

## A - Michel Pacha

Marius Michel est né en 1819, le 16 juillet à Saint-Nazaire (qui prend le nom de Sanary en 1890). Il est mort le 6 janvier 1907 à Tamaris, et inhumé dans sa ville natale. Son tombeau s'élève dans l'ancien cimetière de Sanary. Marius Michel, capitaine au long cours qui devient Michel Pacha ; sa vie et son œuvre sont liées à la mer, à la circulation des hommes et des idées. Les océans sont des espaces d'échange et loin de séparer les peuples les rapprochent. En cela, le XIXème siècle est riche en découvertes de l'ailleurs. Le lointain, l'Orient, le Levant deviennent un monde accessible. Certes, ces explorations s'inscrivent dans un siècle où les intérêts politiques et l'esprit de conquête sont prioritaires mais la porte est ouverte et le passage reste libre. L'expédition d'Egypte est un acte militaire mais nous connaissons ses répercussions archéologiques, scientifiques, historiques... L'Orient des artistes est la nouvelle antiquité, celle d'un Delacroix parti au Maroc en mission diplomatique avec le Comte de Mornay. En 1869, le Canal de Suez ouvre grand la voie. Infatigable entrepreneur, Michel Pacha est un lien, une échelle entre deux rives, entre deux civilisations. Dans cette période d'étroites relations entre l'Orient et l'Occident, où les questions économiques et financières prennent le pas, l'expérience de l'ailleurs n'en demeure pas moins sources et moyens de création. Les réalisations de Michel Pacha à Constantinople et sur les côtes de Turquie le ramènent à ses origines provençales pour poursuivre sa mission de "bâtitteur" des rivages.

### a) Le marin

La famille de Marius Michel est la marine. Sa mère Joséphine Lautier est fille de "capitaine-marin"<sup>145</sup>. Son père Jean-Antoine Michel (1781-1855) est officier de marine, commandant de la Torche en 1835 lorsque son fils Marius Michel s'engage comme mousse sur le même bâtiment<sup>146</sup>.

Sa carrière de marin commence là, il a seize ans. Marius Michel va gravir les échelons. La même année (1835), il passe apprenti marin (novice)<sup>147</sup>. En 1837, il est fourrier de troisième classe, de seconde et passe première classe, en 1839<sup>148</sup>. Son apprentissage est terminé. On lui attribue le fait d'armes de la prise de Djidjelli le 13 mai 1839<sup>149</sup>.

Par la suite, il réussit l'examen d'élève-officier et embarque en 1839 sur le navire école le "Marengo"<sup>150</sup>. Après avoir servi sur plusieurs navires, il obtient le brevet de Capitaine au long cours en 1844<sup>151</sup>. La même année, il est affecté aux Messageries nationales, service des paquebots-poste qui desservent le Moyen-Orient<sup>152</sup>. Marius Michel effectue la ligne Marseille-Constantinople par Syra<sup>153</sup>, puis en 1853 la ligne Marseille-Alexandrie-Beyrouth comme second lieutenant à bord de l'Eurotas<sup>154</sup>. Le 1er janvier 1854, le paquebot-poste s'échoue près du lazaret d'Alexandrie<sup>155</sup>. "La commission d'enquête sur les accidents de mer, le félicita de

<sup>145</sup> Acte de mariage de Blaise Marius Michel du 22.02.1816, acte n°4, folio 3, Etat-Civil de Sanary.

<sup>146</sup> Etat de services de la marine, Matricule des "mousses", 1 P4 - 73, Service historique de la marine, Toulon.

<sup>147</sup> Matricule des novices, 1 P4-74, S.H.M, Toulon.

<sup>148</sup> Matricule des matelots, 1 P4-34, S.H.M, Toulon.

<sup>149</sup> L'événement est relaté dans le *Moniteur Universel*, 27 mai 1839, n°147, mais ne cite pas le nom de Marius Michel : "un maître du Cerbère a arboré le pavillon tricolore sur une mosquée [...] Les troupes se sont bien conduites, et les matelots du Cerbère ont été admirables".

<sup>150</sup> Matricule des matelots, *Op.cit.*

<sup>151</sup> *Idem*

<sup>152</sup> C'est la loi de 1835 qui crée, dans le bassin méditerranéen les lignes maritimes postales et commerciales. La loi du 8 juillet 1851 cède le service postal de la Méditerranée au service des Messageries nationales qui deviendra Compagnie des Messageries impériales en 1852 puis Compagnie des Messageries maritimes en 1870. Bonselet-Maréchal, *La poste maritime, les paquebots français et leurs cachets 1760-1935*, Paris, 1936.

<sup>153</sup> Inaugurée en 1837 puis élargie en 1851 à Rhodes, Mersine, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli de Syrie, Jaffa, Métélin et Gallipoli.

<sup>154</sup> Matricule des Capitaines au long-cours, 1 P4-14, S.H.M Toulon.

<sup>155</sup> Pierre Gallocher, *Méditerranée, mer cruelle*, édition Tacussel, 1986, p.165.

son comportement et la Compagnie impériale à laquelle il appartenait le titularisera commandant à la date du 12 février 1854<sup>156</sup>. La même année, il prend le commandement de l'Amsterdam qui effectue la ligne Marseille-Constantinople avec à son bord le général Comte Olivier Lannes de Montebello et l'état-major du navire de guerre « Henri IV » qui venait de s'échouer à Eupatoria<sup>157</sup>.

C'est l'occasion pour Marius Michel de présenter à l'aide de camp de Napoléon III, l'esquisse d'un programme de balisage des côtes de l'Empire ottoman qui correspond pour partie à la "Route de guerre" de Crimée<sup>158</sup>. La sécurité des convois et la rapidité des rotations dépendent d'un nouvel éclairage. De retour à Paris, le Comte de Montebello entretient Napoléon III de cette affaire qui comprend au-delà de l'intérêt militaire immédiat, l'importance stratégique d'un tel projet. L'Empereur engage les négociations avec la Porte et par l'intermédiaire de son ambassadeur à Constantinople entreprend des pourparlers avec le sultan. Alors qu'il commandait le *Périclès*, "Marius Michel débarque le 19 juillet 1855 à Constantinople avec sa famille où il remplit les fonctions de directeur des Phares de cette nation"<sup>159</sup>. Marius Michel, malgré ses nouvelles fonctions, reste inscrit sur les registres des Etats de service des Capitaines au long cours. De sa nouvelle nomination à Constantinople à sa mort, il émarge dans la Marine nationale en "demi solde"<sup>160</sup>. Nous avons détaillé sa carrière dans un tableau récapitulatif (Annexe II).

<sup>156</sup> *Journal des Débats Politiques et Littéraires*, 6 janvier 1855, p.1.

<sup>157</sup> Olivier Lannes de Montebello, aide camp et ami personnel de Napoléon III était chargé d'une enquête sur la situation en Crimée. L'« Henri IV » était affecté au débarquement des troupes franco-ottomanes. *Le Moniteur Universel*, 11 décembre 1854, p.1305.

<sup>158</sup> Le transit des hommes et du matériel s'opérait du port de Toulon et les navires longeaient les côtes de la Méditerranée, la Mer Egée, la Mer de Marmara et la Mer Noire.

<sup>159</sup> Matricule des Capitaines au long-cours, 1P4-15, Folio 61, S.H.M, Toulon.

<sup>160</sup> Matricule des Capitaines au long-cours, 1P4-16 et 1P4-119, S.H.M, Toulon.

## b) La Société des phares et balises de l'Empire ottoman

Pour comprendre l'action de Michel Pacha à Constantinople il convient de rappeler les rapports qu'entretient la France avec l'Empire ottoman et de manière générale les puissances européennes et le Moyen Orient<sup>161</sup>.

### b.1 Le contexte historique

Les facteurs sont multiples : géographique, politique, économique... Ces relations vont se développer grâce à la Mer Méditerranée (mais également la Mer Noire, le Golfe arabo-persique), vectrice de toujours, et qui constitue le premier moyen de circulation. Certes, les relations entre les deux continents sont ancestrales et vont se renforcer et s'amplifier au fil des siècles pour aboutir aux rapports "bénéfiques" et étroits qui marquent le XIXème siècle.

Pour la période qui nous concerne, il faut noter l'importance des ports, en particulier celui de Marseille, "plaque tournante" des négociants vers le Levant qui depuis 1673 favorise le commerce aux résidents étrangers appelés "Les capitulations"<sup>162</sup>. Le Levant, délimite les pays de la Méditerranée orientale. La dénomination vient de la langue commerciale et diplomatique, à laquelle se substitue au XIXème siècle le terme d'Orient qui couvre la totalité des pays de souveraineté ottomane (Grèce comprise). Par la même les levantins constituent une communauté européenne implantée dans les ports, appelés les échelles (Iskeli en turc) et qui désignent par la suite les jetées en bois construites sur pilotis et permettant le débarquement à terre des passagers. Si nous accordons de l'importance à ces termes, c'est que nous verrons comment ils génèrent d'autres

<sup>161</sup> Jean-Paul Roux, *Histoire des Turcs. Deux mille ans du Pacifique à la Méditerranée*, Editions Fayard, Paris, 1984.

<sup>162</sup> Raymond Michel, *Des rapports de Marseille avec le Levant à la fin du 18ème durant tout le 19ème siècle et au 20ème jusqu'au Traité de Lausanne*, Mémoire de D.E.A d'Histoire, sous la direction du Professeur Robert Ilbert, Université de Provence, 1993. "L'implantation des négociants marseillais aux Echelles", p.19. Un chapitre est consacré à Michel Pacha, p.88 à 106.

dénominations. L'Orientaliste se substitue au Levantin et la notion économique est supplantée par celui de l'art. Mais les premiers échanges concernent le commerce maritime qui va conduire à l'implantation massive des européens dans l'Empire ottoman. Implantation économique qui va se renforcer au début du XIX<sup>ème</sup> siècle quand les finances de la Turquie accusent un important déficit et que pour y remédier, les sultans ont recours aux emprunts des banques étrangères en particulier françaises, allemandes et anglaises mais également russes. Les nations vont ainsi, en échange de garanties et de gages obtenir des monopoles : les concessions. Chaque pays tente de contrôler une partie de l'économie ottomane. Chemins de fer, exploitations minières et forestières, banques, compagnie du gaz sont ainsi aux mains des étrangers porteurs de titres de la « Dette ottomane ». La France est concessionnaire de la Régie des Tabacs (1883), les quais, docks et entrepôts de Beyrouth, de Smyrne (1892) de Salonique (1896) ; l'exploitation des mines d'Héraclée et de Selinitza ; les lignes ferroviaires Jaffa-Jérusalem (1890)... Les anglais obtiennent le monopole de l'exploitation des pétroles de Mossoul (1905) et une part importante de la Banque ottomane, les allemands la franchise des quais d'Haïdar-Pacha (1899), le monopole des transports routiers<sup>163</sup>. Les voyageurs constatèrent cet état de fait, Gide écrit : "Tout ce que l'on trouve en Turquie, de propre, de solide et de beau, vient d'ailleurs »<sup>164</sup>.

C'est dans ce contexte économique, que l'entreprise de Marius Michel peut se développer sous le règne d'Abdul Medjid. La guerre de Crimée conforte la pertinence de son projet mais ne le justifie que peu de temps puisque la paix est conclue le 30 mars 1856 (Traité de Paris). La signalisation des côtes ottomanes n'était pas inexistante, quelques phares existaient, mais l'ensemble était succinct. *L'Atlas général des phares et balises à l'usage des navigateurs*<sup>165</sup> de la Turquie, fait état en 1844 du danger que représente pour la navigation le manque de balisage :

<sup>163</sup> Benoît Mechin, *Mustapha Kémal ou la mort d'un empire*, Editions Albin Michel, Paris, 1984, p.74-75.

<sup>164</sup> *Journal*, Editions Gallimard, Paris, 1968, p.403.

<sup>165</sup> M. Coulier, Publié sous les auspices de S.A.R. M<sup>gr</sup> le prince de Joinville, chez l'auteur, Paris, 1844.

"le système des côtes est extrêmement vicieux en Turquie ; les feux y ont tous une très faible portée ; plusieurs mêmes ne sont pas constamment entretenus ; de sorte, lorsqu'on se trouve compris dans leur horizon et au moment où on compte voir un feu, son absence peut entraîner à de graves accidents : c'est principalement le cas de ceux du Bosphore, à l'entrée de la Mer Noire". Un atlas localise les phares en activité et ceux en construction ou feux accidentels (Planche 9). Des cartes individuelles précisent les localisations : phare de Saint-Stephano et son état : "ce feu très mal entretenu est à peine visible à six milles". L'initiative de Marius Michel, après son naufrage de l'Eurotas, rejoint les préoccupations des instances politiques qui lors du passage des corps expéditionnaires alliés vers la Crimée avaient remarqué la faiblesse du réseau des phares et balises. L'intervention de Marius Michel se situe dans la modernisation du système d'éclairage des côtes, une organisation lumineuse du rivage.

## b.2 Constitution de la société

Jacques Thobie qualifie l'Administration des phares comme "une des plus fructueuses entreprises françaises dans l'Empire ottoman (et à coup sûr la plus durable puisqu'elle ne fut liquidée en Turquie, qu'en 1959)"<sup>166</sup>. Sur proposition de la France le gouvernement crée une direction générale des Phares confiée à Michel en 1855. Le plan de balisage des côtes de l'Empire ottoman est "considérée avec la plus grande attention". La correspondance entre M. Thouvenel, ambassadeur de France à Constantinople et le ministre des affaires étrangères, le Comte Walewski établit la nécessité d'une telle entreprise : "la Sublime Porte s'applique à étendre chaque jour les relations commerciales entre l'Europe et la Turquie [...] or l'éclairage des côtes est, pour la marche des navires, la base de toute sécurité [...].

<sup>166</sup> *Intérêt et impérialisme français dans l'Empire ottoman (1895-1914)*, préface de Jean-Baptiste Duroselle, Publications de la Sorbonne, Imprimerie nationale, Paris, 1977. La société des phares et les réalisations du port de Constantinople sont étudiées dans le chapitre V, "Les sociétés à capitaux français : groupes « indépendants » », p.147 à 164.

Il est à noter que nous sommes en pleine guerre et qu'il apparaît maintenant indispensable que soit assurée surtout la nuit la voie maritime au niveau de la Mer Egée, des détroits, des côtes de la Mer Noire"<sup>167</sup>. Dans une lettre adressée par Thouvenel au Comte de Walenski le 22 août 1855, le projet est défini par "le gouvernement du Sultan, sans rejeter l'ensemble du plan proposé par Monsieur Michel, ne considère comme urgent que l'établissement des feux destinés à éclairer, ce qu'il appelle "la route militaire", c'est-à-dire le Canal des Dardanelles, la Mer de Marmara, le Bosphore et les côtes de la Mer Noire"<sup>168</sup>. Le 1er août 1855, Marius Michel est officiellement nommé Directeur général des phares de l'Empire ottoman. En 1856, l'application des tarifs est établie mais la mise en place des phares (constructions, formations des techniciens...) nécessite des capitaux trop importants que le gouvernement ottoman refuse d'assumer entièrement. La solution se trouve dans la création d'une société concessionnaire définie en terme de contrat avec l'Etat.

Michel, sans fortune personnelle s'adresse à Bernard Collas qui possède déjà des intérêts en Turquie<sup>169</sup>. En 1860, la Société Collas et Michel est créée en nom collectif, à laquelle ils associent un ami commun Baudouy jusqu'à sa mort en 1879. Collas et Michel prennent le titre d'administrateurs généraux. Un contrat définit les buts et la répartition des profits. La société s'engage à compléter le système d'éclairage des côtes de l'Empire ottoman dans la Méditerranée, les Dardanelles et la Mer Noire en portant de 22 à 96 le nombre de phares et feux. Les travaux devront être terminés dans un délai de trois ans. La durée de la concession est fixée à vingt ans. Les frais de construction, d'entretien, d'approvisionnement ainsi que les salaires et dépenses du service sont à charge de la société. Les rémunérations sont réparties à raison de 78 % des recettes dites "droits de phare" aux

<sup>167</sup> Archives nationales, Relations extérieures, Paris. Correspondance commerciale et consulaire, sous série Turquie, vol. 94, p.400-401.

<sup>168</sup> *Idem*, vol.94, p.282.

<sup>169</sup> Originaire d'une famille bordelaise qui pratique le négoce du vin. Collas et Pacha se seraient rencontrés par l'intermédiaire de Ferdinand de Lesseps. G. Peronet, *Michel Pacha 1819-1907 son prestigieux destin et son œuvre locale : Tamaris*, p.37.

cessionnaires et 22 % au gouvernement ottoman. L'historique des transactions et les difficultés d'application du contrat, mais également les résultats financiers, sont parfaitement étudiés et analysés par Jacques Thobie à partir des recueils d'archives de la société<sup>170</sup> et du Rapport du liquidateur M. Rouanet en 1961, dans un procès entre les héritiers. Pour notre part, nous nous intéresserons au bâti, à l'architecture de quelques-uns de ces phares que nous pouvons encore voir aujourd'hui. Grâce à une lettre (3 juillet 1856) adressée à l'ambassadeur de France à Constantinople, par le Capitaine de frégate Garbeiron, nous disposons d'une liste des feux, de leurs emplacements et leurs qualités respectives<sup>171</sup> (Annexe II).

Quand Marius Michel entreprend d'illuminer les côtes de l'Empire Ottoman, le noir n'était pas complet. Des feux existaient, certains mêmes depuis l'antiquité. En 1833, Lamartine cite "les phares de Galata, du Sérail, de scutari"<sup>172</sup>. Marius Michel s'est parfois servi de structures plus anciennes.

En fait, il est venu compléter un balisage très insuffisant, et son intervention se situe dans la répartition des feux en un réseau complexe mais unitaire et utilitaire. Il n'a pas égrené des lueurs au hasard des rivages. Les positions sont stratégiques, chaque éclairage est pensé par rapport aux autres dans un "tout" cohérent. Michel Pacha les a disposés en fonction de leurs portées géographiques. Les phares sont répartis en classes selon la distance à laquelle ils doivent être aperçus. Les phares de premier ordre ou de grand atterrage sont visibles à environ vingt milles marin. Ils sont généralement placés sur les caps et les îles. Ceux du second, visibles jusqu'à seize milles complètent les premiers. Les phares du troisième ordre signalent les îlots, bancs et points dangereux avec une portée lumineuse de quatorze milles environ. Les ordres inférieurs signalent l'entrée des ports. De la portée géographique d'un feu, on peut déduire la hauteur du phare en fonction de

<sup>170</sup> La Société Collas et Michel a appelé ces recueils des "Jules Verne" car les pièces étaient reliées dans une couverture comparable aux éditions (Hetzl) des romans de Jules Verne. Archives de l'administration des phares de l'Empire ottoman, Paris.

<sup>171</sup> Archives nationales, carton 138, n°166.

<sup>172</sup> *Voyage en Orient*, « Constantinople », *Le voyage en Orient, Anthologie des voyageurs français dans le Levant au XIXème siècle*, Introduction, Chronologie, Notice biographique et index de J.C Berchet, Édition Robert Laffont, Collection Bouquins, Paris, 1985, p.455.

l'élévation du foyer lumineux (en moyenne entre cinquante et soixante dix mètres pour les phares de premier ordre, trente cinq mètres pour les second et quatorze pour ceux du troisième ordre). C'est le système qu'adopte Marius Michel. Il va également se servir des progrès réalisés en matière d'optique : le système lenticulaire de Fresnel. La diversification est perfectionnée en feux fixes et feux à éclats et par l'utilisation de la couleur.

### **b.3 Les phares du Bosphore : (Planche 10 A)**

Parmi les phares de Michel Pacha, certains appartiennent aux vingt sept phares de l'Antiquité répertoriés par Emile Allard en 1889. C'est le cas de la Tour de Léandre (Planche 10 B) que la Table de Peutinger<sup>173</sup> signale, en face de Byzance au niveau de la ville de Scutari l'ancienne Chrysopolis, par le même signe que celui d'Alexandrie : une tour à deux étages surmontée d'un disque. Egalement appelée Tour de Sestos et tour d'Héro par Strabon (en référence à la légende de Léandre mort à cet endroit alors qu'il traversait à la nage pour rejoindre la prêtresse Héro), elle porte aujourd'hui le nom de Kiz Kulezi. Le phare est le symbole du Bosphore et architecturalement se distingue des autres réalisations par sa faible hauteur et se présentait plutôt comme une habitation.

Au XIXème siècle, le phare est également un nouveau programme « moderne » qui allie architecture et progrès technique.

Il réunit l'ordre architectural et l'ordre mécanique. Il participe à la nouvelle organisation du littoral et donne un sens au paysage marin. Il impose une réalité au rivage et comme l'église dans la ville, devient le repère essentiel d'une géographie maritime. Pour notre part, nous nous sommes intéressé à l'architecture des phares. Leurs formes est à l'origine du belvédère et l'on en trouve comme « point de vue » dans les jardins et au XIXème siècle, il devient un des éléments de la villa

<sup>173</sup> Manuscrit réalisé au XIIIème siècle par un moine de Colmar mais inspiré d'un manuscrit romain. Il s'agit d'une carte du monde sur onze feuilles de parchemin, déposé à la Bibliothèque de Vienne.

balnéaire. Dans certaines stations le thème du phare est un argument publicitaire et fait partie de l'identité des villes littorales. Le Grand-Hôtel des Bains de Saint-Denis d'Oléron se présente au début du siècle comme « un établissement de premier ordre » comme le phare de Chassiron de la station<sup>174</sup>.

A Constantinople, les phares de la société de Michel Pacha présentent une diversité décorative. De plus le paysage environnant s'est modifié et chaque réalisation est « personnifiée » en fonction de son implantation. A l'origine, situés à l'écart de la ville, nombreux sont aujourd'hui « intégrés » au tissu urbain. Architecturalement, le phare est une tour composée d'un soubassement, d'un fût, d'un attique parfois et d'un couronnement. Les différences se situent uniquement au niveau de la décoration qui relève, souligne, met en valeur la structure. L'ornement est totalement asservi à l'effet tectonique, qui consiste à la mise en évidence du système constructif par l'utilisation de corniches, pilastres, chaînes d'angle, encadrements... S'appuyant sur des données matérielles, « comme conséquence en quelque sorte nécessaire des conditions fondamentales de l'architecture »<sup>175</sup>. Le Rumeli Feneri (Planche 11 A) à l'extrémité du Bosphore et à l'entrée de la mer Noire, succéderait à une construction du XV<sup>ème</sup> siècle que Pierre Gilles<sup>176</sup> décrit : « le promontoire Panium est une espèce d'isthme péninsulaire, entouré d'eau des trois côtés [...] Sur l'une des pointes de ce promontoire existe un phare ou phanos (brillant), d'où les grecs qui ont maintenant l'habitude de terminer tous les mots en *arion* appellent ce lieu Phanarion. La tour est octogone ; elle porte à son sommet une lampe allumée toutes les nuits dans l'intérêt des navigateurs. Cette lampe est entourée de toutes parts par de petites fenêtres vitrées, jointes ensemble avec du plomb et non avec du plâtre, ce qui montre que c'est l'ouvrage non des turcs, mais des Chrétiens »<sup>177</sup>. Cette technique permet de dater le phare comme étant antérieur à la prise de Constantinople par les turcs en 1453. Le phare prendra plus tard le nom

<sup>174</sup> Daniel Raes, *L'architecture des Phares*, Editions l'Ancre de marine, Saint-Malo, 1992, p.21.

<sup>175</sup> *Ibid.*

<sup>176</sup> Pierre Gilles, Savant naturaliste chargé par François 1<sup>er</sup> de visiter l'Empire ottoman.

<sup>177</sup> Cité par Léonce Reynaud, « Les travaux publics de la France », 1876-1883, *Phares et balises au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1995, p.13.

de Phares de l'Europe qui a son pendant sur la rive asiatique : le Phare d'Asie ou d'Anadolu Feneri (Planche 11 B) dont l'habitation a été transformée en mosquée par adjonction d'un minaret.

L'Ahirkapi feneri (Planches 12 A et B), à la pointe du Sérail (Mer de Marmara) a lui aussi été modifié mais dans son contexte. Une photographie datée de 1930 le montre prolongeant les murailles en bordure extrême du littoral. Aujourd'hui, l'avenue Kennedy gagnée sur la mer passe devant, à l'arrière un jardin et le parking de l'hôpital. Le contexte s'est modifié, mais son architecture reste inchangée. Le phare repose sur un socle cubique à balustrade. La tour cylindrique est couronnée par une galerie en maçonnerie ajourée d'ouvertures quadrilobées, et reposant sur des consoles. La lanterne vitrée est polygonale, coiffée d'une petite coupole à facettes soulignée par des lambrequins, et surmontée d'une sphère.

Le phare de San-Stephano à Yesilkoï est beaucoup moins haut que les précédents. En 1940 (Planche 13 A), il se détachait à la pointe d'un littoral encore sauvage, aujourd'hui, il est implanté dans le tissu des constructions modernes, enfermé par les hôtels de la nouvelle balnéarité (Planche 13 B). Sa tour est octogonale et « les arêtes qui la divisent donnent quelque chose de plus élégant à la tour et de plus saisissant à la perfection du travail ; elles agissent à la manière des cannelures des colonnes »<sup>178</sup>. Autre « phare balnéaire », celui de Fenerbahçe (Planche 14 A) : il détermine avec celui de la pointe du sérail l'ouverture du Bosphore. C'est l'édifice le plus raffiné avec astragale moulurée, un attique et une rambarde métallique à volutes. La lanterne est identique à celle d'Ahirkapi : un vitrage octogonal et une petite coupole à pans, mais manquent la bordure à feston et la girouette. Le phare est intégré aux structures de la station (Planche 14 B) et l'élégance de son décor répond à l'aménagement du jardin environnant avec ses kiosques et sa serre métallique transformée en restaurant. La présentation de quelques uns des phares de Michel Pacha, les seuls que pour le moment nous ayons

<sup>178</sup> Léonce Reynaud, cité par Daniel Raes, *Op.cit.*, p.203.

vus , nous montre que la modernisation des rivages est une œuvre globale et que progressivement la distinction des structures disparaît. On assiste à une harmonisation des formes et fonctions et l'évolution des aménagements, de l'antiquité à nos jours, se présente comme étonnement cohérente. Le phare apparaît comme un jalon architectural du littoral moderne.

D'autres feux sont installés par la Société des Phares et Balises de Constantinople. En 1895, cent quarante phares fonctionnent en mer Noire, en Méditerranée et dans les détroits. L'obtention d'un nouveau contrat en 1879 et 1881 a permis l'extension du réseau malgré l'opposition anglaise (qui proteste sur les tarifs élevés et refuse la prolongation de la concession). Les résultats financiers « copieux » ne pouvaient que renforcer, chez les heureux bénéficiaires, les désirs d'investir dans d'autres sections : Collas s'intéresse aux Chemins de fer Jaffa-Jérusalem, Michel au port de Constantinople<sup>179</sup>.

### c) Le port de Constantinople – Le Pacha

"Comme à Londres, il n'y a pas de quai à Constantinople, et la ville plonge partout ses pieds dans la mer ; les navires de toutes nations s'approchent des maisons sans être tenus à distance respectueuse par un quai de granit"<sup>180</sup>. Lamartine fait le même constat : "ce port ne ressemble en rien à un port, c'est plutôt un large fleuve comme la Tamise"<sup>181</sup>.

Malgré l'importance de son trafic maritime les aménagements portuaires de Constantinople demeurent précaires. Les berges ne sont pas aménagées. Les navires n'accostent pas mais mouillent dans la rade et le développement des marchandises est effectué par des chalands de ports, les mahonadjis qui assurent le relais entre les embarcations et la terre (Planche 15 A). Ces bâteliers sont d'ailleurs

<sup>179</sup> J. Thobie, *Op.cit.*, p.724.

<sup>180</sup> Théophile Gautier, « Constantinople », *Le voyage en Orient. Anthologie des voyageurs français dans le Levant, Op.cit.*, p.507.

<sup>181</sup> *Voyage en Orient*, "Constantinople", Panorama I, *Ibid*, p. 456.

une corporation importante de Constantinople. Seul : "en face des palais et des principales maisons, on a établi, en avant du quai et en saillie de la mer, des planches supportées par des pilotis ou de petites jetées en pierres, qui servent à débarquer les marchandises, c'est ce qu'on appelle comme je l'ai déjà observé, Les Echelles"<sup>182</sup> (Planche 15 B).

En 1890, Marius Michel obtient du gouvernement ottoman, pour 85 ans une concession pour la construction et l'exploitation du port de Constantinople qui prévoit l'installation de quais sur les deux rives de la Corne d'Or : du côté de Stamboul et de Galata. Les docks et entrepôts sont construits pour les marchandises à proximité de la douane. En outre, la concession prévoit l'établissement de voie ferrée le long des quais pour la facilité du transport et un service de bac à vapeur entre les deux rives (Planche 16 A et B). En 1891, un iradé impérial ratifie la convention et Marius Michel constitue une société sous la forme ottomane : la société des quais, docks et entrepôts de Constantinople dont il est le premier président.

Dès l'octroi de la concession il reçoit le titre de Pacha<sup>183</sup> et prend le nom de Michel Pacha (il était déjà titulaire du grade turc de "Rouméli-Beyler-Beyligui" et officier de la légion d'honneur). La société confie l'exécution des travaux aux entrepreneurs Duparchy et Diricq<sup>184</sup>. Le financement est assuré par la banque Zarifi et le Crédit Lyonnais<sup>185</sup>. Pendant quatre ans, les travaux se poursuivent à un rythme régulier. En 1895, une partie des quais de Galata est ouverte à la navigation et marque ainsi le véritable début de l'exploitation. Cependant dès l'inauguration des quais de Galata en mars 1896, un certain nombre de difficultés apparaissent. Les

<sup>182</sup> Castellan, "Lettre sur la Morée", *Op.cit.*, p.445.

<sup>183</sup> Pacha : Titre donné dans l'Empire ottoman, aux gouverneurs des provinces et aux vizirs. Selon leur rang, les pachas portaient une, deux ou trois queues de cheval à leur lance. La circonscription administrative sur laquelle ils exerçaient leur autorité s'appelait un *pachalik*. Au début du XIXème siècle, Mahmoud II leur enleva leurs queues de cheval. Le titre, devenu honorifique, fut supprimé en Turquie en 1934, en Egypte en 1953.

<sup>184</sup> L'ingénieur Duparchy a également réalisé le port de Rosario à 250 kilomètres environ de Buenos-Aires sur les rives du Rio Panama. G. Peronet, *Op.cit.*, p.59.

<sup>185</sup> "Le capital est fixé à 23 000 000 F divisé en 46 000 actions de 500 Frs [...] Le capital action effectif est donc de 13 000 000 F", Jacques Thobie, *Op.cit.*, p.162.

travaux se poursuivent mais les erreurs de construction vont provoquer des affaissements de terrains pris sur la mer, les appréciations de fond ayant été mal faites<sup>186</sup>. De plus, les Mahonadjis s'opposent au projet et se posent le problème des tarifs douaniers. "Les graves difficultés auxquelles cette importante entreprise a du faire face dans les dix premières années de son existence font que les sources financières restent rares sur les débuts de l'affaire"<sup>187</sup>. En 1900, le sultan Abdul Hamid demande le rachat de la société et la présence allemande dans le Bosphore constitue une menace pour la concession. L'affaire est portée au niveau politique, la France par l'intermédiaire de son ministre des Affaires Etrangères Delcassé, veut maintenir la concession. En 1904, "le Quai d'Orsay et le Foreign Office veillent à ce que le capital de l'entreprise restent entre les mains de la France (on peut voir dans cette optique commune, les prémices de l'Entente cordiale). [...] Le risque est que Michel Pacha meure, (il est octogénaire), à ce moment les actions détenues par lui risquent d'être mises en vente et rachetées par l'Allemagne"<sup>188</sup>. En 1901, Michel Pacha commence à se désintéresser de la société qui continue néanmoins à fonctionner.

Cette modernisation du port de Constantinople, "le grand bazar du Levant", renforce les relations commerciales avec l'Occident. Cet aménagement portuaire nous ramène à Marseille qui en "1840 est le cinquième port mondial par le tonnage de sa navigation, derrière New York, Londres, Liverpool et Hambourg. C'est aussi le premier port méditerranéen devant Livourne, Gênes et Trieste"<sup>189</sup>. Depuis l'ouverture du Canal de Suez "la Méditerranée n'est plus un lac fermé ; elle redevient ce qu'elle était jusqu'au XVIème siècle, le principal sillon de communication entre l'Occident et l'Orient. Déjà porte de l'Afrique, Marseille espère plus que jamais devenir "port de l'Orient"<sup>190</sup>. Pour répondre aux nouvelles

---

<sup>186</sup> R. Michel, *Op.cit.*, p.104.

<sup>187</sup> J. Thobie, *Op.cit.*, p.161.

<sup>188</sup> R. Michel, *Op.cit.*, p.106.

<sup>189</sup> Roland Caty, Eliane Richard, "Le port et le négoce", *Marseille au XIXème siècle. Rêves et triomphes*, catalogue d'exposition, R.M.N, Marseille, 1991-1992, p.78.

<sup>190</sup> *Ibid.*

attentes d'un trafic maritime qui depuis l'apparition des bateaux à vapeur ne cessent de s'amplifier, Marseille va moderniser ses installations sur le modèle anglais, les docksland de Londres<sup>191</sup>. Les docks-entrepôts sont construits entre 1858 et 1863 par Gustave Desplaces à partir de la Joliette sur plus de quatre cents mètres et organisé à partir de cinq corps de bâtiments<sup>192</sup>.

A Constantinople des entrepôts s'étalent le long du Bosphore en une série d'édifices, façades rythmiques et monumentales. La démarche de Michel Pacha est une conquête du rivage à Constantinople, il devient propriétaire des terrains gagnés sur la mer en deçà de la limite des quais (de la même manière qu'à Marseille la place de la Joliette est conquise sur l'eau). Cette entreprise dans l'Empire ottoman est contemporaine de ses réalisations à Tamaris. Sur le littoral varois il entreprend un chantier identique : le comblement et l'assainissement d'une partie du rivage. Terres gagnées sur la mer, aménagées et construites. Michel Pacha réside simultanément à Constantinople, Marseille, Sanary et Tamaris. L'une et l'autre de ces villes portent la trace de son passage.

#### d) Les ouvrages en Provence : Marseille – Sanary

En 1849, Marius Michel épouse Marie-Louise Sérís à Marseille. Ils demeurent successivement à Constantinople, Galata Serail sur le Bosphore (1855), Saint-Nazaire (1869), Paris (1880) où se trouvent les bureaux de la Société des phares et balises, et Marseille<sup>193</sup>. Dans la cité phocéenne, il est propriétaire des hôtels particuliers de la rue Saint-Jacques n°86,88,90,92 et du 103/105 rue Sylvabelle<sup>194</sup> (Annexe III). Dans ce dernier, dont les aménagements intérieurs

<sup>191</sup> Comme Marseille et Constantinople, les équipements portuaires de Londres ne répondent plus à la croissance du trafic maritime. Un vaste chantier de modernisation est entrepris durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle avec la mise en œuvre de l'East India Dock en 1806 à Blackwall puis sous le règne de Victoria s'édifient le Poplar Dock en 1852, le Royal Victoria Dock en 1855, et ce, jusqu'en 1880 avec le Royal Albert Dock.

<sup>192</sup> Pour l'histoire des extensions et modernisation du port de Marseille : Claude Jasmin, "La marque du génie", *Marseille au XIX<sup>e</sup> siècle*, *Op.cit.*, p.156 à 183.

<sup>193</sup> Adresses mentionnées dans les registres des Etats service de la marine.

<sup>194</sup> Archives municipales de Marseille, série assainissement 403 W - Boîte 312.

datent des années 1860, se trouve un ensemble de décor qui témoigne déjà de son intérêt pour l'Orient. Si l'escalier d'honneur surmonté d'une coupole sur pendentifs est peinte en trompe l'œil de compositions florales d'inspiration Louis XVI et d'une balustrade et putti de référence italienne<sup>195</sup> (Planches 17 A et B), la terrasse du jardin arrière est décorée de vue de Constantinople. Les trumeaux de ce jardin d'hiver, à l'origine fermé par une verrière, sont des fenêtres ouvertes sur le Bosphore (Planche 18 A et B). Des arcs outrepassés à intrados polybés encadrent des vues du rivage turc et pourraient constituer un état des lieux avant les futurs aménagements portuaires : le rivage « sauvage » sur lesquels se trouvent les bateliers (Planche 19 A) et leurs embarcations, les caïques (Planche 19 B)<sup>196</sup>. Quelques éléments d'architecture constituent le fond des peintures murales : minarets et coupoles des mosquées. Au-dessus des ouvertures, à la limite de l'étage supérieur, court une frise jaune et bleu de palmettes stylisées. Alors que les encadrements des fenêtres reçoivent des motifs géométriques de chevron, le dessus des arcs outrepassés est surmonté d'un décor calligraphique d'arabesques et entrelacs végétaux.

En 1863, Michel achète à Sanary son village natal, "une propriété de terres, située au terroir du lieu-dit Saint-Nazaire, quartier Pierredon, y ayant bâtisse de maître sans étage supérieur et une bâtisse de fermier... le tout représentant huit hectares soixante dix sept ares et vingt six centiares"<sup>197</sup>. En 1865, il est élu maire de la commune. Durant le premier mandat, il équipe le village de nombreuses structures : voirie, fontaines, lavoir, pont, écoles, hospices, accès routier, mais là encore

<sup>195</sup> Florence Dagousset, Gilles Mihière, "Le décor de la demeure privée" *Marseille au XIXème siècle*, *Op.cit.*, p.252.

<sup>196</sup> Les descriptions de Lamartine complètent ces représentations : "Les bateliers des caïques [...] portent un caleçon blanc, à plis aussi larges que ceux d'un jupon, une ceinture de soie cramoisie le retient au milieu du corps ; ils ont la tête coiffée d'un petit bonnet grec en laine rouge, surmonté d'un long gland de soie qui pend derrière la tête ; le cou et la poitrine nue ; une large chemise de soie écru, à grande manches pendantes leur couvre les épaules et les bras [...]. Leurs caïques sont d'étroits canots de vingt à trente pieds de long sur deux ou trois de large, en bois de noyer vernissé et luisant comme de l'acajou. La proue de ces barques et aussi aigüe que le fer d'une lance et coupe la mer comme un couteau". *Voyage en Orient*, *Op.cit.*, p.455.

<sup>197</sup> Minutes de Maître Granet, notaire à Sanary, cité par Georges Ortolan, *Michel Pacha - Enfant de Sanary - Créateur de Tamaris*, G.R.A.I.C.H, La Seyne-sur-Mer, 1984, p.29.

l'essentiel de ses réalisations concerne l'aménagement portuaire<sup>198</sup>. Il étend le petit port de pêche dans le quartier des Baux et après comblement est édifié le quai Sainte-Catherine. En face, se trouve sa demeure construite entre 1872 et 1879, un hôtel particulier à cinq travées qui s'élève sur trois niveaux d'un modèle haussmannien quelque peu "décontextualisé" dans un environnement architectural de modestes habitations : prémices de l'éclectisme que nous retrouvons à Tamaris (Planche 20 A). En 1891, l'édifice devient la Fondation Amélie (du nom de sa fille décédée en 1872) gérée par les œuvres de Saint-Vincent de Paul. Pour répondre à la nouvelle vocation, un fronton sculpté représentant le saint distribuant ses bienfaits est ajouté (Planche 20 B). A la fin de son second mandat (1872-1879), il n'est pas réélu mais n'en poursuit pas moins son œuvre comme mécène<sup>199</sup>. Il finance la construction de la nouvelle église Saint-Nazaire en détruisant l'édifice du XVIème siècle (Planche 21 A). A proximité se trouve également une de ses maisons, qui là encore se détache stylistiquement, avec ses toits à la française, sur la place du village. Adossée à l'ancienne église, elle est incorporée dans la construction de la nouvelle église inaugurée en 1892 (Planche 21 B). C'est l'année où il est réélu maire de Sanary<sup>200</sup>. Lors de son second mandat, Michel Pacha souhaite transformer le village en station balnéaire de la Côte d'Azur, et fait construire en 1892 le Grand-Hôtel des Bains (aujourd'hui détruit) : "Le 29 juin dernier, les Félibres et les Tambourinaires inauguraient joyeusement l'hôtel construit par M. Michel Pacha. Depuis lors, il est resté vide et solitaire. Le voilà enfin ouvert et confortablement installé"<sup>201</sup>. A la suite d'un conflit entre les

<sup>198</sup> Barthélémy Rotger, *Sanary, mille ans d'histoire*, Sanary, 1982. L'auteur détaille l'ensemble des réalisations de Michel Pacha, mais ne cite pas ses sources.

<sup>199</sup> G. Ortolan, *Op.cit.*, indique que les "contributions financières tendant à suppléer la faiblesse des budgets communaux sous la forme de prêts à douze ans sans intérêt ou de dons purs et simples. On relève successivement de 1865 à 1872 : 12 640 F pour les quais ; 7174 F pour les fontaines et lavoir ; 10 000 F pour les "travaux en cours" ; 15 000 F pour les recherches d'eau". p.31. L'auteur ne mentionne pas ses sources.

<sup>200</sup> "Dimanche dernier a eu lieu l'inauguration de l'orgue dont M. Michel Pacha, notre maire, si chrétien, vient de doter l'église paroissiale, si grandement reconstruite à ses propres frais [...] Mais il serait plus qu'injuste de ne pas remercier, une fois de plus, de sa nouvelle générosité, notre bienfaiteur". *Le courrier du Var*, 21 décembre 1893, n°1566.

<sup>201</sup> *Les Echos de Tamaris*, 23 avril 1892, n°9.

pêcheurs de Sanary et ceux du Brusç pour l'attribution des zones de pêches, Michel Pacha démissionne de ses fonctions de maire le 20 juillet 1894. Mais depuis plusieurs années, il est domicilié à Tamaris. Charles Poncy lui prête les mots suivants : "Avec une habitation grandiose à construire sous les pins, avec une profusion d'orangers et d'arbres exotiques à y planter, je retrouverai là le soleil et le panorama des Dardanelles, les palais de Constantinople et de Buyuk-Ohere"<sup>202</sup>.

Sanary au début du XXème siècle devient "la capitale de la littérature allemande"<sup>203</sup>. Une émigration intellectuelle des écrivains, et peintres, fuyant l'Allemagne nazie en 1933 et où l'on rencontre Thomas Mann, Lion Feuchtwanger, Ludwig Marcuse, Franz Werfel, Franz Hessel, Arnold Zweig, Bertolt Brecht... Auparavant les anglais avaient déjà découvert le village provençal. La première personnalité littéraire à s'y installer en 1888 est l'écrivain Katherine Mansfield. En 1930, Aldous Huxley achète une maison à Sanary et y séjourne régulièrement jusqu'en 1937. A partir de 1933, sa villa devient le rendez-vous des auteurs allemands en exil : émigrés et non touristes.

## B - SOCIETE ET BALNEARITE

Le chemin de fer crée le tourisme ferroviaire et de manière générale stimule les déplacements et les voyages. Le réseau est progressivement complété sur le littoral méditerranéen. Après l'inauguration de la ligne Marseille - Toulon, les lignes de Toulon au Var, du Var à Nice puis de Nice à la frontière italienne sont mises en service. Sous le Second Empire se dessine une nouvelle géographie, un découpage du territoire que les nécessités de circulation imposent.

---

<sup>202</sup> *Op.cit.*, p.125.

<sup>203</sup> Manfred Flügge, *Exil en paradis, artistes et écrivains sur la Riviera (1933-1945)*, traduit de l'allemand par Josie Mély, Editions du Félin et Arte Editions, Paris, 1999.