

HYÈRES DANS LA CÔTE D'AZUR DES TRENTE GLORIEUSES : L'INVERSION DU REGARD, LA FIN DES MARINAS ET LA NAISSANCE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Odile JACQUEMIN
Urbaniste, architecte et historienne

Cette communication s'appuie sur une thèse de doctorat d'histoire (soutenue en 2006) à laquelle j'ai consacré dix ans de dépouillement d'archives²²⁷. Elle se propose de restituer l'histoire d'un paysage littoral - de 1748 à nos jours - celui de la commune d'Hyères les Palmiers dans le Var. La spécificité de ce grand territoire (une des communes les plus grandes de France, après Arles, et qui était encore, au milieu du XIX^e siècle, de 24 000 hectares, avant les détachements communaux de La Crau, Carqueiranne et La Londe-les-Maures) est d'être à la fois le lieu de naissance de la Côte d'Azur et une campagne au bord de la mer. C'est à Hyères que Stéphane Liégeard prononça pour la première fois l'expression « Côte d'Azur » - repris en titre de son ouvrage en 1888 - et on note qu'il y parle d'abord des petits pois et d'artichauts²²⁸. Ainsi sur deux siècles et demi, nous suivons pas à pas la transformation progressive d'un bourg rural de la Provence maritime en une ville littorale de près de 60 000 habitants. Nous nous contenterons d'évoquer ici cette période de l'après-guerre, où tout s'accélère et la fièvre constructive des années 1960 jusqu'au milieu des années 1970. C'est à cette date que s'engagera la protection de l'environnement et du littoral, dont la naissance du Conservatoire du littoral, en 1975, marquera une étape décisive. Nous passerons en revue trois des moments importants de l'histoire urbaine de cette période en montrant leur déclinaison spécifique au site d'Hyères. Trois recompositions s'imbriquent : celle du rapport entre agriculture et activité du bâtiment ; celle des équilibres autour de la rade d'Hyères, celle du rapport entre accueil sanitaire et touristique. Au fil de ses recompositions, s'opère cette inversion qui résume à elle seule le basculement de la bétonisation de la côte en la protection du littoral, et avec laquelle nous concluons. Sur le site des anciens salins d'Hyères, là où finalement le projet de marina de 40 000 lits de 1974 se révèle être un projet qui n'a pas eu lieu, se négocie en force plus de 25 ans plus tard, en 2001, une des plus grandes acquisitions du Conservatoire du littoral : près de 1 000 hectares.

²²⁷ Odile Jacquemin, *Deux siècles d'histoire d'un paysage entre terre et mer : Hyères de 1748 à nos jours*, Hyères, Mémoire à lire, territoire à l'écoute, 2012, 399 p., [thèse de doct., histoire de l'architecture, Versailles-Guyancourt, 2006].

²²⁸ Catherine Berro, Odile Jacquemin, *Territoires littéraires, des îles à la ville, Hyères les Palmiers : écrits d'une ville*, Hyères, Mémoire à lire, territoire à l'écoute, 1998, p. 233.

1. PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE

1.1. Un récit d'histoire totale comme exercice de composition urbaine

Un rapide préambule méthodologique donnera au lecteur quelques clefs sur la démarche utilisée qui s'est fixée pour objectif une approche d'histoire totale de l'aménagement d'un territoire. Le paysage est pris comme un matériau pour des opérations de fragmentation-défragmentation, pour entrer dans la complexité. J'emprunte au philosophe Jacques Rancière sa définition du contrat de l'historien : « articuler en un seul discours le projet scientifique, narratif et politique »²²⁹. Ainsi, en donnant une importance équivalente aux sources iconographiques et écrites, la démarche s'appuie sur textes et images pour reconstruire des figures parlantes du paysage. Le propos, se situant explicitement entre sciences et art, se revendique exercice de composition urbaine, un art d'écrire l'histoire d'un lieu où inviter le lecteur à entrer dans son histoire et dans une posture critique d'évaluation où « inverser le regard ».



Fig. 1. Carte à inverser : manifeste créé à l'occasion des journées du patrimoine 2001, au service de la sauvegarde des Bormettes. Carte Odile Jacquemin, Jean-Louis Pacitto.

1.2. Substituer à un état des lieux un état des liens

Un deuxième principe méthodologique pour servir cette histoire du complexe est de s'appuyer sur l'histoire des liens, proposant ainsi de faire d'une histoire de lieux une histoire de liens : ainsi, Hyères n'est ni dans les Maures, ni dans la communauté d'agglomération de Toulon-Provence-Méditerranée ; Hyères est la porte des Maures, comme le disait déjà en 1906 le géographe Pierre Fonçin. Et c'est cette situation d'entre-deux qui en fait toute la richesse : ainsi, empruntant au philosophe Paul Virilio son assertion sur la richesse de l'entre-deux, je propose d'inverser le regard pour transformer les *ou* en *et*. L'histoire d'Hyères est celle et d'une ville agricole et d'une cité balnéaire et sa manière d'avoir su concilier les deux est ce qui la singularise. Le grand territoire de cette commune est et terrestre et maritime : la rade d'Hyères ajoute aux 24 000 hectares d'une plaine agricole (déjà si riche, que Hausmann, préfet du Var en 1842, la décrivait en ces termes « enviée depuis Marseille »), 24 000 hectares d'un grand jardin marin. Plutôt que de choisir entre les ruptures et les continuités, la démarche s'attache à saisir comment ruptures et continuités s'allient pour donner forme à des recompositions. Histoire des liens encore, pour contextualiser, par l'histoire et la géographie, la situation d'Hyères dans l'arc latin et dans le bassin méditerranéen. À l'échelle de l'arc

²²⁹ Jacques Rancière, *Les noms de l'histoire : essai de poétique du savoir*, Paris, Éd. Du Seuil, 1992, 213 p.

latin, Hyères, porte des Maures, souligne cette caractéristique d'être l'unique coupure verte et bleue de cette envergure, entre Gibraltar et la Sicile. À l'échelle de la Méditerranée, deux fois dans l'histoire des échanges, celle des plantes d'acclimatation au XVIII^e siècle et celle des travaux d'urbanisme d'Henri Prost en 1920, ressort la singularité du territoire d'Hyères d'avoir servi de jardin d'essai pour les échanges depuis les rives sud jusqu'à la capitale de la Nation.

1.3. Regarder le passé comme « à venir », faire une histoire de projets, y compris ceux qui n'ont pas eu lieu

Enfin, la troisième des propositions méthodologiques de la thèse que nous illustrerons dans cette communication, pour en montrer toute la bonne fortune, est le parti pris d'écrire l'histoire du point de vue des projets - montrer le passé non pas comme un temps advenu mais à venir - et notamment d'y insérer l'histoire des projets qui n'ont pas eu lieu. Cette méthode permet d'introduire la réversibilité comme un des outils du futur, d'un futur s'appuyant sur l'histoire.

2. UN DÉROULÉ NON CHRONOLOGIQUE

2.1. Un après-guerre en continuité d'un avant-guerre

Ainsi, pour s'engager dans l'après-guerre, nous évoquerons en premier lieu le rendez-vous raté du « chantier 1425 » aux Salins, « Le train ne passe pas à Hyères, Georges-Henri Rivière ne croise pas Gustave Roux, en 1944 »²³⁰. Celui qui deviendra le célèbre fondateur du musée des Arts et Traditions populaires avait eu le génie de lancer pendant la guerre ce chantier de collecte et d'inventaire du patrimoine rural de la France, manière aussi d'alimenter par une commande de l'État l'absence de travail donné aux architectes pendant la guerre ; G.-H. Rivière, en visionnaire, avait une conscience aigüe de la transformation de la France rurale en France urbaine à ce milieu du siècle et souhaitait en garder trace. Parmi les trois architectes envoyés en 1942 en mission dans le Var, aucun ne pourra s'arrêter à Hyères, car le train ne s'y arrêta plus. Dans son carnet de route personnel, G. H. Rivière note : « penser à relever les maisons si typiques des saliniers et des pêcheurs à Hyères, dont parle Gustave Roux [...] ». La rencontre avec l'érudit local ne se fera pas, mais l'histoire atteste que, déjà, au niveau national, la particularité de la ruralité maritime hyéroise n'avait pas échappé à l'œil du conservateur du patrimoine ; d'une manière plus générale, dès 1945, le regard porté sur le territoire et le patrimoine d'Hyères change. Ainsi, en même temps que la campagne se transforme, le regard porté sur elle évolue comme en témoigne la lithographie ci-dessous. Elle donne une vue des bâtiments des vieux salins au moment où G.-H. Rivière se soucie de les voir relever.

²³⁰ Odile Jacquemin, *Deux siècles d'histoire d'un paysage entre terre et mer : Hyères de 1748 à nos jours*, Hyères, Mémoire à lire, territoire à l'écoute, 2012, 399 p.



Fig. 2. Vue du *Port des salines et ses maisons de pêcheurs*, lithographie de Vincent Cordouan, 1832. Bibl. mun. Hyères²³¹.

À cinq ans de distance, un autre chantier éditorial, celui-ci abouti cette fois, pour notre plus grand bonheur, laisse un petit livre²³².

Il laisse, en parallèle, un paysage lui aussi investi par un regard d'artiste qui veut fixer délibérément la Côte d'Azur comme elle ne sera plus : celle d'avant la « déferlante ». Cette déferlante avait été perçue nettement dès 1930. Le plan Prost de l'aménagement du littoral varois l'atteste, où un préfet éclairé demande, dès 1923, à l'architecte de concilier protection des paysages et développement, pour une organisation d'un littoral alliant d'une part routes en corniche et panoramas pour la circulation des automobiles des touristes qui passent, et d'autre part, terres à bâtir bien situées vue sur mer pour ceux qui y installent leurs résidences secondaires. La crise de l'entre-deux-guerres puis la guerre ne permettront pas le passage à l'acte, mais le principe fixé par le plan en est acquis et les promoteurs des années 1950 n'auront plus qu'à l'appliquer.

2.2. L'après-guerre conjugue l'accueil en grand nombre et la reconstruction

Là encore, c'est dès la guerre que se met en place une autre vision de la plage et un autre paysage : il faut avoir en tête la vue de la baie de Cavalaire et les 2 000 bateaux qui y débarquent lors de la libération de la Provence en août 1944, il faut avoir en tête la vue des plages, notamment des plages du Ceinturon, dont les pinèdes, reliques de pins parasols, sont abattues, arrachées, aménagées de barbelés et faux-cansons lors de la construction de ce grand dernier ouvrage de fortification colossal appelé « le Mur de l'Atlantique en Méditerranée » construit par les allemands en 1942. Après la guerre, les plages sont disponibles et décomptées en linéaire de kilomètre de sable fin pour enfin accueillir le tourisme estival de masse. Les ruines laissées par les bombardements feront de ce bord de mer, de ses ports et plages les premiers chantiers de la Reconstruction, comme le port de l'île de Porquerolles ou le village des Salins et son port Pothuau. Mais le ministère de la Reconstruction, dès 1946, a pour tâche majeure de répondre au cruel manque de logements. À Hyères, la reconstruction sera marquée symboliquement par l'édification de la nouvelle église de Notre-Dame de Consolation, site de pèlerinage hautement apprécié des hyérois depuis le XII^e siècle, que les allemands ont

²³¹ Lithographie tirée d'Alphonse Denis, *Promenade pittoresque et statistique dans le département du Var*, Paris, 1834. Bibl. mun. Hyères, FP 032.

²³² Agnès Varda, *La Côte d'Azur*, Paris, Éditions du Temps, 1961.

bombardé en quittant la ville. Mais, c'est d'abord celui d'un grand chantier de modernisation, qui s'ouvre comme dans toutes les villes de France : l'amorce d'une rénovation urbaine où on lutte contre l'habitat insalubre, où on démolit les cabanons et où on engage la construction de logements sociaux et des premières cités HLM. Le kiosque à musique qui témoignait du faste de la place des Palmiers, au temps de l'heure de gloire de la ville de villégiature et de ses grands hôtels (la place des Palmiers était alors « la Promenade des Anglais » d'Hyères) est détruit en 1955.

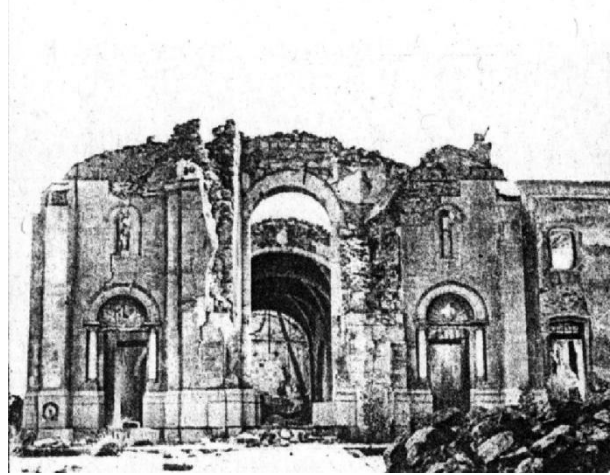


Fig. 3. Reconstruction, démolition et rénovation urbaine à Hyères. La façade de l'ancienne chapelle et ce qu'il en est resté après la destruction du 15 août 1944. Dessin. Bibl. mun. Hyères²³³.

Ainsi, la Côte d'Azur qui se transforme à Hyères en cet après-guerre ne voit pas seulement s'inverser une villégiature hivernale en un tourisme estival de masse ; c'est aussi et peut être d'abord l'histoire d'une croissance urbaine, comme pour toute ville qui prend 20 000 habitants de plus, une gare routière, un premier lycée, etc. Très vite, suivront les premiers équipements pour former le corps et l'esprit d'une jeunesse issue du baby-boom : bibliothèque municipale, piscine, stades, collèges, etc.²³⁴ C'est d'abord une ville en croissance : la cité du Val des Rougières, figure hyéroise du grand ensemble se bâtit sur la friche de l'Hôtel Excelsior, chantier arrêté par la guerre d'un des derniers « grands hôtels ».

Parallèlement, sur les pentes des collines, autrefois réservées aux projets de grands hôtels, se bâtissent de cités-jardins et lotissements : la coopérative *La Prolétarienne* construit 90 pavillons sur la colline du paradis en 1949.

²³³ Dessin tiré de Jean Journoud, *Notre-Dame de Consolation à Hyères : son passé, sa restauration*, Hyères, 1955, p. 2. Bibl. mun. Hyères, FP 1867.

²³⁴ Odile Jacquemin, *Deux siècles d'histoire d'un paysage entre terre et mer : Hyères de 1748 à nos jours*, Hyères, Mémoire à lire, territoire à l'écoute, 2012, 399 p.



Fig. 4. L'habitat pavillonnaire, entre logement social et maison individuelle. Les maisons construites par la coopérative *La prolétarienne* sur la colline du Paradis. Photo Odile Jacquemin.

2.3. Le soleil et l'eau, un accueil en grand nombre, partagé entre tourisme et agriculture

Paradoxalement, loin d'une vision simpliste apparente d'une progression linéaire d'une ville mangeant sa campagne, l'accueil en grand nombre impacte également l'agriculture dès la décennie 1960. L'emploi agricole absorbera bon nombre des rapatriés d'Algérie dans un partage de la terre dont les transformations paysagères visibles sont celles de l'apparition de nombreuses serres.



Fig. 5. Les serres : la ville s'étend mais l'agriculture aussi édifie ses propres bâtiments dans la campagne. Photo Odile Jacquemin.

Une déclinaison souterraine de l'accueil en grand nombre est celle de l'explosion des forages individuels, pendant invisibles de ces serres qui brillent au soleil. Là où, depuis des siècles, la

richesse agricole s'était déployée, dépendante du Gapeau et du canal d'arrosage, le Béal, emblème d'une culture de l'eau provençale, où l'eau irriguée par un jeu savant de rigoles (l'intelligent savoir de la conduite des eaux, déjà remarqué par Vauban et Haussmann), une rupture s'opère désormais avec le retour des techniques de forage, directement liées aux savoir-faire développés dans les colonies d'Afrique du Nord. Ainsi, l'accueil en grand nombre et la croissance de la Côte d'Azur à Hyères durant les Trente Glorieuses est d'abord celle d'une économie agricole basée sur une agriculture intensive sous abri : de 1956 à 1962, le soleil et l'eau ne sont pas les ressources exclusives de l'économie touristique. Ainsi se réécrit un nouvel équilibre, où la ville agricole a encore toute sa place.

2.4. La rade d'Hyères, recomposition des équilibres entre port, parc et aéroport, entre terre, mer et air

C'est en descendant des collines à la mer et même depuis la mer qu'il faut considérer, à la même date, la transformation majeure du territoire de l'ancienne petite cité agricole. Avec la construction du port Saint-Pierre²³⁵, s'engagent quinze années de recomposition du littoral avec, tel un partage de gâteau, la réaffectation des îles de la rade et du littoral : les îles seront dédiées à la protection de la nature et de l'environnement, avec la création du Parc national de Port-Cros, figure insulaire d'un grand jardin du Roy pour tous. La rade, elle, sera dédiée au développement du tourisme nautique et le littoral à l'immobilier touristique, conformément aux directives du plan Prost, préconisant la conciliation du développement et de la protection.



Fig. 6. Le port Saint-Pierre, premier bassin édifié en 1952. Photo du service photographique de la base principale aéronautique navale d'Hyères, 1956.
Arch. mun. Hyères, 3 Fi 209.

Dès 1958, avec la DATAR, la planification régionale donne aux littoraux une place privilégiée : il s'agit de retenir les étrangers sur notre côte méditerranéenne ainsi que les français, engagés sur la

²³⁵ Le permis de construire de 252 logements de la ZAC « Port de la Gavine » fut accordé huit jours avant que ne passe le vote de la directive d'Ornano, imposant en 1979 le recul de 100 mètres de toutes constructions.

route de l'Espagne. Les logiques de croissance et de la prise de conscience environnementale s'y frottent : l'arbitrage se fera dans une répartition spatiale, chaque zone prenant place dans la lignée des nouveaux équipements dont se dote le pays : un parc national marin, une base de plaisance, un port en dur, marina bâtie sur l'ancienne plage. Telles des chaises musicales, la rade, ancien port forain militaire puis industriel d'où partaient le sel des salines et le minerai des Bormettes, devient base nautique de plaisance.



Fig. 7. Parc sous-marin à Port-Cros. Photo Sandrine Ruitton.

La plage de la villégiature XIX^e siècle disparaît sous les pavés du port, les hôtels pour touristes remplacent les anciens établissements de santé et l'ancienne base aéronavale militaire devient aéroport civil. Là encore, la spécificité hyéroise, à savoir rester une campagne de bord de mer, perdure : le trafic n'est pas seulement celui des passagers ; le fret aérien de la fleur coupée a remplacé celui du train. La recomposition entre air, terre et mer est aussi celle du civil et du militaire.

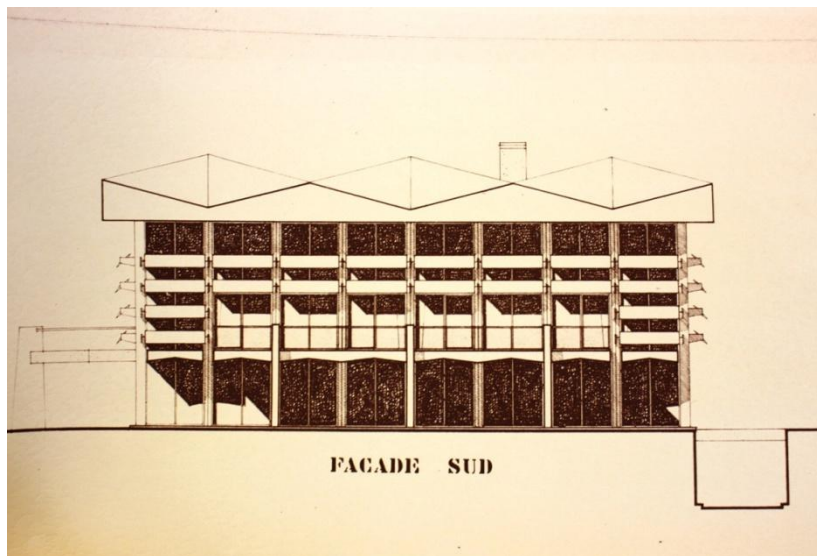


Fig. 8. Projet d'aérogare des architectes Biset et David pour la commune d'Hyères. Arch. dép. Var, 60 J 57, fonds Biset²³⁶.

²³⁶ La base aéronavale créée en 1922 cède la place en 1967 à un aéroport civil qui complète l'extension souterraine et sous-marine d'un prolongement aérien.

2.5. L'offre du bon air, du soleil et de la mer, au-delà des hôtels et sanas

Symboles de ce moment charnière, émergent dans le paysage hyérois, simultanément en 1964, deux figures de tour : la tour, version urbaine, avec la résidence Le Roqueirol, et la tour en bord de mer, avec le complexe résidentiel Simone-Berriau-Plage.

Chacune illustre le processus de transformation d'un jardin en morceau de ville, leur simultanéité témoigne de ce développement parallèle du centre-ville et du bord de mer, déjà repéré en 1870 et 1920. La tour du complexe résidentiel Simone Berriau, qui jouxte l'aéroport, ajoute à sa fonction d'*amer* pour les marins celle de repère pour la navigation aérienne. Proposée au classement du patrimoine architectural du XX^e siècle, l'œuvre de l'architecte Pascalet, ultime témoin d'un aménagement de bord de mer que la loi littoral n'autorise plus, invite aujourd'hui à s'interroger sur les conséquences d'un urbanisme règlementaire et la place qu'il laisse à la créativité. La résidence rappelle que la plupart des œuvres des siècles passés n'auraient pas pu exister dans le cadre des règlements actuels. Un enseignement de l'histoire à peser pour définir les conditions d'élaboration de projets du futur. Suivront trente ans de lotissements (de la villa au pavillon, du pavillonnaire au périurbain), c'est plus de 300 lotissements qui grignoteront l'espace de la plaine agricole, entre 1945 et 1975. Le recensement de 1962 donne le rythme annuel de construction : 120 résidences principales et 80 secondaires. Entre 1951 et 1969, la surface bâtie passe de 293 à 540 hectares ; en 1964, le prix du terrain est dix fois supérieur à celui de 1950. Il grimpe en une seule année, entre 1970 et 1971, de 160 % près du jardin public Olbius Riquier. Entre hôtels et sanas, ni hôtel ni sanas, mais héritiers des deux, dans la vocation d'un accueil sanitaire et social, ouvrent au même moment de nouvelles villes dans la ville que sont les premières opérations de tourisme social de masse : le premier Village Vacances Famille (VVF) à l'Est de la presqu'île et le Centre national des retraites des ouvriers (CNRO).



Fig. 9. Les centres de vacances du VVF et du CNRO. Photo Odile Jacquemin.

Chacun à sa manière reproduit ces grands hôtels de villégiature, tel San Salvador ou l'Hôtel continental, ouverts au tournant des XIX^e et XX^e siècles et transformés aujourd'hui en hôpitaux : 500 habitants, 500 emplois, de véritables villes dans la ville. Le VVF offre sous la pinède 1 500 lits en 587 logements. Le permis de construire du premier projet du CNRO en 1966 décline sous le nom de

« Résidence Saint-Pierre-des-Horts et hôtel de convalescence » un programme d'accueil sur 17 hectares de « 202 personnes en vacances, 174 retraités et 24 convalescents » ; en 2002, la presse vante ses 5 050 lits et 14000 clients et 180 000 nuitées.

2.6. La marina n'a pas eu lieu, de la cité lacustre à la loi littoral

Dans cette escalade du toujours plus, l'étendue du territoire hyérois et de son linéaire côtier offre un potentiel inestimable aux appétits des promoteurs : à quelques encablures du port et de l'aéroport Toulon Hyères, si bien placé, les anciens salins fermés présentent 350 hectares que l'architecte F. Spoerry, connu pour sa réalisation de Port-Grimaud, investit pour un nouveau projet de cité lacustre : *La Désirade*, nouvelle déclinaison de ces villes dans la ville, propres à l'urbanisation de Hyères.

Une capacité d'accueil de 25 000 lits, pour 700 bateaux et 40 000 personnes, avec la grande finance au rendez-vous, projet auquel répond celui de la Citadelle de la mer, au bout de la route du sel, sur la presqu'île de Giens, avec 500 appartements et 500 anneaux. Le concept est le même : le plaisancier doit pouvoir observer depuis ses fenêtres son yacht. L'opinion publique a changé, Ivan Christ a publié la *Côte d'Azur défigurée* : la marina n'aura pas lieu ; à quelques mois de l'abandon du projet, le Conservatoire du littoral est créé en 1975. L'acquisition des Vieux salins par le Conservatoire prendra 25 ans mais se fera, aboutissement ultime et emblématique.

De manière moins spectaculaire, plus sourdement mais sûrement, la construction n'a pas ralenti et l'étalement urbain a continué son œuvre de sape, grignotant le territoire autour des espaces protégés médiatisés.

Conclusion

Ce repérage des inversions et recompositions sur le long terme, à l'image de la carte inversée terre mer invite à exercer l'œil à changer de point de vue et faire varier l'angle d'attaque de l'évaluation d'un paysage ; sortir des jugements de valeur « beau ou laid », « blanc ou noir », pour affiner un jugement qui s'attache à repérer les potentiels pour l'avenir. Les ateliers de lecture du paysage depuis la mer poursuivent le même objectif de mettre citoyens, habitants et experts dans un même bateau pour construire une expertise collective des côtes, à partir de regards croisés. L'observatoire du paysage littoral vu depuis la mer, qui se met en place en région PACA, poursuivra le même objectif, construire une vision collective et partagée d'un paysage littoral où se repère l'histoire de la Côte d'Azur des Trente Glorieuses et notamment cette inversion : quand les marinas laissent place à une progressive couverture généralisée de protection environnementaliste du littoral. L'outil, nous l'espérons, permettra de mesurer dans cinquante ans l'efficacité des mesures mises en place. Construit comme un outil au service de l'éducation de tous, il pourra aussi servir à mettre en débat l'avenir du littoral et illustrer cette fonction utile de l'histoire urbaine et architecturale, d'aider à projeter la ville de demain.



Fig 10. L'observatoire photographique du paysage littoral vu depuis la mer. Photo Jean Belvisi.

Habiter la mer

En effet, la réalité de la pression démographique et urbaine sur les littoraux et celle du changement climatique conjuguent ces deux chiffres : en 2050, un habitant sur deux habitera les littoraux et en 2050, si rien n'est fait, c'est un réfugié climatique chaque seconde et 250 millions par an qu'il faudra reloger. Les outils de protection du littoral ne peuvent nous voiler la face de cette nouvelle déferlante dont les premières images arrivent de Dubaï ou de Chine, mais entre port et marina, l'exercice de composition urbaine de demain sera sans doute celui des villes flottantes comme déjà on les projette devant Monaco.

Bibliographie

Jacquemin Odile, *Deux siècles d'histoire d'un paysage entre terre et mer : Hyères de 1748 à nos jours*, Hyères, Mémoire à lire, territoire à l'écoute, 2012, 399 p.

Berro Catherine, Jacquemin Odile, *Territoires littéraires, des îles à la ville, Hyères les Palmiers : écrits d'une ville*, Hyères, Mémoire à lire, territoire à l'écoute, 1998, 316 p.

Rancière Javques, *Les noms de l'histoire : essai de poétique du savoir*, Paris, Éd. Du Seuil, 1992, 213 p.

Varda Agnès, *La Côte d'Azur*, Paris, Éditions du Temps, 1961.