la naissance d'une nouvelle ville et d'une architecture inattendue. Deux villes se font face à la fin du siècle Godillot dit-il.

Pourquoi un lieu de culte insolite dans une cité provençale ?

A cette question, Mario Cantinelli a répondu en rappelant la vieille attirance anglaise pour Hyères, atteignant son point d'orgue au 19^{ème} siècle. Notre collègue regretté de l'Académie du Var, Vincent Borel, estimait le nombre de Hyérois anglophones supérieur à cette époque à ce qu'il est aujourd'hui. Tournant essentiel dans ces temps pour l'évolution économique de la

Provence ainsi l'a montré remarquablement Gilbert Buti qui tient à en situer le point de départ dès le règne de Louis-Philippe, comme ailleurs en France. Les fonderies du Val d'Osne, dont Alexis Godillot est actionnaire principal, cela a été dit, n'ont-elles pas été créées en 1835 ?

Les bouleversements sociaux de l'époque, à Hyères et ailleurs n'ont pas été abordés. Lisant récemment un recueil inédit de souvenirs d'un vieux hyérois, j'ai pu constater que les petits paysans et les modestes marchands ont souffert, ils le disent, de l'action d'Alexis Godillot. A l'échelle de la France, si le temps en laisse le loisir, en complément, ne serait-ce pas l'occasion, de relire Balzac et Zola ?

L'ombre d'Alexis Godillot nous a accompagnés pendant ces quelques heures. Elle nous a permis, je le souhaite, de réfléchir sur son temps.