RÉTROSPECTIVE DES CONFÉRENCES DE L'ANNÉE

Jeannine TILLON

Contrairement à l'année précédente, pour cette année 2021-2022, de nombreux résumés de conférence sont à l'affiche !

En effet la reprise des conférences mensuelles à partir du mois d'octobre, dans le respect des règles sanitaires prévues par la pandémie de la Covid 19, et la possibilité de réaliser enfin notre exposition du « 20e anniversaire » en mars 2022, ont permis d'offrir à nos adhérents bon nombre de rencontre avec nos conférenciers.

J'ai suivi ces conférences et je mets mes notes à votre disposition.

Je précise comme toujours qu'il s'agit de mes notes, c'est-à-dire la retranscription de ce que j'ai écouté et de ce que j'ai compris. Le contenu de la conférence s'en trouve bien évidemment tronqué ! J'ai noté ce qui me semblait opportun, mais ce n'est peut-être pas ce que l'orateur jugeait important à retenir ! L'essentiel pour moi est d'en garder la trace dans notre bulletin, raviver la mémoire de ceux qui ont assisté à la conférence et peut être aussi satisfaire la curiosité de certains autres !

Les titres et les auteurs des conférences régulières du premier jeudi du mois et des conférences exceptionnelles proposées lors de notre exposition sont présentés de manière chronologique dans la liste suivante :

- Jeudi 7 octobre 2021 : « *Découvertes récentes sur les monuments coloniaux de Fréjus*» par Brigitte SABATINI
- Jeudi 4 novembre 2021 : « *Et Félix Martin créa Saint-Aygulf (1880-1910)* » par Robert ALEXANDRE
- Lundi 13 décembre 2021 : « *La bataille navale de Velez Malaga* » par Laurent PAVLIDIS
- Jeudi 3 février 2022 : « *La vie des carriers du Dramont* » par René ZUCCO et Antoine BERTANI
- Jeudi 3 mars 2022 : « *Les chantiers de la jeunesse française dans l'Estérel* » par Bruno CHAVERNAC
- Samedi 19 mars 2022 : « *La culture est-elle un bien commun ?*» Une discussion philosophique animée par François LEOTARD
- Lundi 21 mars 2022 : « *Voyage en Provence* » par Frédéric GIRAUD D'AGAY
- Lundi 28 mars 2022 : « *La Résistance dans l'est-varois* » par Jean-Marie GUILLON
- Lundi 4 avril 2022 ; « *Arthur Edward Capel, mentor de Coco Chanel et lien franco-anglais pendant la Grande Guerre* » par Daniel HAINAUT
- Jeudi 7 avril 2022 : « *2000 ans d'histoire à Fréjus* » par Philippe CANTAREL
- Jeudi 5 mai 2022 : « *Histoire, sport et patrimoine dans le département du Var* » par Yvon GASTEAU

Je vous l'avais bien dit, l'année dernière, qu'on se rattraperait l'année prochaine !

Bonne lecture !

Conférence du jeudi 7 octobre 2021 de Brigitte SABATTINI

Découvertes récentes sur les monuments coloniaux de Fréjus

La conférencière nous fait part de ses nouvelles découvertes à propos des monuments coloniaux de Fréjus. Cette conférence s'intéresse plus particulièrement à la Pagode et fait suite à l'article paru en septembre 2021 dans le Bulletin Annuel numéro 22 qui, lui, est consacré à la mosquée Missiri. Article et conférence mettent en lumière la méthode d'analyse et le croisement des sources diverses nécessaires pour de nouvelles découvertes à propos de ces monuments mainte fois étudiés.

Une pagode bouddhique fut inaugurée à Fréjus le 6 avril 1919, sur un terrain proche de l'hôpital annamite (hôpital de campagne militaire numéro 67) érigé pour les soldats indochinois du camps annamite installé dans le quartier Gallieni ; cette construction était-elle un véritable lieu de culte mis à la disposition des soldats indochinois en transit dans le camp ou un monument en mémoire des soldats indochinois morts pour la France et enterrés dans le cimetière jouxtant l'hôpital ?

Thon That Co, secrétaire du camp annamite et interprète auprès des autorités françaises, membre d'une famille royale d'Annam, serait à l'initiative de la construction de cette pagode. Sa demande formulée en 1917, appuyée par le capitaine Raymond, commandant du 73^{e} bataillon aboutit donc à la construction d'une pagode aux abords du cimetière annamite. La fête du têt du 1er février 1919 fut fêtée dans cette pagode, avant donc son inauguration officielle.

En 1926, la pagode entretenue par un comité du souvenir indochinois va obtenir, grâce l'appui du colonel Lame, la construction d'un grand escalier qui donne un accès plus majestueux à cette pagode bouddhique appelée « Pagode Hông Hien Tû ». Mais, en 1966, les corps des soldats indochinois enterrés dans le cimetière annamite furent exhumés et transportés à Aix-en-Provence, car la mairie reprit ce terrain pour en faire un ensemble de courts de tennis, la pagode qui se trouvait aux abords a failli disparaitre. Elle demeura, mais à partir de cette époque elle perdit son caractère de « mémorial aux indochinois morts pour la France » et devint uniquement un lieu de culte bouddhique, ce qui, semble-t-il, n'était pas sa première vocation !

Quelques images d'un film tourné en 1926, intitulé « Martyre » et des photos de la fête du Têt de 1942 restent en témoignage de cette époque où la pagode bouddhique était un monument saluant la mémoire des quelques 90 000 soldats et travailleurs indochinois morts pour la France.

Conférence du jeudi 4 novembre 2021 de Robert ALEXANDRE

Et Félix Martin créa Saint-Aygulf (1880-1910)

Le conférencier, chercheur assidu et méthodique des archives, communales et départementales, développe pour nous cette problématique : « comment une société d'investissement immobilière peut aboutir à la création d'une station balnéaire *», alimentant son propos par un superbe diaporama de photos anciennes, il nous invite à remonter le temps.*

Le terme de « station balnéaire » aurait été inventé par la compagnie de chemin de fer PLM, compagnie dans laquelle travaillait Félix Martin, maire de Saint-Raphaël de 1878 à 1895 !

Le cadastre napoléonien de 1812 indique la présence d'une ferme dans le quartier de Villepey et d'une batterie militaire dans le quartier de Saint-Aigour, et absolument rien d'autre ! Il est vrai que la circulation dans cette partie de la côte y était très difficile, les étangs arrivaient jusqu'à la mer et le fleuve Argens ne pouvait se traverser qu'à l'aide d'une barque fixée à une corde, le passage étant payant. Si on ajoute le fait que les Maures, ce massif impénétrable dominait le quartier et était sans rivière, ce coin de côte nous parait donc assez inhospitalier.

En 1881, Félix Martin, maire de Saint-Raphaël, station balnéaire en plein développement, est

aussi cadre à la compagnie du PLM ; il va créer une SCI qui se rend propriétaire de l'ensemble des terrains du quartier de Saint-Aigour. Sa notoriété va servir de publicité, les sociétaires sont essentiellement de grandes familles de Marseille. L'idée de Félix Martin est de faire de ce coin de nature un lieu chic et proche de Saint-Raphaël pour développer le bord de mer et augmenter le prestige de sa ville. Le premier terrain est vendu en mars 1881. Dès 1882 il met en place un plan d'urbanisation. Les rues, avenues et boulevards tracés à angle droit vont porter des noms d'artistes afin de rehausser ce côté chic du quartier, il y aura ainsi les rues Zola, Balzac, Musset…Les premières villas apparurent en bord de mer sur de vastes terrains et avaient pour propriétaire des artistes comme le peintre portraitiste en vogue à cette époque Carolus Duran, par exemple. Le quartier prit le nom de Saint-Aygulf, nom du personnage biblique Aygulfus dont le corps martyrisé aurait échoué sur cette côte méditerranéenne.

En 1891, afin de faciliter la liaison avec sa ville, Félix Martin fit construire le chemin vicinal numéro 11 en bordure de mer, chemin financé en grande partie par la ville de Saint-Raphaël, appuyée par quelques donateurs. Mais c'est surtout la ligne de chemin de fer créée elle aussi par Félix Martin qui va désenclaver le quartier. La compagnie des chemins de fer de Provence dont il était le directeur avait pour actionnaires des banquiers et de nombreux propriétaires de terrains notamment à Saint-Aygulf. Cette ligne reliant Saint-Raphaël à Hyères permit aussi le développement des petits villages tout le long de la côte, et mit Saint-Tropez en relation avec la gare de la ligne PLM. La station balnéaire de Saint-Aygulf semblait être « sur les rails » !

Cependant, malgré ces apports en communication, le quartier ne se développait pas aussi bien que ce que l'avait espéré Félix Martin, le manque d'eau en était une des raisons principales. Mais aussi le manque de lieux de vie était un frein important au développement, une petite chapelle financée par les propriétaires de terrains avait été érigée, mais Fréjus, la ville sur laquelle se trouvait ce quartier, ne manifestait aucune intention d'investissement pour rendre les lieux plus vivants. La destitution de Félix Martin, entrainé par ses affaires dans le scandale de Panama, la vente de sa SCI et son décès en 1899 figèrent le quartier pour de longues années.

En 1932 le chemin vicinal numéro 11 fut remplacé par la route 98 du bord de mer et la guerre mit fin à la circulation du chemin de fer. C'est à la belle saison que les nombreux campings installés autour des étangs de Villepey réveillaient le quartier et en faisaient une véritable station balnéaire bien animée. Félix Martin ne s'était pas trompé !

Conférence du lundi 13 décembre 2021 de Laurent PAVLIDIS

La bataille navale de Velez Malaga

Le conférencier, conservateur du musée d'histoire maritime de Saint-Tropez nous propose une véritable plongée dans le monde très particulier des marins sous le règne de Louis XIV. La conférence s'appuyant sur un diaporama de photos montrant des plans d'architectes maritimes, des tableaux de marine et des gravures d'époque, retrace étape par étape la conception, la construction, l'aménagement, le gréement, l'ameublement, l'armement, l'approvisionnement et le recrutement des hommes pour ces bateaux à voile préparés spécialement pour combattre. Le combat, décrit en quelques schémas en fin de conférence, nous plonge dans une bataille navale comme si on y était !

La bataille de Velez-Malaga du 24 aout 1704 fut une des plus violentes batailles navales qui se produisit sous le règne de Louis XIV. Elle opposait une escadre anglo-hollandaise dirigée par l'amiral George Rooke à l'escadre française dirigée par le comte Toulouse, fils du roi et âgé de 26 ans. Les forces en présence étaient à peu près égales, une centaine de navires de ligne armés de canons s'affrontaient, encadrés par une douzaine de frégates et une trentaine de bateaux divers, 7000 canons environ étaient en action ! Ce que l'on connait de cette bataille ce sont surtout les tableaux qui la représentent, figée à un instant T. Mais quelle en est la réalité ?

Tout commence par la construction des navires. Ce sont des vaisseaux de 40 à 60 m de long, et dont la mature atteint 50 m. La coque est construite en chêne, les mats en sapin. Les deux arsenaux principaux où sont construits ces navires à cette époque se trouvent à Brest et à Toulon. Pour la construction d'un navire, de nombreux métiers sont représentés sur le chantier qui monopolise environ 1400 personnes dont 68 maîtres et contremaîtres, 1300 ouvriers et grand nombre de spécialistes pour une durée de deux ans. Il faut fabriquer des millions de pièces qui vont être déterminées directement sur l'arbre selon sa forme. 2000 à 3000 chênes centenaires vont être nécessaires pour la construction d'un seul navire. Au début du règne de Louis XIV la flotte française ne comptait que 20 vaisseaux, c'est Colbert qui a créé une marine, qui a accéléré la construction des navires et a fait planter des chênes pour les futurs vaisseaux.

Le navire terminé, il faut le préparer au départ. Un navire de 70 canons nécessite la présence d'au moins 700 personnes à bord. Pour nourrir les marins, de grosses réserves d'eau et de nourriture doivent être embarquées, nourriture en sac et en tonneaux mais aussi des animaux vivants et le nécessaire pour les maintenir en vie (eau et fourrage). Il faut aussi embarquer les canons, la poudre et les boulets de canon (il faut environ 3 à 4 kg de poudre pour tirer un boulet). Un vaisseau de guerre est une plateforme d'artillerie. Les canons sont en bronze, un canon de 36 pèse environ 40 tonnes. Les plus lourds vont se trouver au fond du bateau, les plus légers sur les ponts supérieurs.

Les ponts ne sont pas très hauts, les hommes y tiennent à peine debout. Les tirs des canons génèrent un bruit énorme et dès le premier tir les canonniers deviennent sourds. Les matelots canonniers dorment dans des hamacs tendus entre les canons. Ces hamacs appelés « branles » sont démontés lors d'une attaque d'où le terme de « branle-bas de combat » ! Il faut 14 personnes autour d'un canon pour tenir une cadence de tir toutes les 15minutes. Un boulet de 36 perce un mur de chêne d'une épaisseur de 1 m lorsque le tir s'effectue à 4 ou 5 m de distance.

Une escadre navigue en ligne et ajuste sa vitesse sur le navire le plus lent. La communication entre les navires se fait par des pavillons qui différent par la couleur, la forme et la hauteur. Une bataille navale est une régate pendant laquelle on se tire dessus, c'est la manœuvre des navires qui est primordiale.

La bataille de Velez-Malaga confronta 50 navires français et 53 navires anglais, elle engagea 3000 à4000 personnes environ dans chaque camp. La bataille dura 24 heures. À 6 h du matin les escadres se croisent, les Anglais font demi-tour pour rattraper les navires français, un vide se crée alors entre plusieurs navires anglais, les Français en profitent pour s'insérer et isoler une partie des navires anglais. À 10 h la flotte anglaise est séparée en deux, à 15 h les navires étant assez proches les uns des autres les canons se mettent à tonner ; la canonnade dura environ 15 h en une gigantesque mêlée. Les Français ont tiré 102 000 boulets, il leur en restait autant mais les Anglais à court de munition arrêtent le combat et se retirent au petit matin. On dénombrera 2325 morts du côté anglais et 1585 morts du côté français (1 seul mort sur les 200 Tropéziens engagés).

On estime que les Français ont gagné la bataille de Valez-Malaga du 24 aout 1704, cependant, force est de constater que les Anglais ont toujours Gibraltar, un des enjeux de cette bataille !

Conférence du jeudi 3 février 2022 de René ZUCCO et Antoine BERTANI

La vie des carriers du Dramont

C'est à « à deux voix » et avec un superbe diaporama de photos anciennes que nos conférenciers, descendants directs des carriers du Dramont, nous présentèrent un siècle de vie autour de cette activité qui concernait l'extraction de cette roche nommée estérellite dans les carrières ouvertes en bord de mer au Dramont.

Ce porphyre bleu, de densité 2,7 résulte du refroidissement lent d'une lave piégée dans une chambre magmatique proche de la surface il y a quelques 600 millions d'années. Les Romains l'avaient détectée et utilisée pour en faire des colonnes (temple de Riez), des vases expédiés à Rome et surtout des blocs pour les digues des ports. Les bites d'amarrage du port d'Auguste à Forum Julii étaient en estérellite.

En 1863 l'installation du chemin de fer dans le sud de la France nécessita l'ouverture de nombreuses carrières pour fournir le ballast sur lequel on posait les rails, les anciennes carrières romaines du Dramont connurent alors une véritable explosion d'activité. De nombreux artisans demandèrent des concessions et travaillèrent durement pour fournir le ballast nécessaire. La révolution industrielle qui s'opérait dans le pays nécessitait alors des aménagements supplémentaires pour tenir le rythme. En 1870 les deux frères Bonami, originaires de Toulon rachetèrent de nombreuses concessions pour développer l'exploitation de façon industrielle. Deux maisons furent construites pour loger les ouvriers. Mais en 1883 c'est une grosse société belge qui va s'intéresser aux carrières du Dramont. C'est le grand « boum » pour le pavage des villes en Europe et l'estérellite est parfaite pour cela. Les Belges créèrent une société anonyme qui rassemblait de nombreux actionnaires et les carrières du Dramont devinrent une exploitation réputée même au-delà des frontières françaises. En 1884, les pavés du Dramont obtinrent une médaille d'or lors de l'Exposition Universelle. La main d'œuvre locale devenue nettement insuffisante, on fit venir des ouvriers d'Italie accompagnés de leur famille.

Le site prit de l'ampleur, il occupait 35 hectares en bord de mer. Une cité ouvrière fut construite avec son école privée, sa coopérative, son foyer. En 1900 on dénombrait plus de 1000 ouvriers dont la plupart étaient logés sur place. C'est un quartier énorme qui vivait presque en autarcie car il y avait juste un chemin qui le reliait à la ville de Saint-Raphaël. Autour de la cité minière primitive un véritable village se développa, dans lequel l'entraide et la solidarité n'étaient pas un vain mot. Dans la semaine c'était un quartier à éviter, bruits, poussière, tirs de mine rendaient les lieux difficiles à supporter pour les touristes qui venaient en villégiature dans la station balnéaire de Saint-Raphaël. Mais le dimanche les bals du Dramont attiraient les jeunes raphaëlois et même les touristes ! Il faut dire que les Italiens savaient s'amuser : fanfare, équipe de foot se mettaient en action à chaque occasion festive. La chapelle consacrée en 1929 permit aussi aux fidèles d'avoir des offices religieux au Dramont sans être obligés d'aller le dimanche jusqu'à la ville.

Les carriers avaient chacun leur tâche, du pourfendeur dans la falaise au tailleur de pavé, il y avait une vingtaine de métiers : graisseur, affuteur, chargeur, rouleur, etc. Tout ce monde travaillait 60 heures par semaine. Mais, jusqu'à la fermeture en 1959 le matériel et les procédés se modernisèrent au rythme des nouvelles innovations, le travail restait pénible certes mais l'humain était pris en considération. Les conditions de vie s'améliorèrent sans cesse, des assurances contre les accidents du travail furent mises en place ainsi qu'un dispensaire (créé en 1930) dans lequel les soins étaient gratuits pour toutes les familles de carriers. La cité, sans électricité et adduction d'eau fut totalement désertée en 1968. Les derniers occupants furent relogés ailleurs, les bâtiments rasés, et plus aucun vestige ne témoigne sur place de ce passé, si ce n'est peut-être un alignement de platanes !

Par le fait que ces carrières soient si proches de la mer, on note plusieurs incidences sur le modelé de la côte. En effet pendant des années les débris de roche (et pour la confection des pavés parfaits il y en avait beaucoup) étaient jetés en mer, ce qui ne plaisait pas du tout aux pécheurs. À partir de 1909 les tas de brisures de roche ont été étalés régulièrement le long du rivage, ainsi celui-ci s'avança dans la mer de plus de 80 mètres ! Le port du Poussaï fut alors créé dans une anse bien protégée du mistral et au fil des années les brisures devinrent galets !

Autre incidence au moment de la guerre de 39-45. En 1943 les Allemands ont réquisitionné les carrières et leurs ouvriers afin de trouver sur place les matériaux nécessaires à la construction de leurs fortifications. Ils amenèrent un deuxième concasseur et firent tourner l'exploitation à plein régime. Pour pouvoir travailler sereinement sur les lieux et charger les bateaux pour le transport des roches afin d'alimenter les constructions côtières allemandes sans aucun soucis, la direction demanda au commandement allemand de ne pas miner la plage du Dramont et son accès maritime comme l'étaient toutes les autres plages. C'est pourquoi elle fut choisie pour le débarquement du 15 aout 1944 !

C**onférence du jeudi 3 mars 2022 de Bruno CHAVERNAC**

Les chantiers de la jeunesse française dans l'Estérel

La conférence portait essentiellement sur l'implantation dans l'Estérel oriental des « Chantiers de la Jeunesse » dans les années 1940. Bruno, adhérent assidu aux manifestations de la SHFR et conférencier du jour nous expliqua qu'ayant eu l'opportunité de feuilleter de vieux articles des journaux écrits par les jeunes des chantiers il recoupa ses informations avec les traces trouvées sur le terrain lors de ses nombreuses promenades. Photos anciennes des chantiers de la jeunesse et photos récentes des mêmes lieux illustrèrent les propos bien étayés par de nombreuses références d'archives.

Après l'armistice de juin 1940, la France est privée de son armée. C'est le grand chaos dans les villes de conscription ; 80 000 jeunes appelés au service militaire sont relâchés dans la nature, pour la plupart ils ne rentrent pas chez eux et se livrent au chapardage pour survivre. En urgence, il fallut trouver une solution pour les occuper. Le général de La Porte du Theil inventa un service civique national, copié sur le scoutisme dont il était grand amateur. Dans les massifs forestiers de la zone libre les jeunes gens regroupés par région vont aller camper pendant 8 mois, pratiquer différents sports, apprendre à vivre en communauté et exécuter des travaux d'intérêt général pour le compte des Eaux et Forêts, tout en cultivant l'amour de la patrie par l'apprentissage de chants et de scénettes, le soir autour d'un feu de camp.

Dans l'Estérel c'est le groupement numéro 15 « chantiers de la jeunesse française, Agay, Var » qui prit position pour notre région. Les postes de commandement furent installés à l'hôtel Robinson à Tiki plage. Les jeunes, répartis par groupe de 200, campèrent dans un premier temps. Ainsi, sur un espace large de 9 km environ, une dizaine de camps furent dressés, à Gratadis, col de Belle Barbe, lac de l'Écureuil, Sainte-Baume, Les Suvières, les Charretiers, Malavalette, les Cantonniers, Colle Douce, oratoire de Guerrin. L'hôpital et l'infirmerie se trouvaient au Grand Hôtel de Boulouris (près du CREPS).

Sous l'impulsion des forestiers, des huttes furent construites mais bien vite remplacées, pour des raisons de confort en hiver , par des baraques dites « Adrian », baraques en bois démontables et équipées de lits en bois et en toile (20 personnes par baraque). Les mois passant, le confort dans les camps s'améliora encore, de petites constructions en dur furent érigées, construction au Gratadis d'une centrale électrique alimentée au charbon de bois, et des magasins pour les réserves alimentaires, construction au col de Belle Barbe d'une boulangerie. Mais chaque camp disposait d'une cuisine roulante (matériel inutilisé de l'armée) et les jeunes préparaient les repas à tour de rôle, ainsi une école de l'alimentation était créée pour cela. Cependant le problème de l'eau était crucial, ainsi de nombreuses petites retenues d'eau furent installées dans les vallons.

La journée commençait par le lever des couleurs, des exercices sportifs puis après le petit déjeuner les travaux forestiers commençaient. La priorité étant donnée à la fabrication de charbon de bois pour laquelle du matériel militaire avait été transformé en grande cuve que

l'on trouve encore entre les buissons dans l'Estérel et que les locaux appellent « les grandes gamelles ».Après le travail, des ateliers étaient organisés pour ne pas laisser les jeunes dans l'oisiveté : club de photo, de reliure, d'écriture (les articles des fameux journaux archivés), théâtre, fabrication de pipe en racine de bruyère ou sculpture, et bien d'autres ateliers selon les dispositions des bénévoles qui les animaient. Des randonnées dans le massif étaient organisées de manière à connaître les autres camps avec qui d'ailleurs des rencontres sportives se faisaient régulièrement ainsi que des feux de camp durant lesquels chaque groupe montrait ses dispositions théâtrales et chorales.

En 1943, les camps de l'Estérel furent fermés, les chantiers de la jeunesse française furent remplacés par le STO en Allemagne, bon nombre de jeunes se réfugièrent alors dans la clandestinité.

Restent les archives et encore quelques traces sur le terrain !

Discussion philosophique le samedi 19 mars 2022 animée par François LÉOTARD

La culture est-elle un bien commun ?

Je n'ai pas la prétention de pouvoir résumer les instants passés en compagnie de monsieur François Léotard, ministre de la Culture de 1986 à 1990 (entre autres ministères), qui nous fit l'honneur d'ouvrir la série des conférences lors de notre exposition des 20 ans d'existence de notre société à la Villa Aunélienne par cette discussion philosophique placée sous l'égide de Paul Albert Février. Je laisserai donc chacun avec ses propres souvenirs et je peux dire à ceux qui n'étaient pas là, qu'ils ont manqué un grand moment culturel et amical !

Conférence du lundi 21 mars 2022 de Frédéric d'AGAY

Voyage en Provence

Frédéric d'Agay nous fait prendre conscience comment au fil du temps la terre de Provence est devenue cette région si touristique appréciée l'hiver comme l'été par un grand nombre de personnes. Mon résumé, sans les photos présentées lors de la conférence, vous donnera un aperçu assez complet je l'espère, mais vous pourrez retrouver ce cheminement dans le livre écrit par notre conférencier, Voyage en Provence, de Pétrarque à Giono, *paru en 2020.*

Le terme de "Provence" n'apparaissait pas du temps de la romanisation, la région portait le nom de "Narbonnaise". C'est au moment de la division de l'empire romain, à partir de 476 qu'apparut le terme d'"Ultima Provincia" pour cet espace, et le nom de Provence est resté.

C'est seulement au VI^{e} siècle que nous commençons à trouver quelques textes de voyageurs parlant de cette terre. Des voyages engendrés par les pèlerinages qui ont commencé au V^{e} siècle autour des lieux saints, comme l'abbaye de Saint-Victor, ou l'abbaye de Lérins. Rome, cité papale drainait elle aussi bon nombre de voyageurs qui traversaient ainsi la Provence et décrivaient ce qu'ils y voyaient. Puis, avec l'installation des papes en Avignon c'est au cœur de la Provence même que les voyageurs convergèrent ! Pétrarque, poète italien, humaniste et philosophe, haut fonctionnaire du palais pontifical habita une quinzaine d'années à Fontaine de Vaucluse, il y écrivit de superbes poèmes d'amour qui mettaient en valeur les plus beaux lieux de la région et donnaient ainsi envie de la connaitre à ceux qui avaient la chance de lire ses écrits.

Puis, en 1481, la Provence devint française, en continuité du royaume de France ; elle connut alors une affluence plus importante encore de voyageurs. Les voyages s'effectuaient par le Rhône jusqu'à Arles, puis c'est à pieds, à cheval ou en voiturette hippomobile qu'ils se poursuivaient traversant ainsi la Provence jusqu'au port de Marseille. La Sainte-Baume tout

près de là était le second lieu de pèlerinage après Compostelle. Baignée de soleil, la région paraissait moins pauvre que le nord, donc plus attrayante.

Au XVI^e^ siècle, avec la création des carrosses, voyager devint plus facile. Les jeunes gens de bonne famille se devaient alors de faire « le grand tour » pour aller parfaire leurs études en Italie, ils traversaient donc toute la Provence pour cela. Certains laissèrent de nombreux écrits sur ce qu'ils observaient de la vie des provençaux, leurs chants, leurs danses, leurs us et coutumes… Les premiers guides furent alors édités, glorifiant les beautés de cette région, beautés géographiques mais aussi mettant en valeur ses fruits, ses légumes, ses fleurs, son gibier, sa douceur de vivre !

Au XVII^e^ siècle, un érudit, Nicolas Claude Fabri de Peiresc né à Belgentier près de Toulon contribua lui aussi à la gloire de sa région, en effet de nombreuses personnalités venaient le rencontrer à Aix-en-Provence et décrivaient ensuite avec enthousiasme, l'homme et son environnement. Le roi Louis XIV vint en 1660 à Cotignac et de nombreux textes illustrèrent ce voyage, la Provence y était décrite comme une région de toute beauté.

Le XVIII^e^ siècle s'est appelé le siècle des voyageurs, on commençait à ne plus avoir peur de la mer, et donc on voyageait aussi par mer. Sous l'influence de Rousseau les récits s'intéressaient aux paysages, c'est la naissance du « panorama ». C'est aussi un retour à l'Antiquité, les voyageurs s'intéressaient aux monuments antiques restants. C'est aussi la prise de conscience de l'influence du soleil et des bains de mer sur la santé. La Provence ne sera plus alors une terre de beaux paysages que l'on traverse mais une véritable destination, pour venir y voir les monuments, pour venir gouter aux bains de mer l'été, pour échapper à la grisaille du Nord l'hiver. C'est la naissance du tourisme en Provence !

La révolution va stopper net cet engouement pour les voyages, ils ne reprendront qu'au milieu du XIX^e^ siècle.

Les bateaux à vapeur, puis le chemin de fer vont faciliter les déplacements. La Côte d'Azur apparait alors, les gens vont venir, y séjourner l'été puis l'hiver, et beaucoup vont y rester ! De nombreux écrits vont fleurir, c'est à qui décrira le coin encore méconnu du grand public sur cette terre qui commence à se peupler en bordure de mer. Des écrivains provençaux, comme Daudet, Mistral, vont la faire connaître par la littérature, Marseille « porte de l'orient » va connaitre son apogée.

Au XX^e^ siècle, c'est Pagnol et Giono qui vont mettre la Provence dans la littérature, et voilà comment nous arrivons à cette terre de Provence si touristique de nos jours !

Conférence du lundi 28 mars 2022 de Jean-Marie GUILLON

La Résistance dans l'est-varois

À cette conférence, suivie avec intérêt par une nombreuse assistance, une autre personne que moi prit des notes, il s'agit d'Hubert Benoit. C'est donc son résumé qui est présenté dans cette rétrospective des conférences de l'année et je l'en remercie chaleureusement.

Le 28 mars 2022, la conférence de J.-M. Guillon portait sur les années de guerre dans l'est-varois.

Durant cette période, depuis la vallée de l'Argens jusqu'aux Alpes-Maritimes, cette région a présenté plusieurs caractéristiques : la très grande précocité des premières initiatives qui préfiguraient les luttes de la Résistance, la diversité des formes de ce nouveau combat et une opposition diffuse aux conséquences de la défaite à travers des comportements collectifs.

– Dans la seconde partie de l'année 1940, on relève très tôt des initiatives hostiles à l'armistice et à l'occupation de la moitié de la France. Des tracts commencent à circuler, des graffitis apparaissent sur les murs. Tout est à inventer alors dans ces démarches individuelles de rupture et de transgression de l'ordre nouveau établi par Vichy.

Sur cette première période on se reportera à l'article très complet de J.-M. Guillon sur les origines de la Résistance dans la basse vallée de l'Argens[1]. Il y développe en détail certaines informations données durant sa conférence du 28 mars 2022. Il y décrit également d'autres actes d'insoumission relevés par la police de Vichy.

Dans la région se situe aussi un épisode annonciateur du développement de la Résistance : en janvier 1942, à Bargemon, au tout début de sa mission d'unificateur des mouvements clandestins, Jean Moulin vient retrouver un autre résistant, le colonel Manhès.

Petit à petit se nouent des relations et se cristallisent des chaînes de contacts qui deviendront divers mouvements de Résistance, Combat notamment.

– À partir de 1942 la Résistance s'organise et s'engage dans diverses activités : renseignement sur les installations défensives du littoral, réception des parachutages d'armes (les plus importants de la région provençale après ceux des monts du Vaucluse), sabotages, etc. Les agents britanniques du S.O.E. (Special Operations Executive) soutiennent certains réseaux clandestins, tel le réseau Carte du peintre affichiste André Girard.

En 1943, dans les zones rurales, des résistants se regroupent en maquis. Les réquisitions de main d'œuvre à destination de l'Allemagne poussent les réfractaires à s'y réfugier.

Certains maquis auront une existence de courte durée. D'autres résisteront plus efficacement aux forces allemandes aidées parfois par des miliciens français. Ils s'inscrivent de manière importante sur la carte de l'est-varois :

Dans le haut Var, sur le plateau de Canjuers, le maquis Vallier porte le nom de son chef. Il appartient à l'Armée Secrète (AS), elle-même née d'un rapprochement des trois grands mouvements d'obédience gaulliste bien implantés dans le sud de la France : Combat, Libération-Sud et Franc-Tireur. Ces maquisards participeront aux combats de la Libération en août 1944.

Dans le massif des Maures et autour du golfe de Saint-Tropez, les Francs-Tireurs et Partisans (FTP) regroupent des résistants communistes et non-communistes; ils forment le maquis FTP le plus important de toute la Provence et combattront eux aussi aux côtés des Alliés débarqués le 15 août 1944.

– Cependant, distincts de la Résistance organisée, des comportements collectifs exprimaient à leur manière un refus de l'oppression entretenue tant par l'occupant allemand que par le régime de Vichy. J.-M. Guillon fait partie des historiens qui ne limitent pas leurs travaux aux seuls résistants et combattants armés des maquis. Il s'est attaché à mettre en lumière des protestations publiques de la population contre ses conditions de vie ainsi que des manifestations patriotiques.

Dans son article contenu dans le présent bulletin J.-M. Guillon évoque les manifestations de ménagères contre la pénurie alimentaire. Durant sa conférence, s'agissant des femmes qui défilèrent dans la rue à Fréjus le 4 janvier 1942, il a souligné la force de leur protestation au grand jour par ces mots: « *ce ne sont pas des résistantes, mais elles sont en rupture, car il est interdit de manifester et on ose le faire* ».

1 Pages 67-76 du présent bulletin : *Aux origines de la Résistance varoise dans la basse vallée de l'Argens.*

En 1942, répondant aux appels radiodiffusés de la France Libre, dans plusieurs villes de la région des manifestants forment des cortèges les 14 juillet et 11 novembre. À Marseille, le jour de la fête nationale ils sont peut-être 15 000 ; mais ce succès tourne au drame lorsque deux femmes sont tuées lors d'une fusillade déclenchée par des collaborationnistes armés.

Un autre constat révèle pareillement l'évolution d'une opinion publique hostile à l'occupant : lorsque sont célébrées les obsèques de résistants ou d'aviateurs alliés, autour de la cérémonie, l'assistance est de plus en plus nombreuse.

– En conclusion, pour le conférencier, la Résistance n'a peut-être pas joué localement un rôle essentiel sur le plan strictement militaire ; en appui du débarquement de Provence, elle aurait pu être mieux utilisée par le commandement allié. Dans sa diversité, elle a été animée par un esprit commun de patriotisme, que l'on ne doit pas confondre avec le nationalisme. Elle reste en tout cas une référence à la fois historique, politique et morale.

Après sa conférence J.-M. Guillon a répondu aux nombreuses questions posées par une assistance particulièrement attentive.

Comme on le sait, les recherches historiques de J.-M. Guillon ont beaucoup porté sur la Résistance provençale. Soutenue en 1989, sa thèse de doctorat sur la Résistance dans le Var peut être consultée en ligne sur Internet, comme d'autres de ses écrits. En ligne également on peut découvrir les étapes de son parcours d'historien dans un film très vivant que lui a consacré une unité de recherches de l'Université d'Aix-Marseille, l'université où il a longtemps enseigné.

Conférence du lundi 4 avril 2022 de Daniel HAINAUT

Arthur Edward Capel , mentor de Coco Chanel et lien franco-anglais pendant la Grande Guerre

Daniel Hainaut a déjà donné une conférence sur le sujet en 2016, et un bulletin hors-série a été consacré à ce personnage, mais cette fois-ci Daniel insistera sur la méthodologie et le cheminement suivi pour aboutir à la connaissance la plus complète de cet Anglais qui vint finir ses jours dans un accident de la route à Puget sur Argens le 22 décembre 1919.

L'intérêt du conférencier pour ce personnage débute en 2007 en découvrant en bordure de la Nationale 7 et du parking du magasin Go sport une stèle surmontée d'une croix portant cette inscription :

A LA MEMOIRE
DU CAPITAINE
ARTHUR CAPEL LEGION D'HONNEUR
DE L'ARMEE BRITANIQUE
MORT ACCIDENTELLEMENT
EN CET ENDROIT LE 22 DECEMBRE 1919

Les recherches sur Arthur Capel par Google renvoient à Coco Chanel, l'étude de plusieurs sites du web sur Coco Chanel donne quelques renseignements sur Arthur Capel mais pas grand-chose sur sa biographie. L'acte de décès à Fréjus précise qu'il avait 38 ans et qu'il était né à Brighton en Angleterre. Des recherches d'état civil permirent alors d'obtenir l'acte de naissance indiquant qu'il était le fils de Berthe Lorin et d'Arthur Joseph Capel. En remontant dans les recherches ce sont les ascendants qui furent découverts, ainsi le père, Arthur Joseph Capel, employé de bureau, de situation modeste se maria avec une jeune fille française, Berthe Lorin. Berthe, née en France de père inconnu est la fille d'Henriette Lorin qui a porté le nom de son compagnon (décédé quelques années avant la naissance de Berthe) bien que toujours mariée par ailleurs. Fille illégitime, elle fut envoyée très tôt dans un

pensionnat en Angleterre dont le directeur était Thomas Capel, le frère ainé d'Arthur Joseph Capel. C'est certainement lui qui arrangea le mariage entre son neveu Arthur et la jeune française Berthe Lorin, dont la dot était intéressante.

Arthur a souffert toute sa vie de l'illégitimité de sa mère, ce qui expliquerait qu'il se soit intéressé à Coco Chanel, une fille née hors mariage à Saumur, orpheline à 12 ans et élevée en pensionnat religieux elle aussi mais moins fortunée que Berthe. Arthur Joseph Capel devenu négociant maritime permit à son fils de faire de bonnes études qui une fois terminées lui permirent de prendre la succession de son père dans l'entreprise familiale et même de faire fructifier les affaires. Le jeune et fringant Arthur commençant à être connu dans le milieu bourgeois eu pour ami Étienne Balsan, un « gentleman-rider français » qui lui présenta Gabrielle Chanel. Celle-ci tomba immédiatement sous le charme d'Arthur qu'elle appelait « Boy ». Arthur Capel avança des fonds à Coco Chanel pour monter sa propre maison de modiste à Paris puis une autre à Deauville. Lui, à la tête d'une compagnie de navigation donna à ses bateaux des prénoms féminins comme « Berthe », « Henriette », c'est une vie d'aisance et de charme que menait notre Arthur Capel !

Quand la guerre éclata le 4 aout 1914, Arthur Edward Capel s'engagea dans l'armée anglaise (il n'y avait pas de conscription en Angleterre à cette époque, pour combattre il fallait s'engager). Parlant couramment l'anglais et le français il fut officiellement recruté comme interprète auprès du général chargé de la coopération anglo-française. Il devint alors un agent de liaison entre les deux armées et les deux gouvernements, il avait le don de la communication et participait à de nombreuses réunions anglo-françaises. Ami de Clemenceau et de Lloyd George, reçu à l'Élysée, il joua un rôle important pour développer la coopération entre la France et l'Angleterre et préparer le traité de paix. Comme industriel, avec sa compagnie de navigation il fournit des quantités importantes de charbon anglais pour les aciéries françaises. Bon prince, il fit profiter Coco Chanel de ce succès financier en l'aidant à monter une véritable maison de couture à Biarritz.

En aout 1918 il épousa une veuve de la noblesse anglaise, Diana Lister avec qui il eut une fille née en avril 1919. À Noël 1919, il entreprit un voyage dans le sud de la France pour acheter une maison et c'est à Puget que sa vie s'arrêta dans l'incendie de sa voiture après l'éclatement d'un pneu. Les obsèques religieuses eurent lieu dans la cathédrale de Fréjus puis à Paris, sans la présence de Coco Chanel. Il fut inhumé au cimetière Montmartre à Paris.

Conférence du jeudi 7 avril 2022 de Philippe CANTAREL

Fréjus, 2000 ans d'histoire

En fait c'est 2600 ans d'histoire que Philippe Cantarel, s'appuyant sur un très beau diaporama reprenant chronologiquement l'apparition des monuments qui font l'histoire de Fréjus nous a présenté ! Une promenade dans le temps alimentée de faits historiques et d'anecdotes peu connues. Je ne vais donc pas vous résumer 2600 ans d'histoire ! Mes notes rapporteront seulement une liste des monuments présentés et quelques phrases relevées par ci par là. Le mieux, pour vous lecteur, serait de compléter mon résumé en vous procurant le livre de Philippe Cantarel, Fréjus Mémoires d'un guide*, paru en mars 2022 et vendu à la librairie Charlemagne et à l'office de tourisme de Fréjus.*

Bien avant les Romains, ce qui nous fait remonter dans le temps a bien plus de 2000 ans, les hauteurs de notre région étaient occupées par les tribus celto ligures, les Grecs installés à Massalia avaient dédaigné ce coin marécageux où fut installée en 49 avant JC la cité romaine de Forum Julii, un port militaire devenue une riche colonie romaine. Des colonnes trônant à l'entrée de la ville, colonnes destinées au temple d'Auguste à Narbonne et repêchées au large

du golfe de Saint-Tropez après un séjour de 2000 ans dans l'eau, au vivier récemment découvert nous parcourons en images un grand nombre des 30 sites classés au titre des monuments historiques : le théâtre, l'amphithéâtre, l'aqueduc, les thermes, le port, son vivier, la porte des Gaules et ses traces laissées par les chariots romains, les remparts de 8 mètres de haut et 2 mètres d'épaisseur sur lesquels est installé l'aqueduc, la porte de Rome dont il ne reste qu'un poteau sur lequel une croix a été installée à l'époque chrétienne, les fantômes piliers de l'aqueduc, la Lanterne d'Auguste, un amer de 10 mètres de haut qui signalait l'entrée du port romain, le pont des Esclapes… Et aussi tous les objets retirés lors des fouilles et visibles au musée archéologique de Fréjus : l'Hermès bicéphale (le seul objet classé au patrimoine mondial de l'Unesco), les vases, les bijoux, les mosaïques … Une belle balade dans l'antiquité romaine !

La suite du diaporama entraine le conférencier et ses auditeurs dans la période chrétienne ; le baptistaire élevé au IV^{e} siècle par les Romains fut à la charnière de la présence épiscopale dans la cité, l'évêque Léonce acceptant la charge refusée par son prédécesseur est considéré comme étant le premier évêque de Fréjus. Les constructions se succédèrent sur plusieurs siècles : le palais épiscopal, la cathédrale, le cloître qui n'était qu'un parvis d'entrée de la cathédrale, les remparts moyenâgeux puis les remparts modernes et leurs tours rondes « ouvertes à la gorge » qui permettaient de tirer sur l'assaillant pénétré à l'intérieur…

Puis le diaporama s'écartant du centre-ville c'est une série de photos de villas qui donne lieu à commentaires et anecdotes, celle à « boite à vue » ou clocheton comme la villa Marie, la luxueuse villa Aurélienne, puis aussi les immeubles cossus et les fontaines. Voyageant encore plus loin du centre-ville mais plus près de notre époque le diaporama entraina l'assistance à survoler la base aéronavale, puis la Pagode et la Missiri, pour terminer par le monument dédié à la Force Noire et le théâtre « le Forum » !

Et 2600 ans d'histoire furent ainsi ramenés à quelques heures bien sympathiques !

Conférence du jeudi 5 mai 2022 d'Yvan GASTAUT

Histoire, sport et patrimoine dans le département du Var

Yvan Gastaut, après avoir conseillé à l'auditoire d'aller voir le Musée National du Sport inauguré en 2013 à Nice, posa en préambule la problématique suivante : « En quoi le sport est-il patrimonial ? » Sa conférence illustrée de nombreuses photos, d'anecdotes et de courtes vidéos fut une réponse des plus convaincantes.

Il est bien évident que les grandes épreuves sportives comme « le Tour de France » allient sport et connaissance du patrimoine. Les médias et le public y jouent un rôle très important, le sport reste le maître du jeu, mais le patrimoine s'invite et s'incruste largement ! Cela dit, c'est aussi l'évènement sportif en lui-même, répétitif annuellement, attendu par le public, et guetté par les médias qui est en soi patrimonial !

En effet ce qui va contribuer à faire du sport un fait patrimonial c'est le souvenir commun sociétal, le souvenir commun des grandes épreuves sportives, des dates, des femmes et des hommes dont les noms restent gravés dans la mémoire collective, c'est un patrimoine qui appartient à un club, à un groupe, à une ville, à une région, à une nation, alors n'est-il pas patrimonial le sport ?

De plus, le sport est né dans des lieux naturels, ces lieux sont devenus petit à petit des espaces dédiés, des espaces spécifiquement aménagés, des espaces construits, durables, et selon les épreuves qui s'y sont déroulées le public va l'investir autrement que par le biais du sport. Ainsi des stades prestigieux deviennent des lieux touristiques et le public les visite en dehors des épreuves sportives qui s'y déroulent, c'est alors un patrimoine historique que le public

vient voir, par le fait des constructions sportives deviennent patrimoniales et quasiment monuments historiques !

Et si c'était encore nécessaire pour convaincre que le sport est bel et bien patrimonial on pourrait ajouter, les peintures célèbres comme la série des footballeurs de Nicolas de Staël, les statues aux abords des stades et dans les ronds-points des villes, les frontons sculptés de certains monuments, mais aussi les collections de photos de sportifs, des cartes postales, des maillots, des casquettes qui deviennent cultes ; tout cela est bel et bien patrimonial et méritait un musée !

Bien ! Le sport est patrimonial, mais le département du Var répond-il à la problématique énoncée ? Bien évidemment !

Le Var est un très beau département pour le sport, propice à de nombreux sports de pleine nature, il a aussi l'avantage de présenter un fort potentiel touristique. Les épreuves sportives font connaître le patrimoine d'une région c'est indéniable, mais inversement la région peut mettre en valeur le sport en proposant des épreuves sportives à partir d'un thème patrimonial, en décembre prochain par exemple il est prévu qu'une course traverse les monuments historiques de Fréjus. Nous avons là les liens évidents entre sport patrimonial et monuments du patrimoine !

Si c'était encore nécessaire de convaincre l'auditoire une série de vidéos présentant des évènements sportifs passés et actuels et des lieux nés du sport, tous en rapport avec le Var et devenu patrimoniaux fut présentée par le conférencier :

La « Nioulargue » créée en 1850 (mot provençal traduit par « le nid du large ») devenue les « voiles de Saint-Tropez » ; la course automobile féminine Paris–Saint-Raphaël créée en 1929 et qui perdura pendant 45 ans ; le rallye du Var créé en 1950, le tour cycliste du haut Var créé en 1969, la ronde cycliste de Brignoles ; les démonstrations folkloriques et gymniques des tirailleurs sénégalais, à Fréjus en 1921, en présence du colonel Lame[2]… Et aussi le stade Félix Mayol à Toulon, né du mécénat d'un chansonnier de la cité, le circuit du Castelet, fleuron de la formule 1, né en 1970 du mécénat d'un industriel varois… Bref il y avait de quoi convaincre ; l'histoire, le sport et le patrimoine sont bel et bien liés dans le Var !

Le conférencier de conclure par ceci : les sociétés évoluent, le sport aussi, tout en restant patrimonial, vecteur de bonne condition physique et de moralité il devient aussi vecteur d'économie pour un territoire, « le Roc d'Azur » en est l'expression actuelle !

2 NDLR : le conférencier nous a gentiment transmis ce petit film, qui complète notre fonds documentaire sur ce personnage qui nous est cher.