

Les Bormettes, une *double histoire industrielle* pour la rade d'hyères - De la mine d'argent à l'usine de torpilles des Schneider, 1885-1910

HYERES, DE 1870 A 1914

Le temps des équipements



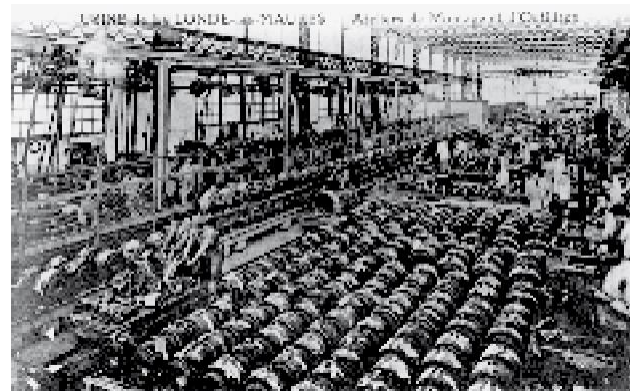
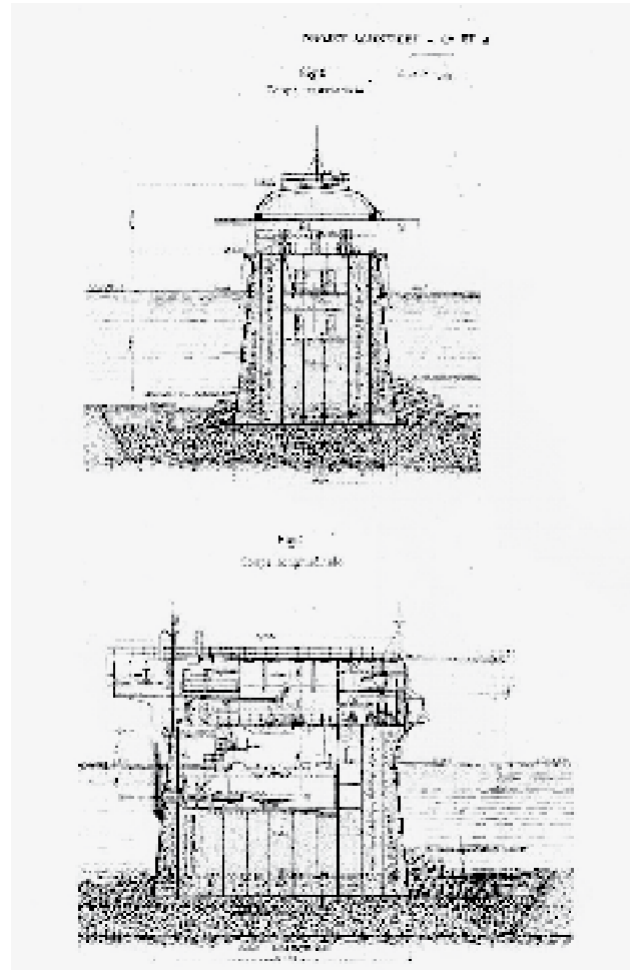
La double industrie de la terre et de la mer : les serres servent à acclimater les végétaux exotiques et primeurs qui deviennent la première ressource économique de la commune. Les hôtels en sont la deuxième industrie. Sur terre, serres et palmiers; sous mer, torpilles sous-marines, et entre terre et mer, malades et touristes changent leur nom d'*hivernant* en *estivant*.



En haut : Hyères, vue depuis la plaine, photographie Gustave Eiffel, 1884.
En bas : Hyères, vue depuis le Castel Sainte-Claire, 1889.

De 1870 à 1914, le temps des équipements

- ① L'industrie du transport, *l'industrie paysage - Le train entre en quatre gares d'Hyères*, 1875
- ② *Eau courante, eau payante*, la CGE - L'offre de la Compagnie Générale des Eaux à la ville, 1876
- ③ Deuxième balnéarité : *La Plage - Des promenades climatiques aux bains de mer*, 1876
- ④ D'un pré « *champ de course* » à l'équipement *hippodrome* - D'un bord de Gapeau au bord de mer, 1862 à 1907
- ⑤ Nouveau cimetière de la Ritorte, ni *cimetière-jardin*, ni *camposanto* - La figure du *mouroir national* sort de la ville, 1882
- ⑥ *Jardin d'essai* pour les plantes, du *Jardin du Roy* au *jardin public* - Alexis Riondet et Olbius Riquier lèguent leurs *campagnes* à la ville, 1868
- ⑦ *Jardin d'essai* pour les hommes, *l'école d'Agriculture - La terre de La Dindonne, de la ferme à l'école*, 1898
- ⑧ Un monument pour *l'Ecole de la République* - Ecole supérieure de garçons : Anatole France ou Charles Peguy ? 1886
- ⑨ **Les Bormettes, une double histoire industrielle pour la rade d'Hyères - De la mine d'argent à l'usine de torpilles des Schneider, 1885-1910**
- ⑩ *Hôtels deuxième génération* - Du Grand Hôtel des Palmiers au Golf Hôtel, 1880-1907
- ⑪ *Quatre églises anglicanes* pour la Colonie anglaise - Lieux de culte et architecture victorienne : l'église anglicane de l'avenue Victoria, 1884
- ⑫ La figure de la *fontaine*, un monument pour l'eau - Alexis Godillot offre quatre fontaines à la ville, les *élégantes parisiennes*, 1881
- ⑬ Les Hospices Civils de Lyon annexent Giens - Hôpital maritime et sanatorium, Renée Sabran, 1892
- ⑭ *Nouvel habitat rural* dans la plaine agricole - *Les Nartettes*, maison maraîchère et magnanerie à Hyères, 1870
- ⑮ *Villas des villes*, maisons d'architectes : la villa Anémone - *Paugoy, un architecte marseillais à l'œuvre*, 1876
- ⑯ *Villa des champs*, agriculteurs en ville : la villa Baptistine - « *André Doneti et fils, entreprise de maçonnerie et d'exportation d'huile d'olive* », 1894
- ⑰ La figure du *projet qui peine*, *le Grand Casino* - Enfin un statut de *ville balnéaire avec casino*, 1901
- ⑱ La figure du *projet qui dure*, la Caserne Vassoigne - L'opportunité du terrain des Allées Vertes, 1904
- ⑲ Architecture orientaliste au Hammam, rue Lyautey - *De l'eau des champs à l'eau ludique* : la figure du *bain public* dans la ville, 1902
- ⑳ Les Dames de France achèvent la ville du Second Empire - *Escalator de Grand Magasin et passage vers la modernité*, 1907
- ㉑ Un rêve d'île, le *chez-moi* d'un milliardaire, François Fournier, *l'homme qui fait le site - Une île en cadeau de mariage* pour Sylvia de Porquerolles, 1912



En haut, à gauche : le lavoir du minerais, mine des Bormettes, carte postale début XX^e.
 A droite : Elévation et coupe de la base d'essai du lance-torpilles (l'île aux torpilles) Schneider, publié dans la revue *Sciences et Avenir*, 1907.
 En bas, de gauche à droite : le château des Bormettes et l'usine Schneider aux Bormettes, cartes postales début XX^e.

Les Bormettes, une double histoire industrielle pour la rade d'Hyères

De la mine d'argent à l'usine de torpilles des Schneider, 1885-1910

A peine plus de vingt ans se sont écoulés entre l'obtention, en 1885, par Victor Roux d'une concession de mines de plomb, argent et autres métaux connexes et l'arrivée depuis les chantiers navals de La Seyne, par voie de mer, de « l'Île aux Torpilles » Schneider, appelée encore Batterie des Maures, en 1907, exploit technique qui fait « la une » des revues de *L'Illustration* et de *Science et Vie* en 1909. De la première résulte un complexe minier où près de mille personnes travaillent en 1890 ; de la deuxième, une usine militaire qui employait encore plus de 300 personnes jusqu'aux années 1990. Le lieu énonce ainsi, par l'histoire de son sous-sol, son appartenance au massif géologique et géographique des Maures, et par son histoire militaire maritime, sa relation à Toulon. En condensant cette double histoire industrielle, le site témoigne ainsi de cette *richesse de l'entre-deux*, qui caractérise la région hyéroise.

Sous le Second Empire, la diversification des activités de mises en valeur - salines, harras, ver à soie, viticulture - était restée majoritairement agricole, à l'exception de l'exploitation de soude et de la mine de cuivre de Cap Garonne. De la mise en valeur agricole au XVIII^e siècle à la mise en valeur touristique et environnementale du XX^e, le site des Bormettes *condense quatre siècles de l'histoire du paysage hyérois* et écrit presque à lui tout seul le chapitre de son histoire industrielle.

L'industriel V. Roux acquiert les 295 ha de l'ancien domaine d'Horace Vernet. Cette appropriation s'inscrit dans le mouvement général des mutations foncières du XIX^e siècle, devenues plus nationales et internationales que celles, locales, du XVIII^e. Administrateur des mines de la Grande Combe, aventurier de l'industrie, Roux exploite ainsi en 1885, sur un ancien domaine agricole, une des plus importantes mines argentifères d'Europe. Contre l'opinion qui ne voyait aux Bormettes, déjà connus depuis l'Antiquité, qu'un cabinet de minéralogie impropre à toute exploitation industrielle, V. Roux investit d'importants capitaux et réussit donc à exploiter le filon de l'Argentière de 1885 à 1908, filon dont le minerai est expédié par voie maritime. Un appontement de 90 m de long construit sur la plage de l'Argentière permet aux chalands de 300 tonnes d'accoster près du site. En 1899, le mouvement du port est estimé à 50 000 tonnes et de 1885 à 1907, à son apogée, 161 500 tonnes de zinc sont produites par la Société anonyme des Bormettes.

Le puits principal de la mine, situé plage de l'Argentière, descend à 600 m sous le niveau de la mer. Il fait des Bormettes un site phare de l'exploit scientifique et technique. Les pompes fonctionnent jour et nuit. En 1890, plus de 900 personnes, dont 240 enfants, travaillent à la mine. En 1897, une fonderie est créée, pour traiter le minerai directement sur le site. Mais, elle a une capacité réduite et le gros de la production est toujours acheminé par mer sur Anvers et les ports des mers du Nord. Il en reste une cheminée couchée, surnom qui dit assez bien l'originalité formelle et technique de cette canalisation de brique rampant sur la colline. En 1899, deux autres filons sont mis en exploitation, au Nord de la commune, à la Rieille, à Collobrières, à 15 km de la mine de l'Argentière, et au Verger. Le chemin de fer Decauville relie huit fois par jour le village au port, aux mines et à la fonderie. En 1901, la population de La Londe a quadruplé depuis 1885 et le hameau accède au statut de commune. Avec le détachement de La Londe, l'histoire minière des Bormettes disparaît définitivement du paysage hyérois. Ce travail d'histoire a pour objet de l'y réinscrire.

Après l'année 1900 où les actions cotées en bourse atteignent une valeur record, l'activité périclité malgré la diversification des minerais. C'est dans ce contexte que commence le deuxième chapitre de l'histoire industrielle du site des Bormettes, avec l'implantation d'une usine d'armement Schneider. En 1904, et compte tenu précisément des atouts de la rade d'Hyères, Schneider s'intéresse de près au site des Bormettes : les ateliers du Creusot ont mis au point un nouveau type de torpilles pour lesquels il n'existe encore aucun champ de tir. Le Ministère de la Marine incite Schneider et Cie à construire une batterie d'essais de lancement en Méditerranée, où l'absence de marée rend les essais sous-marins plus aisés que dans la Manche. La seule solution viable pour les besoins de la station expérimentale du lance-torpilles apparaît être la création d'un îlot artificiel qui fut construit selon les procédés Hennebique aux chantiers navals de La Seyne. La ferme Roux est choisie pour installer des ateliers de construction, car « ...elle permet d'allier les avantages des fonds de la rade d'Hyères avec la protection des vents d'Est par le cap de Léoube, l'abondance de l'eau douce disponible et surtout [...] à proximité de Toulon et protégé contre une attaque de l'ennemi par les défenses du camp retranché de Toulon... ».

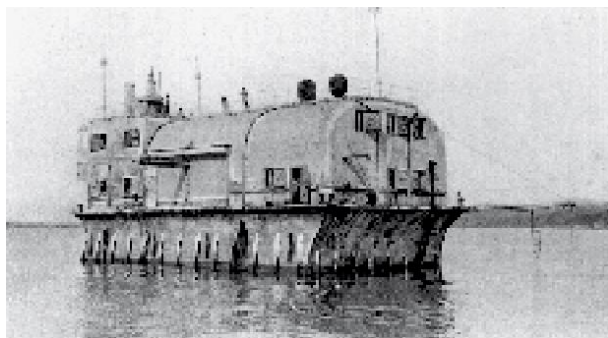
A la veille de la guerre, les Schneider décident de fabriquer les torpilles sur place et construisent l'immense halle de 10 000 m². Une usine destinée à fournir l'électricité est installée en bord de mer et l'un des deux appontements de la mine sert à acheminer les torpilles. Une autre usine est également implantée à Saint-Tropez. L'aménagement du site de l'usine compose avec ses données naturelles et commence par le détournement du cours du Maravenne qui le borde. On note l'emprunt au vocabulaire traditionnel du château dans le tracé d'une allée monumentale, plantée d'une alternance de palmiers et de platanes, depuis l'ancienne route de Brégançon jusqu'à la grille de l'usine. La maison du directeur, elle, se loge en front de mer.

Une cité ouvrière est édiflée sur le modèle de celles construites par les Schneider dans leurs installations du Creusot ou de Normandie, entre 1912 et 1920. Une première tranche de construction édifie deux maisons de contremaître à 12 000 F l'une et huit maisons de deux logements de 3 pièces à 9 000 F l'une. Au terme de la deuxième phase, la cité accueille 11 maisons de cadres et 103 maisons d'ouvriers construites en deux temps dans un habitat en bande puis structuré à partir d'une place avec salle des fêtes, école, coopérative alimentaire, bureau de poste, boulangerie et café associatif, le bar de l'Etoile, toujours en fonctionnement. Les maisons sont équipées d'eau courante, d'un appartement abritant un lavoir individuel, et d'un jardin ouvrier privé. Ce confort est tout à fait exceptionnel pour l'époque, et aujourd'hui encore, la cité des Bormettes apparaît comme un petit coin de paradis. Elle allie le caractère d'un coron du Nord et d'une place provençale, l'ambiance rurale populaire de ses jardins ouvriers et l'avantage d'une situation en bord de mer. Un accord entre le ministère de la Défense et la municipalité a permis le rachat des maisons par leurs locataires autour de 1990 et la cité des Bormettes est aujourd'hui encore l'âme des anciens de l'usine. Bien vivante et malgré la démolition d'une des bandes bâties, la plus détériorée,

la cité des Bormettes reste un des rares témoignages du logement ouvrier industriel en littoral varois. Ferme et laiterie complétaient la cité ouvrière, conception de la cité tel une *ville dans la ville*, recomposant son propre équilibre ville/campagne à l'intérieur du projet philanthropique patronal. Implantées sur les terrains de l'actuel camping Miramar et fournissant du travail à une partie des épouses d'ouvriers, elles approvisionnaient la coopérative où les employés dépensaient une part convenable de leur salaire, en monnaie Schneider. La cité possédait un kiosque à musique où la fanfare de l'usine jouait régulièrement. Il était, dit-on, de bon ton d'être musicien pour se faire embaucher chez Schneider. En 1920, la société double la ligne du chemin de fer Decauville de la mine et construit sa propre ligne métrique, directement relié celle du chemin de fer du littoral.

Ainsi, de 1912 à 1933, date à laquelle la société des Mines des Bormettes est dissoute, dans un littoral caractérisé par un paysage de grands domaines viticoles et de début d'urbanisation balnéaire, cohabitent en front de mer et au bord du Maravenne, un carreau de mine aux installations imposantes et une usine qui a étendu de manière tout à fait novatrice jusqu'au territoire marin son espace industriel. Cette coexistence improbable a été admirablement dépeinte, dans une fresque sociale fine et pleine d'humour, par un des anciens mineurs polonais, Yan Malacki, devenu Jean Malaquais. Son roman, *Les Javanais*, left comparer à Albert Londres ; il obtient en 1930, le prix Renaudot.

Un nouveau château se bâtit au début du siècle, sur le modèle du Château Talabot de Marseille ; l'ancien, par différence, prendra le nom de château Horace Vernet. Une nouvelle reconversion de ce dernier ajoute encore à la densité historique du lieu. *Georges Herbert, officier de la Marine*, considéré comme un des pères de la discipline de l'éducation physique, y installe avec son épouse une colonie, *La Palestre*, pour l'éducation des jeunes filles. Le mode de vie hygiéniste tient de la vision de la nature de Rousseau



et de l'expérience sociale de Proudhon, de l'héritage de la colonie agricole, de la discipline militaire et du *sanatorium*. Elle s'inscrit dans cette histoire des explorations de lieux de vie collective. L'expérience de La Palestre s'ajoute à la typologie de celles que le paysage hyérois décline sur les axes croisés de l'accueil et de l'éducation dans le domaine de l'exploration des dimensions sanitaire et sociale des ressources du site.

Après la guerre, avec l'évolution de l'armement, l'usine se convertit dans la fabrication d'armes. Nationalisée en 1936, elle devient propriété de la DCN (Direction des Construction Navales). L'usine ferme en 1993. A cette époque, le château Horace Vernet accueille l'école des transmetteurs de la Marine. Il fait l'objet d'un agrandissement, avec le bâtiment de l'Astrolabe et rejoint le patrimoine des Postes et Télécommunications (aujourd'hui France Télécom). La révolution industrielle marque son passage dans le paysage littoral hyérois avec une collection de traces aussi peu conventionnelles que dense : un puits de mine de 600 m de profondeur ; un chemin de fer dissocié de l'infrastructure des circulations urbaines ; une cheminée couchée ; une île artificielle en béton, premier récif artificiel, une usine électrique, qui sert d'amer pour les marins ; une halle métallique de 10 000 m², de système constructif de type Eiffel, à 100 mètres de la plage ; une cité ouvrière avec des maisons avec eau courante, jardins, un théâtre, une coopérative et une ferme ; enfin, une allée monumentale de platanes et palmiers.

Ville dans la ville, le site des Bormettes reproduit ce trait qui singularise Hyères, d'être une ville bâtie dans un jardin de bord de mer. Comme l'ouvrier de l'arsenal, l'ouvrier des Schneider est à la fois paysan et pêcheur. Construire des bateaux fait partie du loisir communautaire des ouvriers de la cité. Chaque année, une régata est organisée avec la flotte de la Marine, dont les ouvriers de chez Schneider sortent rituellement gagnants, au prix d'un entraînement quasi militaire qui a lieu le matin avant l'heure du pointage à l'usine. L'île aux torpilles est une entrée fascinante pour donner à lire la complexité du site. C'est le voyage par mer de l'île qui redessine la cohérence territoriale jusqu'à la Côte des Maures, depuis le creux Saint-Georges de Saint-Mandrier, où les sous-marins Schneider sont montés, et en passant par les chantiers navals de la Seyne où Hennebique la construisit. L'île aux torpilles

Page précédente : A gauche : la base d'essai surnommée la machine àoudre, photographie début XX^e.

A droite : habitat en bande de la cité ouvrière, photographie début XX^e.

illustre une des dimensions patrimoniales attribuées au paysage, dans sa capacité de relier : non seulement *le territoire marin et le territoire terrestre* mais aussi deux secteurs, *le tourisme et le social* et deux époques, *le passé et le présent...*

Faut-il détruire l'île aux torpilles parce qu'elle serait une verrue dans le paysage, ou au contraire, comme le pont basculant de La Seyne, le classer comme patrimoine du XX^e siècle, en tant que témoin de cette histoire de l'industrie ? La question ne se pose plus puisqu'elle a été arasée dans les années 1990. Précisément, cette histoire de site intègre l'histoire de sa destruction. Une mobilisation citoyenne et la création d'un collectif ont empêché en 2000 la destruction du site et aidé à sa reconquête en tant que patrimoine industriel. Le site est devenu cas d'école pour mettre en débat la question du patrimoine.

La valeur patrimoniale de l'usine des Bormettes est aussi le poten-

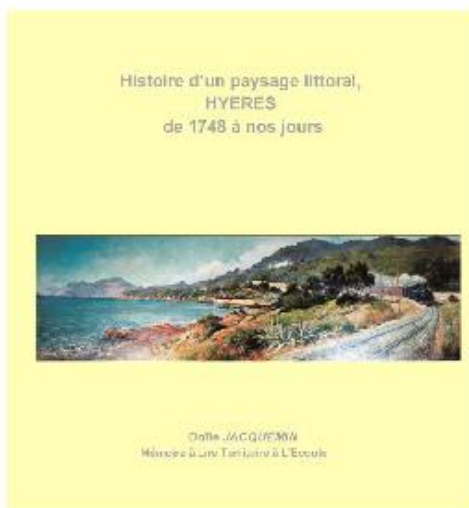


tiel que permet son implantation : 10 000 m² bâti disponible, à 100 m de la mer, tel un poste avancé, tête de pont en Méditerranée, elle représente un héritage que la loi Littoral ne permettrait plus de construire aujourd'hui. Ainsi l'histoire du paysage des Bormettes, reconstituée dans sa linéarité depuis l'occupation des moines de la Chartreuse de la Verne jusqu'à l'état d'abandon de la friche d'aujourd'hui témoigne de la dilution totale de responsabilité qui permet de brader des qualités d'un paysage littoral, patiemment constituées en quatre siècles de mise en valeur diversifiées. Elle fait écho à cette responsabilité collective évoquée par A. Canessa à propos de la disparition de la vue du phare de Porquerolles. « Ne sommes-nous pas tous coupables ? » Et s'il était encore temps ? L'usine murée est toujours en attente de projet. En prolongement de la carte manifeste éditée pour les journées du patrimoine de 2001 (cf. pp. 386, 387), l'allée plantée de la rangée démolie des maisons ouvrières délabrées s'offre comme terrain idéal pour y implanter un projet d'une cité ouvrière manifes

BON DE COMMANDE

De la *conquête* à la *quête*¹, le récit articule le *quoi* et le *comment* :

Comment on passe d'un terroir à une ville ; comment, de la terre paysanne fabriquée par la ville médiévale, la terre devient agricole puis horticole et maraîchère, puis, à vendre ; comment et quand, de l'espace villageois au territoire, la terre devient parcelle, puis terrain à bâtir et lotissement ; comment de l'hôtel noble, de l'hôtel de voyageur et de la bastide rurale, naît la villa suburbaine ; quelle est leur contribution à la forme urbaine d'Hyères et, en général, aux figures aujourd'hui connues de la résidence secondaire et du pavillonnaire, comment la villégiature fait progresser l'agriculture et réciproquement, comment l'on passe de la banalité des moulins à la banlieue ; comment la serre emprunte à l'art des jardins et sort du jardin du roi pour gagner le champ du paysan ; comment le jardin du roi se reformule au XIXe siècle en une école d'agriculture et un jardin d'acclimatation, puis au XXe siècle en un Parc national dans l'île de Port-Cros ; comment le phare et le vapeur font du rivage un littoral ; comment le jardin marin devient jardin planétaire et fait passer de la serre à l'effet de serre et comment l'aménagement du territoire substitue à une histoire de conquête l'actuelle quête de l'aménagement durable : prendre le temps de s'essayer à penser, agir et vivre autrement.



25 € / ISBN : 978-2-912433-13-8/ en librairie ou en ligne sur le site maltae.org

Pour recevoir le catalogue des éditions *Mémoire à Lire Territoire à l'Ecoute*, s'adresser à MALTAE
32 chemin Saint Lazare 83400 Hyères maltae2@gmail.com - Tel/fax: 04 94 35 24 62

Nom Prénom

Adresse

Téléphone et Email

¹ Jean Marc Lévy-Leblond, *L'esprit de sel*,