

Les femmes, les hommes et le cheminement qui ont conduit à la création du Parc national de Port-Cros, le 14 décembre 1963

William SEEMULLER

Adjoint spécial de l'île de Port-Cros (Conseil Municipal de Hyères) et membre du Conseil d'administration du Parc national de Port-Cros.

Contact : wseemuller@icloud.com

Résumé. L'histoire de l'île de Port-Cros (Provence) est jalonnée d'évènements qui ne laissaient pas prévoir son futur destin : enjeux militaires, construction de cinq puissants forts, attaques des pirates barbaresques, puis des flottes turques, anglaises et hollandaises, occupation allemande lors de la Seconde Guerre mondiale, déboisement, mise en culture, projets immobiliers pharaoniques, etc. Deux femmes ont joué un rôle majeur, dans le processus qui a conduit à la création du Parc national de Port-Cros, en 1963. Il s'agit de Marceline Henry dont la passion a été entièrement dévouée à cette terre qu'elle voulait exemplaire et Paule Combe Desmarais dont le soutien constant et en toutes circonstances a permis de faire échec aux tentations mercantiles et aux tentatives de dénaturer l'île. À la suite d'un heureux hasard, un accroc au pantalon de l'écrivain et éditeur Jean Paulhan (la NRF - Nouvelle Revue Française), l'île de Port-Cros est devenue, grâce à Marceline Henry, un repaire d'écrivains et de naturalistes, dont André Gide, Émile Jahandiez, Henri Michaux, Jules Supervielle et André Malraux. Avant sa mort, survenue en 1966, Marceline Henry a fait don de l'île à l'État, à la condition qu'il en fasse un parc national. C'est ce que fit André Malraux, écrivain iconique et alors ministre des Affaires culturelles : le Parc national de Port-Cros naquit le 14 décembre 1963.

Mots-clés : littérature, milieu insulaire, Parc national, Port-Cros, Provence.

Abstract. The women, men and the journey that led to the creation of the Port-Cros National Park, on December 14, 1963. The history of the island of Port-Cros (Provence) is marked by events that gave little inkling of what was in store for the island: military interventions, the construction of five imposing forts, attacks by Barbary pirates and then Turkish, English and Dutch fleets, the German occupation during World War II, deforestation, farming, enormous real estate projects, etc. Two women played a major role in the process which led to the creation of the Port-Cros National Park in 1963. These are Marceline Henry, whose passion was entirely dedicated to this land, which she wanted to be a model example, and Paule Combe Desmarais, whose constant support in all circumstances made it possible to resist commercial temptations and threats to develop the island. By a chance event, a tear in the trousers of writer and publisher Jean Paulhan (La NRF - Nouvelle Revue Française) led to the island of Port-Cros becoming a haven for writers and naturalists, including André Gide, Émile Jahandiez, Henri Michaux, Jules Supervielle and André Malraux. Before her death in 1966, Marceline Henry donated the island to the State, on the condition that it became a national park. As French minister of Cultural Affairs, the iconic writer André Malraux did just that and on December 14, 1963 Port-Cros National Park saw the light of day.

Keywords: islands, literature, National Park, Port-Cros, Provence.

'Mais en même temps, et à l'opposé de leur repliement, il arrive aux îles d'un coup, au hasard de quelque changement de maître ou de fortune, d'accueillir tout un pan nouveau de vie, de civilisation ; des coutumes, des modes, une langue même qu'elles sont capables d'engranger et de garder intactes pendant plusieurs siècles'.

Fernand Braudel (Braudel, 1977)

1. introduction¹

Grégory Quenet² a écrit³ : *'Les aires protégées sont aujourd'hui sous très forte pression, soumises à des injonctions contradictoires. D'un côté, les engagements internationaux prévoient leur extension, de l'autre, les pressions locales promeuvent les aménagements. Lorsque les scientifiques et les associations défendent une biodiversité en danger, d'autres affirment le droit humain à habiter un territoire. Quant à ceux qui louent la beauté d'un site, ce sont ceux-là mêmes qui le fragilisent par leur nombre et leur fréquentation. Nul doute que l'accélération des changements climatiques et environnementaux va se traduire par des controverses de plus en plus vives, jusqu'à des positions irréconciliables qui ne pourront dialoguer les unes avec les autres'.*

'(...) Mais, parmi les parcs naturels continentaux et insulaires, Port-Cros a une valeur singulière et universelle, qui est d'avoir été sauvée par la littérature. Ici, les initiateurs ne sont pas les naturalistes ni les défenseurs du patrimoine mais les écrivains, par une combinaison de hasards biographiques et surtout d'intuition géniale de Madame Henry (...)'.

Comment imaginer qu'en 1925, suite à une promenade dans les chemins de Port-Cros, un accroc au pantalon de Jean Paulhan, raccommodé par Madame Henry, sera un des facteurs déterminants qui conduira 40 ans plus tard à la protection définitive de l'île ?

Au moment de fêter les 60 années de la création du Parc national de Port-Cros (PNPC), il paraît utile de s'interroger sur le cheminement qui a conduit à la création d'un parc national mais aussi de mesurer le rôle joué par un certain nombre de personnalités du monde littéraire attachées à la protection de la Nature et enfin de rappeler les menaces et les obstacles qui auraient pu altérer à jamais ce patrimoine naturel exceptionnel.

¹ Ce texte correspond à la conférence présentée par l'auteur, le 13 décembre 2023, à Hyères, en introduction du colloque scientifique marquant le soixantième anniversaire de la création du Parc national de Port-Cros. La conférence était intitulée : *'D'où vient le Parc national de Port-Cros ? Les idées initiales, la mise en place'.*

² Professeur en histoire de l'environnement, Université UVSQ-Paris Saclay, titulaire de la chaire Laudato Sí, Collège des Bernardins, membre de l'Institut universitaire de France.

³ Lettre de Grégory Quenet à William Seemuller.

2. Au commencement, il y a une histoire militaire

L'île de Port-Cros est d'abord un verrou militaire à l'Est du 1^{er} port militaire de Méditerranée française, Toulon. Ce positionnement géographique au cœur de la baie d'Hyères a peut-être indirectement contribué à préserver l'île.

L'enjeu militaire et la menace d'invasion interdisaient, jusqu'au XIX^e siècle, une activité économique stable et l'installation de population. Les autorités politiques, entre 1531 et 1815, ont considéré que le contrôle de l'île était essentiel (Brun, 1997).

Le Roi de France François 1^{er} crée le 'Marquisat des îles d'or' et le confie, en 1531, à Bertrand d'Ornezan, amiral des mers du Levant. À lui de défendre les îles et de bâtir le fort du Moulin, dans la baie de Port-Cros (Fig. 1).

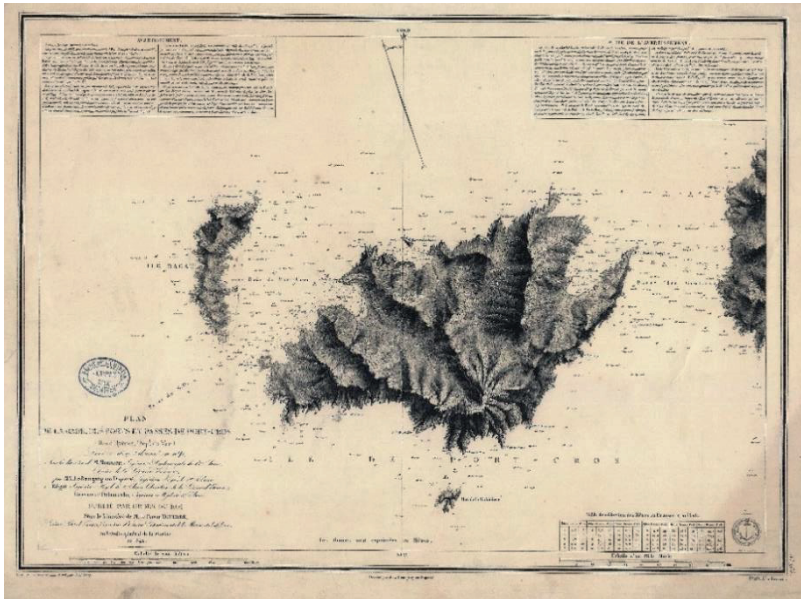


Figure 1. Carte marine des îles de Port-Cros et Bagaud, datée de 1842. Noter que la graphie de certains toponymes a changé depuis : l'île de Bagau est devenue Bagaud

En 1635, Louis XIII et le Cardinal de Richelieu décident de renforcer les défenses de l'île pendant la guerre de succession d'Espagne. Ils feront construire les forts de l'Estissac, de l'Éminence et de Port Man. Enfin, Napoléon 1^{er}, en 1810, sous la menace anglaise, renforcera les forts existants, fera construire le fort de la Vigie, la batterie du Sud et quatre batteries sur Bagaud (Brun, 1997).

Ces hommes d'État ont doté l'île de défenses pour éviter que des puissances ennemies y prennent pied, essentiellement les

pirates barbaresques, les flottes turques, anglaises et hollandaises. L'histoire rappelle que ce ne fut pas toujours utile et suffisant. Les Anglais débarquent à plusieurs reprises pour détruire les forts et l'amiral Nelson appréciait particulièrement la baie de Port Man pour y narguer l'Empereur Napoléon 1^{er}.

La présence militaire revient dans les îles entre 1884 et 1887. Port-Cros et Bagaud accueillent la quarantaine de la flotte française qui rapatrie les troupes du Tonkin, malades du choléra et de diverses fièvres (Brun, 1997). Enfin entre 1942 et 1944, c'est l'occupant allemand qui construit dans l'île des fortifications contre un futur débarquement des alliés (Fig. 2). Un déboisement important de l'île est ordonné et le fort de l'Éminence sera aménagé pour recevoir le commandement militaire allemand.



Figure 2. Commandos de la FSSF (*First Special Service Force*) américano-canadienne, une unité spécialisée dans le combat en montagne, le 17 août 1944 au fort de l'Éminence ; dans le cadre du débarquement allié en Provence, et au prix de neuf morts, ces commandos viennent de neutraliser la garnison allemande (photo services de l'armée US *in* Senne, 2017).

Durant cette longue présence militaire, le développement économique de l'île est limité à des questions de logistique pour assurer l'alimentation, la santé et le couchage des troupes. Port-Cros sera préservé de toute construction hors du village. La population s'élève en moyenne à une petite cinquantaine d'habitants, hors contingent militaire. Pour l'essentiel, elle est composée de pêcheurs, de commerçants, d'agriculteurs et de forestiers.

3. Les menaces pour l'île se précisent au XIX^e et XX^e siècle

En raison de sa surface modeste, de son relief accidenté, de la pauvreté de ses sols et de son éloignement du continent, l'île a été plutôt préservée. Cependant elle a subi des menaces réelles qui auraient pu aboutir à la destruction de son espace naturel.

3.1. Une première menace en 1817 : l'industrie

En 1810, une loi fait obligation d'installer les activités les plus polluantes à l'écart des villes. C'est le cas de la fabrication de la soude, élément essentiel pour la production du savon et qui provoque des émanations de gaz chlorhydrique très toxiques.

Propriétaire d'usines de soude à Marseille, Monsieur Gazzino cherche des terrains isolés. Dès 1805, il achète à Simon de Savournin les îles de Port-Cros et de Bagaud et il entre en conflit avec l'administration impériale pour la construction de l'usine jusqu'en 1815. C'est en 1817 qu'une usine de soude sera construite sur l'emplacement d'un ancien four à chaux à Port-Man (Fig. 3). Elle comporte une centaine de salariés entre ouvriers et agriculteurs en charge de l'approvisionnement. Aujourd'hui seul un aqueduc et des pans de murs en ruine, le long du chemin qui mène au fort, portent le témoignage de cette présence.

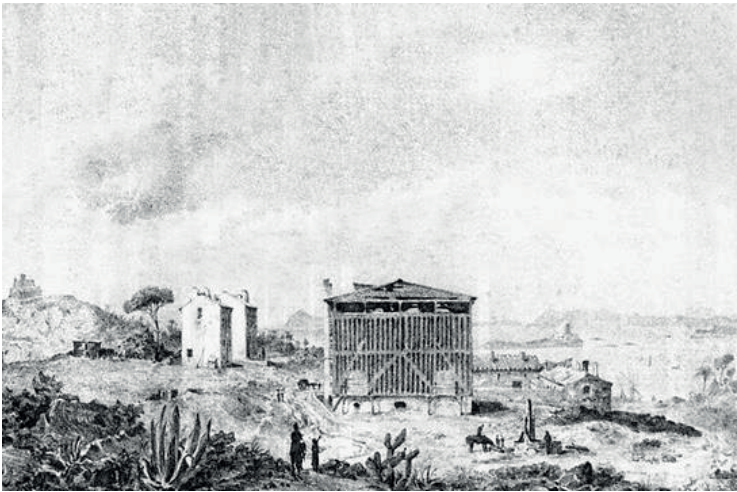


Figure 3. L'usine de soude de Port-Man, en 1817.

L'usine fonctionnera une quinzaine d'années. Mais l'industriel va être mis en difficulté par l'arrivée sur le marché du procédé Solvay, moins polluant et moins coûteux que le procédé Leblanc. Les conséquences environnementales pour l'île entre 1817 et 1830 sont dramatiques : déforestation massive des pins et des bruyères, rejets

toxiques dans l'air et la mer, pollution des sources et des terrains, destruction totale de la flore marine de la baie de Port Man. Il se peut que la vaste zone de matte morte, dans l'herbier de *Posidonia oceanica*, située au centre de la baie de Port-Man, soit due à cette pollution (Augier et Boudouresque, 1971). M. Gazzino revend l'île en 1837.

Dans un esprit différent et pour un investissement moindre, nous évoquerons une tentative de production industrielle d'ardoises, en 1889, par les ardoisières de l'Ariège dans le vallon de la Solitude. Cette société installe, en 1905, une scierie destinée à débiter en dalles les schistes de Port-Cros. Elle fermera rapidement du fait de l'éloignement de l'île du continent. Nous avons relevé aussi une petite activité de production de fourneaux à pipe et surtout la production de charbon de bois par des forestiers sardes qui durera jusqu'en 1914.

3.2. Une deuxième menace en 1912 : un projet immobilier

En 1912, un projet immobilier est soutenu par la banque internationale des industries minières et forestières. Cette banque américaine a été chargée d'investir les ressources de l'État du Parana (au Brésil) dans plusieurs projets européens, dont l'installation d'un complexe hôtelier dans l'île de Port-Cros.

En voici l'exposé des motifs :

'C'est un fait bien connu que 300 000 étrangers voyagent chaque année pendant la saison hivernale sur la Côte d'Azur. Nice, Monaco, Menton, Cannes et Hyères sont des lieux bien connus fréquentés par les touristes de toutes nationalités. Le Roi belge Léopold en a estimé le nombre à 1 000 000 dont 300 000 seraient anglo-saxons.

*C'est l'idée de construire une **ville américaine**⁴ en Méditerranée pour créer un lieu de rencontre, par l'excellence américain, tourné vers le confort, la santé et les loisirs (Fig. 4).*

⁴ Les caractères gras sont de l'auteur (W. Seemuller).

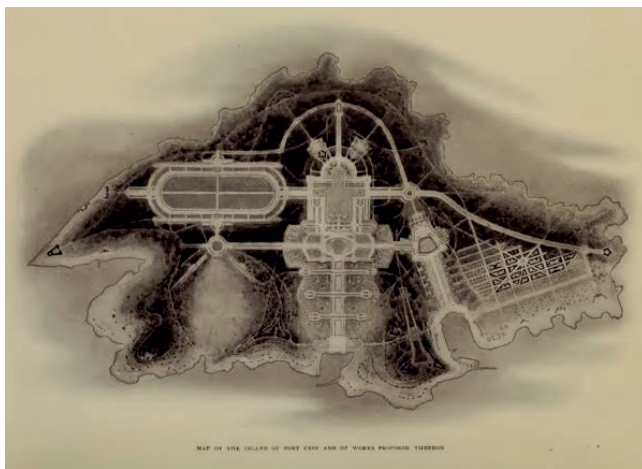


Figure 4. Plan du projet immobilier américano-brésilien de 'ville américaine' à Port-Cros, selon l'architecte Henry B. Herts. D'après International Industries Mining and Forest Bank (2012).

Quelque chose de tout à fait nouveau en ce qui concerne les bâtiments, avec des méthodes totalement différentes de la routine européenne et de la tradition. Ils constitueront à eux seuls un puissant attrait pour ce lieu.

*Bâtiments - La première construction doit être un grand hôtel typiquement américain de douze étages, d'une capacité de 1 500 personnes, avec une tour de **trente-cinq étages** de 900 pieds habitables (Fig. 5), plus des jardins sur le toit et tout le confort correspondant. Théâtre, musée, terrasses et jardins en pente vers le pavillon du quai ; hippodrome, aérodrome, plages de baignade, etc.*

Toutes les constructions proposées le sont sous la direction du conseiller en architecture, M. Henry B. Herts, à New York ; architecte du New Amsterdam Theatre de New York et d'autres bâtiments importants.

*Le port - Un bel embarcadère doit être érigé sur la plage de La Palud pour **l'usage exclusif des yachts privés** et des bateaux à vapeur appartenant à la Compagnie et pour le trafic commun, un autre embarcadère à l'est de la Plage du Sud.*

*La flotte de l'entreprise - **Quatre paquebots** de luxe, rapides, navigueront entre tous les ports de la Côte d'Azur et Port-Cros, reliant l'île à Toulon, Menton, Nice et Monaco en deux heures, Hyères en une, et Lavandou en 30 minutes.'*



Figure 5. Aspect de l'hôtel principal du projet américano-brésilien à Port-Cros. D'après International Industries Mining and Forest Bank (2012).

Les tensions préalables à la guerre de 1914-1918 et l'ouverture d'une liaison ferroviaire directe entre Paris et Nice, qui isole Hyères, finissent par rebuter les investisseurs. Le projet reste donc dans les cartons.

3.3. Enfin, une menace constante : l'appétit des promoteurs immobiliers.

Une contestation de vente, contractée entre anciens et nouveaux propriétaires entre 1925 et 1937, ouvre des perspectives pour des spéculateurs et ce d'autant plus que l'île a développé, sous l'autorité des Henry et des Buffet, un tourisme de qualité.

Lors de la vente de l'île, en juillet 1937 (Fig. 6), une riche héritière Madame **Paule Combe Desmarais**, amie des Henry, doit surenchérir face à un promoteur parisien, M. Margerie, qui dans la lignée du syndicat américain, portait un projet de lotissements et d'hôtels qui aurait anéanti Port-Cros.

Une autre menace souligne, en 1950, la précarité des garanties obtenues par les Henry. Mettant à profit un incident d'ordre juridique, dans un dernier sursaut d'un différend remontant aux années 1920, un groupe de spéculateurs propose en effet d'aménager Port-Cros, autrement dit d'y construire un lotissement à l'intention d'amateurs 'sélectionnés'.

Nous citerons pour mémoire, en 1957, le cas d'un terrain constructible de l'autre côté de la baie de Port-Cros, vers la Pomme d'Or, qui sera bloqué par Marceline Henry par un échange de titres

de propriété et qui sera classé par le ministère des affaires culturelles en 1963.

Les promoteurs ont donc tous été écartés par la volonté de Madame Henry et le soutien constant de Madame Combe Desmarais. Cette volonté est très précisément exprimée dans les termes du bail de 1942 : *'Le domaine de Port-Cros devra toujours être laissé dans son état actuel. Il ne pourra faire l'objet d'aucun lotissement'*. Elle trouvera son expression finale lors de l'adoption du décret de création du Parc national de Port-Cros.



Figure 6. Affiche de la vente du domaine de l'île de Port-Cros, le 7 juillet 1937. Collection De Cabarrus, in Buffet (2014).

4. Des personnalités originales habitées par un idéal romantique

A cette étape de notre récit, nous devons évoquer des personnalités fortunées du XIX^e siècle, propriétaires de l'île, qui ont été touchées par la beauté des lieux et qui ont souhaité la préserver. Outre leur sensibilité personnelle, elles ont certainement été influencées par les différents courants de pensée de l'époque comme les romantiques (Chateaubriand, George Sand, Victor Hugo) qui trouvent dans la nature une inspiration et une harmonie qu'ils opposent aux troubles politiques et à l'industrialisation des villes.

C'est dans ce contexte que le **comte de Retz** sera le premier à se lancer dans l'agriculture, à partir de 1840, à Port-Cros. C'est ensuite le **comte de Morel** qui poursuit la mise en valeur

agronomique de l'île. Enfin, le **comte Ferdinand de Noblet**, en 1870, décide de créer 5 fermes, un barrage (dans le vallon de la Solitude) et de les relier entre elles par des routes carrossables (Fig. 7). Cette mise en valeur agricole et viticole de l'ensemble de l'île de Port-Cros doit d'abord viser l'autonomie alimentaire, la qualité des produits et la livraison de primeurs pour le marché hyérois (Fig. 8). La gestion de l'île sera confiée à un général mais elle ne connaîtra pas un grand succès. Les terres de Port-Cros seront ensuite louées pour la chasse.



Figure 7. Le vallon de la Solitude et le barrage. D'après une carte postale anonyme, in International Industries Mining and Forest Bank (2012).

Après cette tentative de mise en valeur agricole et viticole, l'île de Port-Cros est achetée en 1880 par le **marquis Charles-Albert Costa de Beauregard**. Cet homme politique en vue, écrivain, monarchiste et membre de l'Institut, fera examiner attentivement les ressources naturelles et minières de l'île. Les experts lui indiquent '*Une eau minérale existant sur le versant Sud, à la fois ferrugineuse et saline et dont certains médecins assuraient un succès considérable dans le traitement des 'maladies de femmes'*', une exploitation potentielle de minerai de fer '*importante*', et '*un gisement de bancs d'ardoise qui devrait concurrencer les ardoisières d'Angers*'.



Figure 8. La ferme de La Palud en 1900. Noter, sur cette carte postale, la graphie ancienne 'La Pallu'.

La prudence du marquis, et les contraintes multiples, finissent par écarter ces projets. Le marquis en conclut finalement que : *'Le seul revenu de Port-Cros, ce sera la tranquillité et le bonheur. On ne saurait les payer trop cher'*. Il décide donc de conserver Port-Cros et d'inviter des amis académiciens, dont Paul Bourget, Henry Bordeaux et Eugène Melchior de Vogüé, pour chasser les faisans, se promener en charmantes compagnies et chercher l'inspiration dans les chemins de l'île.

Plusieurs ouvrages naîtront de ces rencontres, *'La fée de Port-Cros'* d'Henry Bordeaux (Bordeaux, 1924), *'Voyageuses'* de Paul Bourget (Bourget, 1897) et le célèbre roman *'Jean d'Agrève'* d'Eugène Melchior de Vogüé (de Vogüé, 1897)⁵. Ce dernier ouvrage invite le lecteur à découvrir Port-Cros, ses paysages sauvages et préservés comme *'un vrai paradis terrestre'*. Le roman rencontre un énorme succès dès sa parution et donnera naissance à la légende d'Hélène et de Jean. Il sera adapté par le cinéma en 1922 (Fig. 9). C'est certainement le premier témoignage du **lien puissant qui va unir la littérature et l'île** au XX^e siècle. Un lien qui contribuera à sa protection.

⁵ Au total, entre 1897 et 2008, 35 livres ayant trait à l'île de Port-Cros ont été publiés (Thurel, 2015).



Figure 9. L’affiche du film de 1922, tiré du roman de Melchior de Vogüé (*Jean d’Agrève*), d’après un scénario de Claude Balyne.

Le marquis Charles-Albert Costa de Beauregard décède le 18 février 1909. Le jour même de sa mort, il signait un bail de 16 ans, avec promesse de vente, à son médecin, le docteur Crotte. Ce dernier meurt en avril 1919 et c’est sa deuxième épouse Blanche qui hérite de la promesse de vente.

5. Visionnaires déterminés et défenseurs farouches de l’île : les Henry

A l’automne 1918, alors que la grande guerre n’est pas encore terminée, **Marceline Henry** (Fig. 10) débarque à Port-Cros avec son amant Jean Picard, sous-préfet et poète connu sous le nom de **Claude Balyne**. Elle envoie bientôt un télégramme à son mari Marcel : *‘Jean et moi avons trouvé le paradis. Viens !’*

D’emblée, ils ne veulent pas confisquer l’île, mais l’ouvrir aux autres. Visionnaires et déterminés, mais sans argent, ils imaginent les moyens d’y gagner leur vie, en créant un tourisme élitiste mais amoureux de la nature, dans une perspective écologique avant l’heure.



Figure 10. Marceline Henry à Port-Cros, en 1935. Photo recadrée, collection Pierre Buffet, in Buffet (2014).

Ils transforment l'Auberge Pascal en Hostellerie provençale. Ils obtiennent que l'île soit régulièrement desservie par bateau depuis les Salins d'Hyères. Ils chassent les charbonniers sardes et les braconniers. Ils ouvrent de nouveaux chemins. Ils installent une fontaine publique et des citernes d'eau. Enfin ils répertorient la faune et la flore avec des amis naturalistes comme les frères Émile et Albert Jahandiez (Fig. 11) (Médail *et al.*, 2013), qui publieront leurs observations (Jahandiez, 1914, 1929).



Figure 11. De gauche à droite : Marcel Henry, Émile Jahandiez et Llewellyn Powell, spécialiste américain des araignées, à la Jardinière, dans le maquis de Port-Cros, le 6 avril 1932. Photo recadrée. Collection Pierre Buffet, in Buffet (2014).

Les Henry attirent en été, entre 1927 et 1939, des écrivains de la *Nouvelle Revue Française* publiée par l'éditeur Gallimard ; autour de Jean Paulhan directeur de la revue, viennent séjourner Marcel Jouhandeau, Jean Schlumberger, Marcel Arland, André Gide, Henri Michaux, Pierre Drieu la Rochelle, Jacques Audiberti, Jules Supervielle, Saint-John Perse, André Malraux, Denis de Rougemont, ainsi que des artistes comme Jean Fautrier, des scientifiques comme Charles Richet, Paul Veyret (Ponel, 2013) et Alfred-Serge Balachowsky⁶ (Rougon, 2013 ; Thurel, 2015 ; Buffet et Paulhan, 2019) (Fig. 12).



Figure 12. Les écrivains autour de Jean Paulhan, en août 1933, à Port-Cros. De gauche à droite : Marceline Henry, Alfred-Serge Balachowsky, Madame Aubergi, Madame Cloupet, Marcel Jouhandeau, Marcel Henry, Caryathis Jouhandeau, Émilie Balachowsky, Gabrielle des Courtis, Marie Dumas (cousine de Jean Paulhan), Jean Paulhan, Germaine Paulhan, Frédéric Choffé et Odette Choffé (fille de Germaine Paulhan). Collection Claire Paulhan in Buffet (2014).

Les écrivains prennent leurs quartiers d'été dans '*le plus beau fort de l'île, celui qui la domine toute, la Vigie*' dit Jean Paulhan. Grâce à Marcel et Marceline Henry, les éditions Gallimard loueront le fort pour un franc symbolique par an. Jean Paulhan et sa femme en organisent la vie pratique.

Les écrivains peuvent alors travailler en toute liberté dans ces bâtiments désaffectés et isolés qu'ils nommèrent le 'fort de la NRF'. À l'automne 1928, leurs amis anglais, les écrivains David Herbert Lawrence, Richard Aldington et Brigit Patmore comptent parmi les hôtes émerveillés et studieux de ces lieux.

⁶ Le professeur Balachowsky a fait partie du premier Conseil scientifique du Parc national de Port-Cros, nommé en 1964, moins d'un an après la création du Parc national (Boudouresque *et al.*, 2013).

'Nous devons nous engager à ne pas fumer, ni chasser en dehors du fort, à monter chaque soir sur le mirador et à surveiller l'île et, s'il y a un incendie, à avertir aussitôt Marcel Henry (c'est le propriétaire de l'île, homme roux, sensible, sauvage et d'ailleurs infiniment sympathique.)', écrira Jean Paulhan. Parallèlement, les Henry découragent les promoteurs en sollicitant le ministère des Beaux-Arts, le Touring Club de France, la Société d'Acclimatation et toutes les associations susceptibles de contrecarrer les projets de lotissement.

En 1927, le Touring club de France (TCF) demande le classement des terrains forestiers de l'île de Port-Cros comme sites pittoresques. Le but du TCF était *'le développement du tourisme sous toutes ses formes, à la fois par les facilités qu'elle [l'île] donne à ses adhérents et par la conservation de tout ce qui constitue l'intérêt pittoresque ou artistique des voyages'*. Par une lettre adressée le 11 mars 1927 au préfet du Var, le TCF demande d'ouvrir une instance de classement comme site pittoresque des terrains forestiers de l'île. Cette lettre allait déclencher toute une série d'actions tendant au même but et de réactions en sens opposé résultant de la complexité de la situation administrative de Port Cros, de contestations quant aux droits de propriété et enfin des servitudes militaires que l'ouverture des hostilités en 1939 allait faire revivre.

En septembre 1928, l'autorité militaire, alors propriétaire d'un certain nombre de terrains à Port-Cros, décide de mettre ces derniers en adjudication. En novembre 1928, la Commission des monuments historiques se prononce pour le classement des forts existants. En 1929, le Touring Club de France parvient à devenir locataire des forts et terrains militaires pendant 18 ans.

Le 17 mars 1930, l'ensemble des terrains appartenant à Marcel Henry sont classés parmi les sites et les monuments naturels de caractère artistique à la demande du ministère de l'Éducation Nationale et des Beaux-Arts. Le 25 avril 1930, l'État classe au titre des sites, les rues, places, église et cimetière de l'île dépendant du domaine affecté à l'autorité militaire.

L'île est vendue par adjudication le 7 juillet 1937, à Madame Combe Desmarais, cliente de l'Hostellerie provençale et amie du couple Henry. Elle devient propriétaire de l'île et en rétrocède la moitié à Monsieur et Madame Henry (Fig. 13, 14). Le 31 août 1942, un bail de 18 ans est signé entre Madame Paule Combe Desmarais et Clément Marcel Henry et Marceline Gaffet-Henry.

Les termes de ce bail sont explicites et confirment l'intention des deux parties de conserver l'île dans son état originel et d'interdire tout lotissement :

'Le domaine de Port-Cros devra toujours être laissé dans son état actuel. Il ne pourra faire l'objet d'aucun lotissement. Il ne pourra faire l'objet d'aucune location à l'exception des terres labourables, des bâtiments d'exploitations agricoles et des propriétés particulières.'

'Cependant, Madame Combe Desmarais se réserve de louer telle partie du domaine qu'elle avisera, au profit de Monsieur et Madame Henry ou de Monsieur Buffet. Il ne pourra y être établi aucune usine, commerce ou industrie, établissement sanitaire ou professionnel autre que l'hôtellerie existant actuellement et ses annexes notamment le Manoir.'

'La forêt, ses bois et sous-bois ne pourront ni être exploités, sauf pour l'établissement de pares-feux et le prélèvement du bois nécessaire au fonctionnement du gazogène, employé pour l'éclairage et l'adduction d'eau des habitations de l'hôtel de l'île.'

'Les autres mesures à prendre contre les dangers d'incendie comportant notamment les défenses de camper, chasser, faire du feu, fumer, devront demeurer en vigueur dans toute l'île. L'accès et la circulation des voitures automobiles seront interdits dans l'île. Le domaine ne devra pas être clôturé, il demeurera accessible aux visiteurs de l'île, sauf certaines parties attenantes aux habitations (...).'

'Les preneurs ne pourront non plus clôturer la partie du domaine à eux louée qui restera accessible à Madame Combe Desmarais. Le même droit appartient à Monsieur et Madame Henry et l'ayant-droit sur la partie de l'île exclue du dit bail.'



Figure 13. Mesdames Marceline Henry (à gauche) et Paule Combe Desmarais (à droite) à Port-Cros, en 1938. Collection De Cabarrus, in Buffet (2014).



Figure 14. Marceline Henry (au premier plan) et Joseph Clotis (second plan), maire d'Hyères, en mai 1950. Photo Gaspard (Hyères), collection Pierre Buffet, *in* Buffet (2014).

À partir de 1947, les contentieux financiers et les procédures judiciaires vont se multiplier entre le couple Henry et madame Combe Desmarais, mais aucune des deux parties ne reviendra sur son engagement de préserver l'île. Sur la fin de sa vie, après le décès de Madame Henry en 1966, Madame Combe Desmarais soldera définitivement les contentieux avec Pierre Buffet, héritier et neveu de Madame Henry. Sa fille Tatiane et son gendre Pierre de Cabarrus s'installeront dans la ferme de la Palud. Madame Combe Desmarais se réservera la ferme de Port Man pour recevoir ses amis. Elle fera don de la majeure partie de sa propriété au Conservatoire du littoral, soit 290 hectares.

Le 2 mars 1954, le fort du Moulin est classé monument historique. Le 12 février 1957, les forts de la Vigie et de l'Estissac ainsi que la batterie de Port Man sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Depuis 1958, le ministre de la culture et écrivain André Malraux (Fig. 15), sans cesse relancé par Jean Paulhan (Fig. 16), s'est occupé 'de la protection définitive de l'île'. Après le vote du 22 juillet

1960, relatif à la création des parc nationaux, Madame Henry demande en 1961 que l'île devienne un parc national.

Lors de la séance du conseil municipal de la commune d'Hyères en date du 10 février 1961, le Maire Alfred Decugis expose au conseil municipal que : *'Madame Henry, adjoint spécial de la section de Port-Cros, se propose de faire don à l'État du domaine dont elle est propriétaire, c'est à dire la partie ouest de l'île de Port-Cros, sous réserve que ce domaine soit érigé en Parc National, ce qui implique, entre autre, la préservation, la conservation et le développement de la flore et de la faune'* (Birman, 1983).



Figure 15. André Malraux, ministre des Affaires culturelles de 1959 à 1969. Photo de Roger Pic, en 1974, placée dans le domaine public par l'auteur.



Figure 16. Jean Paulhan au fort de la Vigie, avec Narcisse, le chien de Marceline Henry. Été 1929. Collection Claire Paulhan, in Buffet (2014).

Le 29 mars 1961, le Conseil national de la protection de la nature émet à l'unanimité un avis favorable au classement de Port-Cros en Parc national. Le **Parc national de Port-Cros est créé par décret du Conseil d'État n. 63-1235 du 14 décembre 1963.**

6. La littérature et le dénouement

En 1925, nous l'avons écrit, de retour d'une promenade dans les chemins de l'île, Jean Paulhan déchire son pantalon. Marceline Henry lui propose de lui raccommoder cet accroc. Ils vont converser et Jean Paulhan découvre que Marceline Henry est abonnée à la *Nouvelle Revue Française*. Il va se nouer une amitié profonde et sincère. Jean Paulhan cherche un lieu isolé et sauvage pour recevoir des amis écrivains. Madame Henry lui propose de louer le fort de la Vigie.

'Vous ai-je dit que la « Nouvelle Revue Française » allait posséder son fort, dans l'île de Port-Cros et toute l'île est à nous, qui est la plus belle de Méditerranée'. (Lettre de Jean Paulhan à Valéry Larbaud du 31 juillet 1927).

Ce raccommodage fut heureux : grâce à la complicité des relations entre Marceline Henry et Jean Paulhan, l'île ne sera plus perçue comme une escale touristique agréable en Méditerranée ou

un rocher hostile et sauvage, perdu et battu par les vents, mais comme 'un objet noble et désirable' que des personnalités importantes de la littérature du XX^e siècle vont s'attacher à défendre.

'Que de luttes et de vigilance pour préserver l'île, la sauver du feu, des emprunts, des jaloux, des acheteurs, des interminables procès ! Les Henry s'y sont dévoués jusqu'à leur mort. C'était pour eux une patrie plus qu'un bien. Nous l'avons partagée', a écrit Marcel Arland (Arland, 1973).

François Carrassan, adjoint à la culture de la ville d'Hyères, et Bernard Plossu l'écrivent (Carrassan et Plossu, 2012) : *'Marceline Henry en réussissant à installer auprès d'elle cette compagnie d'écrivains et de penseurs renommés et à la gagner à sa cause d'une île préservée avait remporté une victoire idéologique qui sera précieuse.'* (Fig. 17).

'Car, s'il est vrai que rien ne vaut le regard désintéressé d'un artiste pour rendre sensible une réalité singulière, à contre-courant de l'utilitarisme dominant, il est aussi vrai que la perception commune de l'objet change dès qu'il devient une référence d'une élite intellectuelle. Or Port-Cros entrain ainsi dans le discours littéraire pour en être un nouvel objet noble et désirable.'



Figure 17. Marceline Henry en 1961. Collection Pierre Buffet.

Il reviendra à André Malraux, ministre des Affaires culturelles et immense écrivain, qui aura été plusieurs fois sollicité par Jean Paulhan, de donner à Madame Marceline Henry, en 1963, trois ans avant sa mort, survenue en 1966, la garantie de l'État pour que l'île et son domaine maritime soient définitivement protégés et classés en parc national. L'île a donc été définitivement sauvée par André Malraux et Jean Paulhan. Quant à la dame de l'île, elle aura accompli son destin : '*un invisible chant peut rejoindre l'azur*' écrivit son compagnon, Claude Balyne (Balyne, 1929).

7. Conclusion : l'esprit de l'île

Selon Pierre Buffet, neveu et héritier de Madame Henry, '*Pour réaliser leur rêve insulaire, les Henry ont élaboré peu à peu un certain art de vivre inspiré d'une poésie au quotidien. C'est l'esprit de l'île. Avec intelligence et courage, ils se sont appliqués à l'aménager et à la maintenir à hauteur de leurs aspirations. 60 ans plus tard, le cadre demeure, mais le flot humain et les règles nécessaires à son contrôle peuvent brouiller la clarté originelle. Si cette île échappe désormais à un rêve personnel, il me paraît salutaire d'en conserver l'exemple et d'en inspirer l'avenir.*' (Buffet, 2014).

Nous avons essayé d'apporter notre contribution pour mieux comprendre le destin de Port-Cros et les conditions qui ont présidé à son classement par l'État en soulignant le rôle éminent des écrivains, en particulier de Jean Paulhan et d'André Malraux, la volonté farouche et déterminée de Monsieur et Madame Henry, le soutien constant et essentiel de Madame Combe Desmarais.

Aujourd'hui, si l'État veille à la préservation de l'île, il lui faut aussi dans ses multiples missions et nombreux défis nourrir cet 'esprit de l'île', car il s'agit non pas de la posséder mais d'en être possédé.

Remerciements. L'auteur tient à remercier très chaleureusement pour leur soutien, pour la qualité des documents, des photos et pour leur contribution à cette note, Claire Paulhan, éditrice et petite-fille de Jean Paulhan, Pierre Buffet, héritier de Madame Henry et propriétaire du Manoir, la famille Desmarais Cabarrus, propriétaire des fermes de la Palud et de Port Man, et Grégory Quenet, professeur, historien de l'Environnement à l'université de Paris-Saclay et à Sciences Politiques. L'auteur remercie également le professeur Charles-François Boudouresque, qui a tenu à ce que cette note soit publiée et qui a aidé à la mettre en forme, au standard d'une revue scientifique, Daniel Faget, David Poncin et Alain Barcelo pour leurs suggestions, ainsi que Michael Paul et Chris Walley, qui ont corrigé l'anglais de *l'abstract*.

Références

- ARLAND M., 1973. *Proche du silence*. Gallimard, Paris : 1-184.
AUGIER H., BOUDOURESQUE C.F., 1970. Végétation marine de l'île de Port-Cros (Parc National). V. - La baie de Port-Man et le problème de la régression de l'herbier de posidonies. *Bull. Mus. Hist. Nat. Marseille*, 31 : 141-164 + 1 pl. h.t.
BALYNE C., 1929. *L'île fée. Port-Cros en Méditerranée*. Gallimard, Paris : 1-143.
BIRMAN L., 1983. *Le parc national de Port-Cros*. Éditions Créer : 1-132.
BORDEAUX H., 1924. *La fée de Port-Cros, ou la Voie sans retour*. Plon-Nourrit et Cie, Paris.

- BOUDOURESQUE C.F., BARCELO A., HARMELIN J.G., MARTIN G., MAURER C., MÉDAIL F., SELLIER G., VIVIANI R.A., 2013. The Scientific Council of a National Park, the Port-Cros National Park: 50 Years of Conservation Culture. *Sci. Rep. Port-Cros Natl. Park*, 27: 297-317.
- BOURGET P., 1897. *Voyageuses*. Alphonse Lemerre, Paris : 6 + 1-333.
- BRAUDEL F., 1977. *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*. Flammarion publ., Paris : 1-223.
- BRUN J.P. (dir.), 1997. *Les îles d'Hyères. Fragments d'histoire*. Actes Sud, Arles : 1-176.
- BUFFET P., 2014. *L'esprit de l'île. Mémoire de Port-Cros*. Claire Paulhan Éditions, Paris: 1-288.
- BUFFET P., PAULHAN C., 2019. *Marceline Henry & Port-Cros. Un centenaire 1918-2018 (et quelques autres anniversaires)*. Association des Amis de Port-Cros (AAPC), Hyères.
- CARRASSAN F., PLOSSU B., 2012. *L'incertaine apparence de l'île de Port Cros*. Les Cahiers de l'Égaré, Le Revest-les-Eaux : 1-98.
- DE VOGÜÉ E.M., 1897. *Jean d'Agrève*. Armand Colin, Paris.
- INTERNATIONAL INDUSTRIES MINING AND FOREST BANK, 1912. Recapitulation of the Negotiations on Hand at Present. New York: 1-52.
- JAHANDIEZ É., 1914. *Les îles d'Hyères : histoire, description, géologie, flore, faune*. Chez l'auteur, Carqueiranne : 1-382.
- JAHANDIEZ É., 1929. *Les îles d'Hyères. Monographie des îles d'or*. Rébufa et Rouard éd., Toulon : 1-447.
- MÉDAIL F., ABOUCAYA A., MICHAUD H., 2013. Émile Jahandiez (1876-1938 et la découverte naturaliste des îles d'Hyères (Var, France). *Sci. Rep. Port-Cros Natl. Park*, 27: 75-82.
- PONEL P., 2013. Paul Veyret (1892-1973), un entomologiste varois méconnu. *Sci. Rep. Port-Cros Natl. Park*, 27: 95-103.
- ROUGON D., 2013. Alfred Serge Balachowsky (15 août 1901-24 décembre 1983). *Sci. Rep. Port-Cros Natl. Park*, 27: 91-93.
- SENNE B., 2017. *Port-Cros Odyssey. La libération de l'île par la First Special Service Force : 15-17 août 2017*. Association des Amis de Port-Cros publ., Hyères : 1-60.
- SORLIN M., 1963. Histoire de Port-Cros protection et aspects culturels . In: La Terre et La Vie, Revue d'Histoire naturelle, tome17, n°4, 1963. pp. 494-498.
Doi : <https://doi.org/10.3406/revec.1963.6175> ; https://www.persee.fr/doc/revec_0040-3865_1963_num_17_4_6175.
- THUREL F., 2015. Port-Cros et son héritage culturel. *Sci. Rep. Port-Cros Natl. Park*, 29: 237-246.