

# La rade d'Hyères et l'aventure maritime par l'Amiral Georges PRUD'HOMME

## Plan

1. Présentation de la rade d'Hyères, les Iles d'Or
2. Caractéristiques de la Rade
3. L'Histoire maritime
  - a. L'Antiquité : Olbia grecque puis Romaine
  - b. Les XVIe et XVIIe siècle : de François Ier à Louis XVI
  - c. État actuel
4. Conclusion

## 1.- Présentation de la rade d'Hyères et des Iles d'Or

La rade d'Hyères se compose de 3 éléments caractéristiques :

- ⇒ au nord une côte basse, facile d'accès, limitée à l'est par une barre rocheuse (Cap de Brégançon, Cap Bénat)
- ⇒ à l'ouest un double tombolo unique au monde qui relie la côte à la presqu'île rocheuse de la presqu'île de Giens
- ⇒ au sud par les Îles d'Hyères ou Iles d'Or. Archipel de 4 îles principales qui créent une large baie abritée des vents dominants (Mistral ou vent d'Est) sur une distance de 16 km en longueur et de 10 km en largeur.

L'archipel des Îles d'Hyères est un prolongement géologique du massif des Maures que la montée des eaux après la fin de la glaciation (- 20 000 ans) a isolé de la terre.

Cet archipel comprend :

- ⇒ La presqu'île de GIENS
- ⇒ PORQUEROLLES, situé dans le prolongement de la presqu'île de Giens (1254 ha)
- ⇒ PORT CROS, l'antique Protée de 650 ha. La plus élevée et la plus montagneuse des Îles, dotée d'une flore exceptionnelle. Elle est le seul parc national de France à la fois terrestre et maritime.
- ⇒ BAGAUD, 45 ha, réserve du Parc national de Port Cros et interdite d'accès
- ⇒ LE LEVANT, 900 ha, occupée actuellement à 80% par le Centre d'essais de la Méditerranée propriété de l'Etat (DGA)

## 2.- Caractéristiques de la Rade

La côte varoise et les Îles d'Or créent une zone (appelée rade d'Hyères) exceptionnelle en terme de protection et de ressources pour la navigation côtière qui va être le cas jusqu'au XIXe siècle.

De quel type de navigation va-t-on parler ? :

- ⇒ d'une navigation locale (pêche et flibuste) avec de petits bateaux,
- ⇒ d'une navigation commerciale (transport de denrées) qui longe la côte depuis l'antiquité jusqu'au XIXe siècle,
- ⇒ d'une navigation militaire (mouillages, entraînement et défense de la rade de Toulon),
- ⇒ enfin récemment d'une navigation de plaisance (régates pré Olympiques).



La Rade en termes de protection et d'abri :

- ⇒ Face à la houle, au clapot de la mer ouverte provenant des vents traditionnels (Mer du vent) ou des phénomènes météo à plus longue distance (Orages, tempêtes tropicales, tsunamis..) car les Îles sont d'excellents brise lames équivalents à des jetées de port.
- ⇒ Physique toujours avec des fonds d'excellente tenue (vase et sable), peu profonds (les fonds de 20m sont en gros à 3 km de la côte sauf au niveau des barres rocheuses)
- ⇒ Physique enfin avec son port de lagune naturellement protégé par le tombolo qui a permis dans l'antiquité de créer la station grecque d'OLBIA (600ans Av JC)
- ⇒ Géographique par sa situation médiane, en droiture entre la Catalogne et la Ligurie (Gênes) entre la côte basse et dangereuse du Languedoc et l'absence de havre le long de la côte rocheuse de Cannes à Gênes (à part Villefranche).
- ⇒ A terme par la construction humaine de dispositifs militaires sur les points hauts (fortins et batteries) pour protéger les navires de leur puissance de feu.
- ⇒ Les pirates turcs et d'Afrique du Nord qui ont terrorisé les habitants de la côte jusqu'au début du XIXe siècle utilisaient aussi les Îles d'Or comme un lieu de mouillage et de ravitaillement. La succession des criques, d'écueils et d'ilots rend leurs embuscades difficiles à déjouer pour les barques de pêcheurs locaux et les navires de commerce venus s'abriter où se ravitailler.
- ⇒ A l'heure actuelle le plan d'eau permet des conditions de régularité de vent sans clapot qui milite pour la mise en œuvre de régates de niveau international, comme les régates préolympiques ou la recherche de record de vitesse à la voile comme celui détenu par l'Hydroptère le 5 septembre 2009 :

Après des années et des années d'essais infructueux et de casses matérielles, l'Hydroptère a réussi ce samedi dans la rade d'Hyères à décrocher le prestigieux record absolu de vitesse sur l'eau avec un run de 500 mètres chronométré à 51,36 nœuds de moyenne (95,11 km/h), soit presque un nœud de plus que les 50,57 du kitesurfeur français Alexis Caizergues l'an dernier en Namibie. Alain Thébaud et son équipage ont également pulvérisé le record de vitesse sur un mille nautique (1852 mètres), le portant de 43,09 nœuds à 48,72 nœuds (90,22 km/h). Pendant son run, le "bateau volant", cher à Eric Tabarly, a même franchi la barre des 100 km/h en pointe de vitesse.

## La rade d'Hyères et l'aventure maritime par l'Amiral Georges PRUD'HOMME

(Suite de la page 8)

### La Rade en terme de ressources locales

- ⇒ Points d'eau et cours d'eau douce (Roubaud, Gapeau, le Maravenne à La Londe) qui permettent de ravitailler tant les navires marchands que les navires de guerre (Ayguade)
- ⇒ Présence de Salines depuis l'antiquité dont la production permet la conservation des aliments.
- ⇒ Présence d'une plaine alluviale riche, cultivée depuis la création des colonies filles de Marseille sur la route commerciale côtière entre l'Italie et l'Espagne.
- ⇒ Présence de bois pour la réparation des bateaux : « le 20 juin 1524, l'escadre quitta les îles de Marseille. Elle comptait 30 voiles tant latines que carrées qui, toutes déployées pour le départ, offraient un beau spectacle. Leur capitaine général est Monsieur l'Amiral de Lafayette et, d'après ce qu'on dit, elle vont rencontrer l'escadre qu'ont armée les Génois et les Espagnols. Je note qu'après le départ de notre escadre et, alors qu'elle se trouvait dans la rade d'Hyères, les navires s'arrêtèrent pour s'approvisionner en bois ; c'est alors qu'arriva un brigantin qui leur annonça que l'escadre des ennemis était devant Antibes »(Histoire journalière de Valbelle p118).
- ⇒ Sans parler des biens et personnes qui faisaient le fond de commerce des barbaresques et pirates dont on vient de parler.

### 3.- La Rade et l'histoire maritime

#### Dans l'Antiquité.

- ⇒ Le monde grec antique est un ensemble de Cités-Etats réunies par une culture et une langue communes. A partir du VIII<sup>e</sup> siècle av JC certaines cités fondent des colonies en Italie du sud et en Sicile, ainsi qu'en mer Noire. PHOCEE, importante cité de la côte turque, principalement motivée par des intérêts commerciaux va participer à ce mouvement d'expansion. Au VI<sup>e</sup> siècle, elle fonde en Méditerranée occidentale, les colonies de MASSALIA (Marseille) en Provence, ALALIA (Aléria) en Corse, EMPORION (Ampurias) en Catalogne et ELEE en Campagne. Ces dernières jouent le rôle de comptoirs dans lesquels les matières premières (argent, cuivre, étain, céréales) et les esclaves issus de l'arrière pays sont échangés contre des produits finis (vaisselle, objets de luxe, vins et huile). Ces comptoirs sont fréquentés par tous les navigateurs méditerranéens grecs, étrusques et phéniciens et participent directement à l'accroissement des richesses de leur cité Mère.
- ⇒ Après la fondation de Massalia les échanges commerciaux avec les autochtones se renforcent et deviennent régulier. Pour assurer la maîtrise des liaisons entre l'Italie et l'Espagne, Marseille édifie des colonies filles : AGDE, LE BRUSC, OLBIA (Almanarre Hyères), ANTIBES et NICE. Ces établissements fortifiés accueillent les colons venus de Marseille, citoyens-soldats qui peuvent être sollicités à tout moment pour intervenir rapidement en cas de menace face aux indigènes. Ces agglomérations sont en même temps des lieux de rencontre avec les autochtones et de possibles escales pour les navires longeant la côte.

Quelle navigation pour les navires antiques ?

Nous ne savons pas grand-chose de cette navigation si ce n'est que l'étude des épaves – essentiellement le long de la côte- nous permet d'affirmer :

- ⇒ que les routes jalonnées d'épaves indiquent qu'ils naviguaient partout
- ⇒ qu'ils naviguaient, avec des méthodes aujourd'hui disparues mais qui n'ont disparu que depuis peu de temps. Leur méthode ne devait guère différer de celles employées au siècle dernier, par les caboteurs méditerranéens.
- ⇒ Qu'ils utilisaient des voiles carrées puis latines (qui permettent de mieux remonter au vent)
- ⇒ Que depuis la plus haute antiquité les bateaux ont eu des « moteurs auxiliaires » en plus de leur rames : ils traînaient tous en remorque un canot ou caïque qui était là pour remorquer le navire encalminé, porter une amarre à terre ou mouiller une ancre
- ⇒ Qu'ils avaient une excellente connaissance des vents et qu'ils attendaient à l'abri la renverse en cas de vent debout ; Le dicton « vent debout, trois fois la route et vingt fois la rogne » devait exister en grec
- ⇒ Que plus on est loin de la côte, plus on a le temps pour « voir venir » si le vent vous pousse vers la côte
- ⇒ Que souvent on s'arrête la nuit car en Méditerranée le vent tombe, c'est-à-dire que l'on vient au mouillage et on en profite pour faire de l'eau (une Galère au XVI<sup>e</sup> siècle avait de l'eau pour 4 jours pour l'ensemble de l'équipage (environ 300 personnes)

Revenons à OLBIA (La bienheureuse en grec):



A l'entrée du couloir naturel que constituent les îles d'Hyères, Olbia est une étape pour le petit cabotage et un refuge pour la navigation dès lors que les conditions météorologiques sont difficiles. Les travaux de fouilles tant en mer qu'à terre ont permis de mettre à jour un port lagunaire naturellement protégé par un tombolo (c'est-à-dire un cordon de sable qui relie la côte à la presqu'île de Giens), aujourd'hui immergé et primitivement situé à l'Ouest de l'actuel. Ce tombolo avait des passages permettant aux navires à fond plat de se mettre à l'abri. Les conditions terrestres sont également propices : la ville est encadrée par des collines à l'ouest et un marécage à l'est. Enfin la vallée du Gapeau constitue entre Marseille et Fréjus la seule voie de pénétration de la côte vers l'arrière pays. Hyères possède un trésor inestimable avec le site antique d'Olbia,

forteresse carrée de 165m de côté, protégée de hauts murs. Ce trésor est d'autant plus précieux que le site est intact et n'a pas été détruit par une urbanisation aléatoire comme à Nice, Antibes ou Agde.

(Suite page 10)

## La rade d'Hyères et l'aventure maritime par l'Amiral Georges PRUD'HOMME

*(Suite de la page 9)*

Les premiers travaux archéologiques datent de 1844 puis ont été poursuivis jusqu'en 1972 les terrains étant classés à l'inventaire des monuments historiques en 1949 puis rachetés par l'Etat en 1955.

Ces travaux ont permis de comprendre non seulement la première fondation grecque vers 350 av JC mais également romaine à partir de 49 av JC. Cette date correspond à la conquête de la Gaule par César. Marseille ayant opté pour Pompée, la cité romaine d'ARLES domina la région. Après la conquête romaine, la fonction commerciale d'OLBIA gagna en importance et sa vocation défensive diminua d'intensité : l'arrière pays pacifié ne constituait plus une menace pour le trafic maritime, la forteresse militaire ne se justifiait plus.

Le port d'OLBIA devint alors un centre de redistribution : les navigateurs apportaient des marchandises provenant d'autres pays méditerranéens et s'approvisionnaient en produits locaux, essentiellement du vin provenant des nombreux domaines agricoles de l'arrière pays.

Olbia ne survit pas à la chute de l'Empire romain d'Occident et la ville est abandonnée jusqu'au XIII<sup>ème</sup> siècle, marqué par l'arrivée de moniales cisterciennes : l'abbaye Saint-Pierre de l'Almanarre est fondée en 1223. Mais les maux du XIV<sup>ème</sup> siècle (épidémie, mauvaises récoltes, instabilité politique) ont raison de la persévérance des moniales, qui quittent définitivement le site.

### **Aux XV et XVI<sup>ème</sup> siècles :**

L'évolution de la navigation dans les îles d'Or au cours de cette période peut se comprendre par la floraison de fortins et ouvrages militaires tant à terre que sur les îles. En effet les ingénieurs militaires eurent successivement en charge la défense de nos côtes et de la navigation contre :

- ⇒ les felouques barbaresques
- ⇒ les galères de sa majesté très catholique (Charles Quint)
- ⇒ Les galères du grand Turc (Soliman le Magnifique)

### **Les felouques barbaresques :**

À la fin du XV<sup>e</sup> et au cours du XVI<sup>e</sup> siècle, l'activité maritime en Méditerranée est fortement marquée par la piraterie barbaresque. Les pirates écumant les mers et procèdent à des razzias sur les côtes d'Europe et contre les navires marchands de la chrétienté. Pillages de marchandises, rafles d'esclaves tout est bon pour alimenter le butin des barbaresques. À partir de 1530, Barberousse débarque à Carqueiranne pour prendre la ville de Toulon. Échec, il se retourne contre La Garde et La Valette. Il mouille alors sa flotte dans la rade d'Hyères, les îles lui servant de base relais pour ses incursions contre la côte.

Sur demande de la population locale, François I<sup>er</sup> lors d'un séjour à Hyères, érige les îles en Marquisat en 1531, décide la construction d'un ouvrage fortifié à Porquerolles ainsi qu'à Brégançon et confie le commandement des îles à Bertrand d'ORNEZAN, baron de St Blancard et général des galères.

Comme nous en avons été dûment informé et assuré que, en notre dit pays de Provence, nous avons, entre autres, trois îles près et contiguës les unes des autres, nous appartenant, appelées les îles d'Hyères, situées et sises devant les villes d'Hyères, Brégançon, Bormes, au diocèse de Toulon ; lesquelles îles ne sont pas seulement inutiles et nulles de valeur et profit, mais très préjudiciables et dommageables à nous et à la chose publique de nos dits pays parce que c'est le repos et le refuge des galères, fustes, brigandins et autres navires de pirates maures, turcs et ennemis de notre sainte foi catholique, et aussi de nos autres ennemis, en temps de guerre et d'hostilités, lesquels navires des infidèles viennent descendre en ces dites îles pour les tenir et renouveler l'eau et autres choses à eux nécessaires, en attendant que passe en cet endroit des navires de nos sujets et d'autres marchands chrétiens, pour se jeter dessus et les piller, prendre et détrousser, et pareillement pour faire des descentes dans les villages et bourgades de notre pays et comté, quand ils voient le temps propice et ils prennent et enlèvent hommes, femmes et enfants nos sujets, et les emmènent prisonniers en leur pays, et après les vendent et les transportent à des gens qui les tiennent esclaves et les font vivre en grande pauvreté, misère et calamité le reste de leur vie, et font renier la foi au très grand déshonneur et scandale de notre dite foi catholique et à notre très grand regret et déplaisir

### **Les galères de sa majesté très catholique (Charles Quint) :**

Au décès du Roy RENE d'ANJOU en juillet 1480, le roi de France devenant comte de Provence, la Provence est réunie à la couronne en 1486. Cette nouvelle frontière maritime va, à partir de 1530 être le centre de la rivalité entre Le Valois (François I<sup>er</sup> le Très Chrétien) et Charles Quint qui règne tant sur l'Espagne (royaume ibérique) que sur l'Italie et les Pays Bas. La Provence est donc le lieu de passage permanent du ravitaillement par galères des troupes espagnoles. Le Habsbourg va conquérir la suprématie navale en Méditerranée à la suite du renversement d'alliance opéré par la république de Gênes en 1528. Charles Quint va bénéficier du soutien de la flotte de galères génoises et des talents de son amiral Andrea DORIA, la marine génoise assurant la sécurité de la route stratégique côtière entre les 2 royaumes de sa majesté très catholique.

### **Les galères du grand Turc (Soliman le Magnifique) :**

Soliman I<sup>er</sup> (1494 -1566) va très rapidement vouloir affirmer la présence ottomane en Méditerranée orientale (Prise de l'île de Rhodes en 1521, conquête de l'Égypte). Il va ensuite s'opposer à Charles Quint dans sa conquête de l'Afrique du Nord, qu'il ne peut admettre ni comme protecteur d'Alger que comme Khalife défenseur des intérêts musulmans. À partir de 1538 il concentre ses forces navales pour lutter contre le Très Catholique et tenter de couper les voies de communication espagnoles. Il en profite pour razzier les côtes provençales, mais va trouver auprès de François I<sup>er</sup> une collaboration militaire contre le Habsbourg. Ainsi en 1543 il est invité par le roi à venir hiverner à Toulon (vidé de ses habitants, 110 galères) avant de piller au printemps 1544 côtes espagnoles et italiennes. Après sa défaite devant Malte en 1565 on assiste à un partage de la Méditerranée : le bassin occidental à domination espagnole et le bassin oriental à domination ottomane. Ce partage sera confirmé par la bataille de Lépante en 1571.

*(Suite page 11)*

## La rade d'Hyères et l'aventure maritime par l'Amiral Georges PRUD'HOMME

(Suite de la page 10)

### XVII<sup>e</sup> siècle

C'est sous le règne de Louis XIII et grâce au sens politique de Richelieu que la conscience maritime de la France s'éveille réellement. Richelieu prend en quelques années une série de mesures qui renforcent l'autorité et l'initiative du pouvoir Royal sur le fait maritime.

Deux conséquences :

1. La vraie révolution, à partir de 1633 est le passage d'une défense de sites à la défense du littoral.
  - Toulon, dont la vocation maritime a été confirmée par Henri IV en 1609, va devenir la base navale centrale de Méditerranée. L'affirmation du rôle de Toulon comme pivot de la présence navale française en Méditerranée sera la grande affaire de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, mobilisant les énergies, les finances royales et justifiant l'édification d'un ensemble considérable de défenses fortifiées.  
En mars 1695, la présence d'une escadre anglaise en Méditerranée accrédite la thèse d'une probable descente sur Toulon. Tourville est chargé de la défense des côtes ; l'amiral RUSSEL mouille le 19 juin aux Îles d'Hyères : son escadre comprend 62 vaisseaux et porte 12.000 hommes de troupe. Finalement et heureusement pour Tourville, après avoir fait l'Aiguade, il délaisse la Provence et va en Catalogne pour effectuer le siège de Palamos.
  - Pour la rade d'Hyères, tout en reconnaissant que celle-ci protège la rade de Toulon, les choses vont aller de mal en pis. Pendant des décennies, les fortifications des Îles seront reléguées au second plan. Comme bien souvent sur le littoral du royaume, les défenses ne seront relevées ou modernisées que dans les situations d'alerte maritime. Toulon, grand port de guerre va focaliser toutes les attentions. Ainsi Vauban chargé de la défense de Toulon, ne trouvera pas le temps de se rendre sur les Îles d'Hyères. Il remarque cependant « que les petits forts des îles sont déserts, tout leur canon est sur le ventre, de sorte qu'au lieu de nous être utiles à quelque chose, il servent de retraite aux corsaires de Barbarie et aux Majorquins ».
  - A l'instar des barbaresques du XVI<sup>e</sup> siècle, les Anglais prennent dans les îles des habitudes susceptibles de menacer la sécurité du grand port de Toulon. En 1707, l'amiral Showel à la tête d'une flotte anglo-hollandaise débarque un détachement de 600 hommes aux Salins pour occuper Hyères. En 1710 une flotte combinée anglo-hollandaise de 20 bâtiments croise en rade d'Hyères après avoir attaqué Sète et menacé Marseille puis Toulon. Elle tombe sur la flûte La Baleine, qui s'en revient d'Alexandrie chargée de marchandises. Cherchant la protection des forts, elle mouille sous le fort de Port-Cros. Elle est coulée par l'artillerie de 5 vaisseaux ennemis mouillés à proximité sans que les canons du fort n'interviennent : par manque d'entretien, les affûts des forts de l'île se trouvent incapables de supporter le moindre tir !!
2. Le passage d'une défense de sites à la défense du littoral ne sera effectif qu'à partir de 1841 et va entraîner un puissant développement des fortifications du littoral varois. Cela correspond aux sites que l'on peut visiter encore actuellement. Cependant ces ouvrages défensifs vont se trouver rapidement dépassés. La menace que représente l'artillerie est en plein essor et en l'espace de 20ans elle fera plus de progrès que durant les 2 siècles précédents. Pour la rade d'Hyères, les seules fortifications qui vont être conservées permettent d'assurer la défense du passage entre Giens et Porquerolles.

### Situation actuelle :

La rade d'Hyères a retrouvé paix et tranquillité mais les conditions géographiques et météorologiques demeurent.

Les présidents de la République successifs ont plus ou moins apprécié leur palais secondaire : le Fort de Brégançon. L'occupation du site de Brégançon est très ancienne et son histoire étroitement liée aux Comtes de Provence. Ainsi la reine Jeanne s'y réfugie en 1347. Fin XIV<sup>e</sup> Brégançon est le repaire du Condottiere génois SPINOLA qui rançonne et pille indistinctement sur terre et sur mer.

Les seules escadres que l'on rencontre en été sont les plaisanciers de toutes nationalités qui viennent découvrir les charmes de la côte varoise. L'Almanarre, à côté d'OLBIA est devenu le centre français du Kite-surf. En rade, les événements nautiques internationaux se succèdent sur un plan d'eau que tous les spécialistes qualifient d'exceptionnel. Les championnats du monde 2009 de 8M J1 se déroulent actuellement en rade en présence d'Alberto Bertarelli le patron du team ALINGHI qui a remporté les derniers jeux olympiques.

Enfin les Îles sont devenues des zones protégées, Porquerolles accueille depuis 1971 le Conservatoire Botanique de Porquerolles. Port CROS est devenu parc national en 1963. Enfin l'île du Levant si elle poursuit l'accueil de naturistes qui en ont fait sa réputation depuis 1931, est propriété de l'État pour 80% de sa surface et premier centre mondial d'essai des missiles. Ses principales missions consistent à effectuer des tirs et des essais pour les systèmes d'armes conventionnels (missiles, torpilles, drones et autres munitions) en milieux aérien, terrestre, marin et sous-marin. Le centre permet également l'entraînement des forces armées avec mise en œuvre de missiles réels.

