

Le port de Villefranche-sur-Mer

ASPVM

Le port dans l'histoire

Au temps des Angevins : la fondation de Villafranca

Une fois achevée l'expansion territoriale angevine en Méditerranée, avec l'acquisition de la Provence et la conquête du Royaume du Sud, Charles II d'Anjou en 1295, ordonna dans un vaste plan politique et territorial, la fondation d'un village en Provence orientale, à l'intérieur de la rade d'Olivula, près de Nice, connue par les marins dès l'Antiquité comme l'un des abris naturels les plus sûrs de la Méditerranée occidentale. Cette localisation des habitants sur le rivage constituait pour eux une nouveauté, habitués qu'ils étaient à se réfugier sur les hauteurs des Alpes-maritimes : les fameux nids d'aigle ou villages perchés, plus faciles à défendre. Depuis des siècles en effet, un danger permanent pouvait surgir de la mer: les incursions des Sarrasins, pirates et corsaires, amenaient la terreur et la mort sur toute la côte. Comme on le lit dans l'acte de fondation (Acte de Brignoles, 5 août 1295), la nouvelle installation, intégrée dans le réseau portuaire du royaume de Naples, faisait partie d'un dessein politique bien plus vaste, voulu par le roi lui-même. Elle devait avant tout empêcher la présence permanente dans la rade de ces terribles ennemis, protégés par les rives sauvages et boisées qu'ils avaient transformées en lieu de repli.

Le village fut entouré de hautes murailles, protégé par un château qui le surplombait et d'une petite tour de guet érigée sur un rocher aux abords du village et de la côte. Les habitants qui s'y installèrent, descendus de Montolivo perché sur les hauteurs dominant la rade, obtinrent des privilèges et des franchises en compensation des dangers auxquels ils s'exposaient. C'est pourquoi le nouveau village prit le nom de *Villafranca*. Les fondations des remparts sur la partie côtière s'appuyaient directement sur les rochers, mais l'anse orientée vers l'ouest, protégée par une petite tour (*Torretola*) construite sur l'Ysoletta constituait un bon lieu d'accostage, aménagé ensuite pour que les galères puissent



Bassin pour la construction des galères avec sa porte monumentale, aquarelle de Jean-Marie Gassend (© IAA, CNRS).

y aborder. Dans un premier temps, l'escale et la petite plage adjacente furent mises à disposition exclusive du roi et de ses alliés.

Au temps de la maison de Savoie

« les Terres neuves de Provence »

A la mort de la reine Jeanne I^{ère} en 1381, une violente dispute éclata pour la succession entre les Anjous de Naples et Sicile et les Anjous-Duras, en particulier pour le royaume de Naples. Pendant que Charles III et Ladislas de Duras étaient engagés dans la conquête finale de Naples, en Provence, 23 des 28 vigueries existantes passèrent aux Anjous, tandis que les 5 vigueries orientales, dont Nice, se déclarèrent favorables aux Duras. Les Nissards demandèrent protection à Amédée VII de Savoie, le comte Rouge, contre les Anjous et leurs alliés, les comtes de Vintimille et de Tende. Il s'ensuivit de laborieuses négociations qui aboutirent à la fameuse Dédition de Nice à la maison de Savoie (28 septembre 1388). La légalisation de la possession définitive des Terres neuves de Provence par la maison de Savoie advint en 1419.

Les États de Savoie acquirent ainsi, en plus de leur vaste territoire uniquement alpin, une ouverture sur la Méditerranée, précieuse et stratégique, bien que de modestes dimensions (environ 30 km de côtes du fleuve Var à Cap d'Ail). De 1388 à 1815, sauf pendant les brèves périodes d'occupation française, Villefranche fut le seul port militaire de la Maison de Savoie. Toutefois, jusqu'au xvi^e siècle, aucun équipement

portuaire artificiel ne fut construit – la rade elle-même étant considérée comme un abri naturel, bien protégé et sûr.

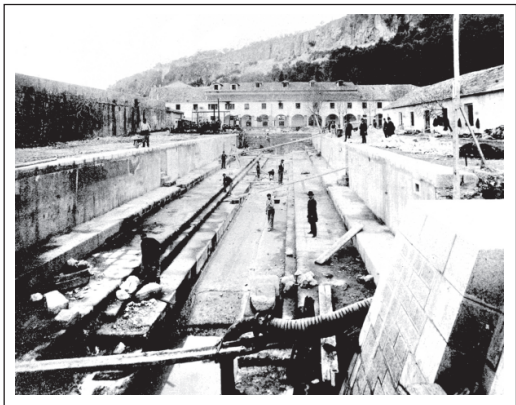
Le comté de Nice, siège officiel des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem

A partir de 1515, une bonne partie du siècle se caractérise par la lutte entre la France et l'Empire pour l'hégémonie de l'Europe, alors que dans toute la Méditerranée allait s'affirmer la suprématie de l'Empire ottoman.

Le Comté de Nice, par son appartenance à la maison de Savoie et son autonomie politique poursuivie par le duc en place, Charles II (1504–1553), resta un territoire neutre sur la Méditerranée. Dès 1482, sa position géographique stratégique avait poussé les Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem à en faire une de leurs bases en Méditerranée occidentale. A Nice, une Commanderie et une église furent bâties non loin de la mer, près de la gabelle et de l'arsenal. On vit alors fréquemment croiser le long de la côte les navires de l'Ordre et de nouvelles unités furent construites. En 1522, fut lancée sur la plage de Nice, la *Santa Anna* ou *nau de Rodi*, une grande caraque qui fut armée et décorée à Villefranche, « le meilleur et plus fantastique navire jamais vu (. . .) tellement puissant, tellement terrible qu'il pouvait à lui seul ruiner cinquante galères ennemies », comme l'écrivit Pietro Gioffredo (1629-1692) dans *Storie delle Alpe maritime*, l'un des plus riches ouvrages historiques (Turin, 1834, vol. IV, pp. 495–496).

Quand en 1522, les Turcs s'emparèrent de la forteresse de Rhodes et contraignirent les Chevaliers de Saint-Jean à capituler, ceux-ci

*Bassin de radoub après
son agrandissement en
1890, collection
particulière.*



émigrèrent vers la Mer Tyrrhénienne et séjournèrent dans différents sièges provisoires. Le pape Clément VII obtint du duc Charles II qu'ils soient officiellement hébergés dans le comté de Nice. Les Chevaliers débarquèrent à Villefranche en octobre 1527; le Grand maître fut logé au château et les Chevaliers aux alentours de la cité, jusqu'à ce qu'un logement plus digne leur soit préparé à Nice. Les Chevaliers lancèrent alors la construction de deux nouvelles galères et se procurèrent un grand nombre de forçats. Leur flotte, mouillée dans la rade de Villefranche, était composée de cinq belles galères. Après presque deux ans de séjour, les Chevaliers quittèrent le comté de Nice pour Malte, cadeau de l'Empereur Charles V, où ils s'établirent définitivement en 1530.

La présence des Chevaliers et l'amitié du Grand maître Philippe Villiers de l'Isle-Adam suscitèrent un vif intérêt pour la marine au duc de Savoie. Gioffredo écrit: « La nécessité de posséder leur propre flotte de galères en bon ordre de marche, pour ces Chevaliers, poussa le duc Charles de Savoie à s'intéresser lui aussi à en garder un certain nombre dans le port de Villefranche pour assurer la sécurité de ses mers contre les corsaires. Il obtint à cette fin du Pape Clément VII, par une bulle datée du 7 février de cette année (1528, à Orvieto), de pouvoir exiger de tous les marchands qui accostaient à Nice ou Villefranche un ducat d'or pour cent ducats, sur une durée de dix ans, pour la fabrication et le maintien de ces galères, lesquelles en cas de besoin, devaient être prêtées au pape . . . » (vol. IV, p. 564).

Il ne faut pas oublier que Charles II en 1521 avait épousé à Nice, Béatrice, fille du roi Emmanuel I^{er} du Portugal, régnant sur un immense empire qui allait du Brésil à la côte de Guinée, du Mozambique aux ports de Java.

Port ducal: un port artificiel, une défense côtière et une marine

Avec l'invasion française de la Savoie et du Piémont en 1536, conséquence de l'incessante lutte entre l'Empire et la France pour la possession du territoire de Milan, les États de Savoie furent réduits à un petit territoire. La famille du duc s'installa avec sa cour dans le château de la ville de Nice.

En raison de son importance stratégique, le comté de Nice fut âprement disputé entre Français et Espagnols: le roi de France François I^{er}

le réclamait au titre de son héritage angevin et maternel ; l'Empereur Charles V le considérait comme une escale indispensable sur le trajet entre l'Espagne et l'Italie, et s'en assura après 1536 la disponibilité en reconnaissant comme allié le duc de Savoie et en assumant les frais militaires de la garnison du château de Nice. Charles II de Savoie essaya par tous les moyens de maintenir une position neutre dans le conflit franco-espagnol, étant lié par des liens de parenté avec les deux camps. En fait, sa sœur Louise était la mère du Roi de France, alors que l'Empereur Charles V était son beau-frère.



Bataillon de chasseurs alpins devant la corderie dans son état d'origine.

En 1538, le pape Paul III, pour mettre fin au conflit qui depuis longtemps dévastait l'Europe, proposa sa médiation pour la paix entre la France et l'Empire, et choisit comme lieu de rencontre le comté de Nice, neutre. La région devint alors, entre mai et juin 1538, le centre de la vie politique européenne. Le pape logea à Nice ; François I^{er} demeura à Villeneuve près de la frontière française, alors que le 9 mai 1538, la flotte de Charles V, probablement de vingt-huit galères, jeta l'ancre dans la rade de Villefranche: l'Empereur vécut à bord de la galère impériale environ quarante jours. Des chroniques de l'époque, on peut déduire qu'à

Villefranche, il n'y avait pas d'équipements portuaires prévus pour le débarquement. En effet, la reine Eléonore de France arrivée à bord des galères royales, descendit à terre avec son escorte de dames par une passerelle de bois construite exprès, qui s'effondra sous le poids du cortège.

L'année suivante, le duc Charles II émit deux ordonnances concernant les travaux pour réaliser un port à Villefranche :

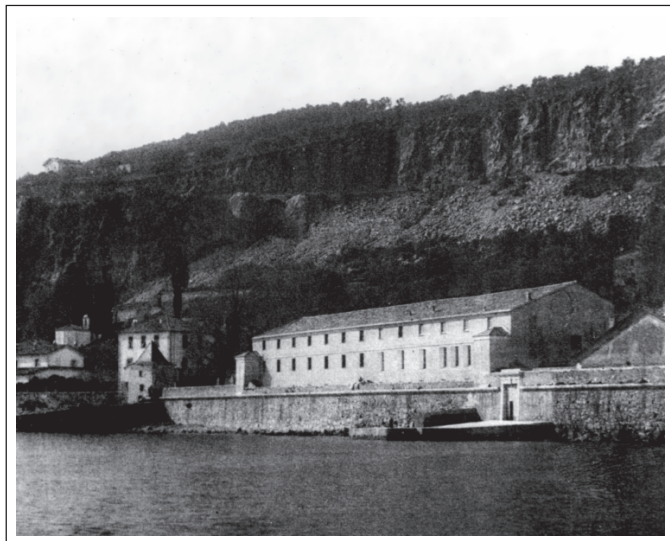
« 10 9mbre [novembre] 1539, Ordonnance Sud. Du Duc au Comté des Lieux de Villefranche, Eze, et Turbie, de participer au travaux du Port de Villefranche ;

26 9mbre [novembre] 1539, Ordonnance d'imposer au Comté et aux hommes des lieux décrits . . . de mettre à disposition le nombre (. . .) d'ouvriers fixé pour l'édification du Port de Villefranche ».

D'après ces documents, il n'est pas possible d'établir la localisation et l'importance de l'œuvre envisagée, mais 1539 marqua le début des premiers travaux pour le port artificiel de Villefranche, une décision vraisemblablement liée aux sollicitations et conseils de l'Empereur présent dans la rade l'année précédente.

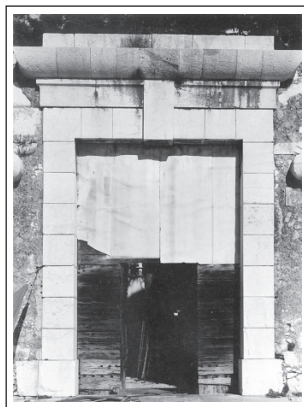
Il était urgent de mettre en place un système de défense efficace sur la côte contre les Turcs, qui sévissaient dans la Méditerranée en menant des attaques dévastatrices toujours plus éloignées d'Istanbul, après que leur expansion territoriale vers l'Europe centrale et orientale eut été stoppée. En outre, leurs Cités-États fondées sur les côtes d'Afrique septentrionale, ou *Barberia* (Algérie, Tunisie, Tripoli) pratiquaient quotidiennement sur une grande échelle « la piraterie, une forme supplétive de la grande guerre » (F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*), raison pour laquelle la navigation était toujours plus dangereuse.

La situation politique générale devint encore plus difficile quand, à partir de 1541, les deux ennemis les plus acharnés de l'Empereur, le roi très chrétien François I^{er} et le musulman Soliman le Magnifique, décidèrent de s'unir par une « alliance impie ». La trêve de dix ans sur terre et sur mer décidée durant le Congrès de Nice et signée le 18 juin 1538 fut rompue. La lutte entre la France et l'Empire, en 1542–1544, reprit avec une grande intensité et, si le champ de bataille principal était situé dans les Flandres, sur la côte méditerranéenne, les combats faisaient également rage.



*Hôpital pour la
chiourme (1^{er} étage)
et magasin
d'armement des
frégates (niveaubas).*

Toutefois François I^{er}, n'osant pas affronter directement l'Empereur, donna l'ordre de conquérir Nice, terre de son allié le duc de Savoie, en vue de couper à la flotte impériale la route habituelle entre l'Espagne et Gênes, passant par l'escale de Villefranche où stationnait la flotte turque. Le siège de Nice (5 août–11 septembre 1547) fut l'un des plus importants événements de l'histoire militaire du xvi^e siècle : la ville, attaquée par l'armée et la flotte franco-turque, commandées par les plus grands chefs militaires de l'époque, dont Kayr-ed-Din, le célèbre corsaire Barberousse, fut contrainte de se rendre, mais le château situé sur les hauteurs, réussit à résister jusqu'à l'abandon du siège. La ville fut définitivement sauvée, mais la terreur de nouvelles attaques demeura en raison de la permanence de l'alliance franco-turque et de la présence de la flotte ottomane à Toulon.



*Porte du magasin pour les
frégates donnant sur la mer
(© David Vicario).*

La piraterie des Barbaresques et la domination des Turcs en Méditerranée occidentale s'accrochèrent jusqu'à la bataille de Lépante (1571). La chrétienté défendit les

côtes contre l'islam, spécialiste des attaques imprévues, avec la construction de forteresses solides. A une période où l'art de la guerre avait été bouleversé par l'utilisation du canon et la vague de constructions dans toute l'Europe de fortifications à la moderne ou bastionnées, un projet impérial fut élaboré pour un système fortifié de protection du littoral du comté de Nice.

Fin 1550, Gianmaria Olgiati, *Supremo Ingegniero* de Charles V en Lombardie, fut envoyé à Nice. A cette occasion, le front défensif de la côte fut vraisemblablement planifié, basé sur la transformation du château médiéval de Nice avec l'ajout de la tenaille côté nord et la construction du fort de Montalban sur le col et de la Citadelle Saint-Elme sur la mer, protégeant l'embouchure du nouveau port militaire de Villefranche. Plus tard, l'ensemble fut complété par la construction du fort de Saint-Hospice, à l'extrémité orientale de la presqu'île de Cap Ferrat. Alors que les forts de Saint-Elme et du Montalban ont été conservés quasiment sans changement, le Château de Nice et le fort de Saint-Hospice furent rasés en 1706 sur ordre de Louis XIV. Mais en 1555, après une visite des lieux, Olgiati ne put que constater que le port de Villefranche était encore mal défendu et qu'il n'y avait pas d'argent pour poursuivre la construction d'un bastion de la Citadelle de Saint-Elme.

Ces nouvelles constructions occupèrent la bande côtière encore libre, à l'ouest du village de Villefranche. Sur un éperon rocheux surplombant la mer, fut implanté le fort Saint-Elme et dans l'anse en dessous, côté ouest, les travaux du port continuèrent, probablement initiés quelques années auparavant par Charles II. Toutefois, ces travaux avancèrent lentement à cause d'obstacles divers et du manque de financements.

Les fortifications et le port militaire et la marine de Savoie

A la mort de son père, Emmanuel-Philibert (1528–1580) devint duc de Savoie. Lieutenant général en Flandre et Commandant général de l'armée impériale (à partir de 1553) et Gouverneur des Pays-Bas (à partir de 1556) en conclusion d'une brillante carrière militaire commencée aux côtés de son oncle Charles V, c'est à sa grande expérience militaire que l'on doit la victoire glorieuse de Saint-Quentin contre les Français (1557). En plus des charges et des honneurs, le duc gagna aussi la possibilité de se libérer

des contraintes économiques qui avaient tant mortifié sa famille et son État. Dès 1555, il envoie à Villefranche Andrea Provana di Leinì, son ami et homme de confiance, afin qu'il supervise les travaux de fortifications déjà entamés et mette en place les fondations d'une marine de Savoie stable, par crainte de nouvelles attaques lancées contre Nice par les forces franco-turques. Après la bataille de Saint-Quentin, avec le butin de guerre et le rachat des prisonniers auxquels s'ajouta l'aide financière du pape et des Espagnols, Emmanuel-Philibert fut à même de mener à bien le projet paternel et impérial de chaîne de fortifications modernes protégeant le littoral du comté de Nice mais aussi les confins méridionaux de ses États qui lui avaient été restitués avec la paix du Cateau-Cambrésis (1559).

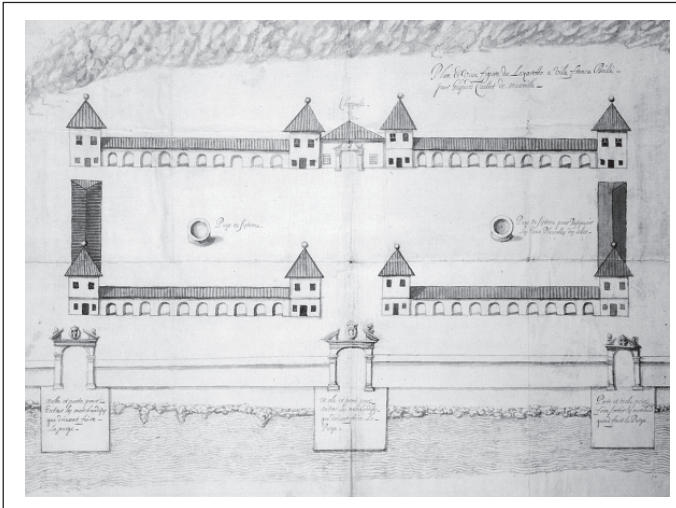
A Villefranche fut donc achevé le complexe indissociable du port et de la Citadelle Saint-Elme qui en assurait la protection. Furent construits sur la mer, en particulier, un môle de grosses pièces de calcaire de la Turbie descendues de la falaise toute proche pour s'abriter du sirocco, seul vent qui de temps en temps pénétrait la rade, et un petit bassin contrôlé par une simple tour de plan carré au départ du môle.

Pendant le séjour d'Emmanuel-Philibert à Nice (1559-1560), les fortifications furent terminées et le port prêt à accueillir la flottille savoisienne tant désirée par le duc, grâce à l'aide des meilleurs ingénieurs militaires de l'époque.

Les documents ne permettent pas de préciser le nombre exact de galères dans les années qui suivent : probablement s'est-il élevé au nombre de dix, ce qui constitue une entreprise majeure et un investissement notable, compte tenu de l'organisation complexe d'un équipage. En effet, sur une galère de taille moyenne, pouvaient embarquer 250 personnes dont 140 rameurs et forçats.

En 1565, trois galères commandées par Andrea Provana, la *Capitana*, la *Margherita*, et la *Moretta* furent réquisitionnées par le pape pour la défense de Malte, refuge des Chevaliers de Saint-Jean, attaquée par les Turcs. Même si la flotte chrétienne était inférieure en hommes et en navires, elle contraignit les Turcs à lever le siège. La capacité et l'expérience de Provana et la qualité des galères furent très appréciées par les alliés.

En 1570, l'ambassadeur vénitien Francesco Morosini, après une visite à Villefranche aux côtés d'Emmanuel-Philibert, décrit dans une



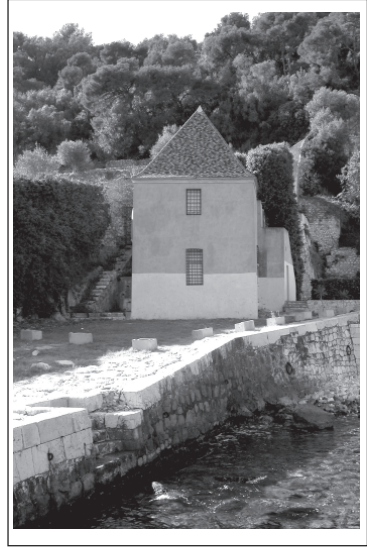
Le lazaret vers 1680
Gaspard Caullet
 (© ADAM).

déclaration lue devant le sénat de Venise, les trois galères de Savoie présentes dans le port: celles-ci étaient tellement belles et puissantes qu'elles réussirent à dépasser celles d'Andrea Doria avec lesquelles elles avaient régaté. En 1571, les trois galères commandées par Andrea Provana participèrent avec les honneurs à la fameuse bataille de Lépante qui signa la défaite des Turcs et la fin de leur suprématie en Méditerranée. Ce fut la page la plus glorieuse de la marine de Savoie, célébrée par un solennel *Te Deum* dans la cathédrale de Turin.

D'un point de vue financier, la campagne fut désastreuse. Le maintien des galères constituait une dépense énorme pour les caisses de l'État à peine reconstituées. Emmanuel-Philibert décida donc de fonder un nouvel ordre militaire, réunissant deux ordres d'origine médiévale : ainsi naquit l'Ordre des saints Maurice et Lazare, devant défendre la chrétienté, combattre les ennemis du Saint-Siège et entretenir deux galères sur leurs propres biens. Emmanuel-Philibert en devint le grand Maître, une charge qu'il transmit à ses successeurs, Andrea Provana fut nommé Grand amiral et la *Piemontesa* et la *Margherita* furent confiées au nouvel Ordre. Les deux galères, durant les étés suivants, quittèrent Villefranche pour se rendre à Civitavecchia et participèrent à la capture de différents navires barbaresques, aux côtés des galères pontificales. Mais la marine de Savoie entama une longue phase de déclin.

Au xvii^e siècle : le commerce et la construction du lazaret

Pendant le xvii^e siècle, il y eut d'autres guerres pour la possession du comté de Nice. Les ducs de Savoie essayèrent d'augmenter les échanges commerciaux par des politiques plus efficaces. Pour trouver des financements destinés au maintien de la sécurité du port et des routes, la perception du droit de Villefranche périodiquement perçu depuis le xiv^e siècle fut légitimée, équivalent à 2% de la valeur des marchandises en transit du Var à Monaco, sans limites d'eaux territoriales. Pour l'encaissement de ce droit on entretint un bateau rapide et bien armé, souvent cité comme *Pinco del dritto di Villafranco*, capable de poursuivre et capturer les navires qui essayaient d'échapper au paiement dû.



Tour Paganini, seul vestige du lazaret (© Jacky Cosson).

Pour éviter d'importer la peste du Levant, on construisit à partir de 1668, dans le coin ouest le plus éloigné de la darse, un grand lazaret capable d'héberger les personnes et surtout les nombreuses marchandises, durant la purge ou quarantaine. Il ne reste du lazaret démoli durant la seconde moitié du xx^e, en plus des nombreux documents, que quelques pièces archéologiques et la tour occidentale, dite aussi Tour Paganini, pour avoir hébergé provisoirement le corps du musicien après sa mort advenue à Nice en 1840.

Les navires marchands jetaient l'ancre dans la rade et la petite darse se dégrada rapidement. Un document de 1664 montre le quai abîmé à cause de l'habitude des habitants de retirer les blocs de pierre pour en extraire les moules ; aux pieds de la tour de garde, en revanche, un bassin pour l'élevage des huîtres fut construit.

Le port royal : transformation de la darse

Avec le traité d'Utrecht (1713) qui mit fin aux luttes entre les grandes puissances européennes, Victor-Amédée II (1666–1732), duc de Savoie

de 1684 à 1713, obtint la possession de la Sicile et le titre de roi grâce à l'intervention de l'Angleterre qui se voyait reconnaître sa suprématie dans la Méditerranée.

Les Anglais devinrent les protecteurs officiels du nouveau roi et de son royaume sur la mer contre les menaces françaises et autrichiennes ; toutefois, quand les relations internationales changèrent, ils contraignirent Victor-Amédée à abandonner la Sicile aux Espagnols et à prendre la Sardaigne: le 8 août 1720, naquit le royaume sardo-piémontais avec comme capitale Turin.

En 1713, pour la première fois de son histoire, la Maison de Savoie prit possession d'une terre outre-mer : l'ouverture sur la Méditerranée devint donc vitale, et en particulier le port de Villefranche. De ce fait, Victor-Amédée s'engagea à transformer la modeste darse en un port digne de sa nouvelle position, fonctionnel mais représentatif de la magnificence du roi.

En 1719, les premiers travaux de réalisation des magasins pour les « bois » (mâts et rames) des galères furent entamés. Un nouveau quai délimita une darse plus large, équipée d'un modeste arsenal et d'un bassin ou « forme » pour la construction des galères. Le port, complété en 1730 du phare à l'entrée de la rade, acquit à travers une architecture de grande qualité l'aspect monumental qu'on peut encore observer.

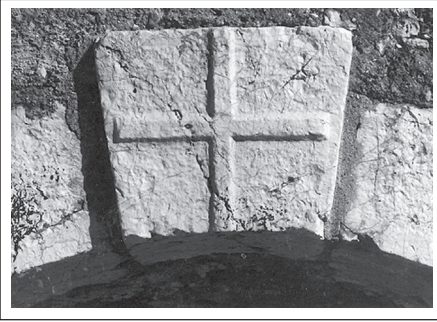
Pratiquement à la même époque, fut fondée la marine royale sicilienne (1714–1720) qui, en 1717, se composait de trois vaisseaux et cinq galères. Après la perte de la Sicile, une bonne partie de la flotte de Savoie se réfugia dans le port de Villefranche, après avoir réaffirmé sa fonction militaire originelle, et y créa une forte affluence, car chaque galère embarquait un équipage de plus de quatre cents hommes et les vaisseaux avaient à bord plus de cinq cents personnes. La marine royale sicilienne, un peu réduite, fut transformée en marine royale sarde, et employée à la défense des côtes de Sardaigne en prenant très souvent la route Villefranche-Cagliari.

L'achèvement des équipements portuaires

Charles-Emmanuel III (1701–1773), roi de Sardaigne à partir de 1730, entreprit dans la seconde moitié du xviii^e siècle, avec l'aide du Premier ministre Jean-Baptiste Bogino, une politique énergique de développement des productions et du commerce, en particulier maritime.



Clef de l'arc d'une niche du môle portant la date de l'année de 1726 (© David Vicario).



Clef de l'arc d'une niche du môle portant la croix de la maison de Savoie (© David Vicario).

En 1749, le roi ordonna la construction du port de L'Impia à Nice, pour favoriser les commerçants de la ville, dont l'université des Juifs et, en même temps, pour remédier à la surpopulation du port de Villefranche destiné exclusivement à la marine royale.

Charles-Emmanuel III essaya tout d'abord de conserver au moins trois galères, mais il dut ensuite prendre acte du passage de l'utilisation des galères à rames à celle des navires de guerre à voiles dans toutes les marines militaires. Ceux-ci constituèrent la réponse aux navires à voiles, rapides et armés de nombreux canons, capables de naviguer et attaquer même l'hiver les pirates barbaresques. En 1762, il décréta le remplacement des galères de Villefranche et pour cela furent achetés en Angleterre une frégate, la *San Vittorio* (36 canons et 231 hommes d'équipage) et un vaisseau, le *San Carlo* (60 canons et 281 hommes) auxquels s'ajouta peu après une nouvelle frégate hollandaise (32 canons). Les nouveaux navires nécessitèrent des canonnières et des gabiers experts: pour instruire les nouveaux équipages, une Ecole de marine et une Ecole d'artillerie furent fondées à Villefranche, pendant qu'à Londres des officiers et des marins de la Royal Navy furent recrutés. Les officiers anglais jouèrent un rôle important au sein de la marine de Savoie, dès les débuts de la marine royale sicilienne. De Paterson devint commandant en chef de la marine royale qui stationnait à Villefranche et assumait un rôle important dans les initiatives royales, en collaborant par exemple à la construction du port de Nice.

Il devint donc urgent de doter le port de Villefranche d'équipements portuaires adaptés et d'augmenter sa capacité d'accueil. Près de la darse

élargie et transformée durant la première moitié du siècle, à partir de 1767 s'ouvrirent de nouveaux chantiers et furent édifiés un hôpital pour la chiourme, un magasin pour l'armement des frégates, une importante caserne à quatre étages, et enfin, une corderie (1771). Plus tard, le quai fut consolidé et doublé et l'installation acquit l'aspect définitif qu'elle a aujourd'hui.

A l'invasion des armées révolutionnaires en 1792 et l'occupation par les troupes napoléoniennes, succéda la Restauration de 1815, par laquelle la Maison de Savoie obtint la Ligurie ; le port de Villefranche céda sa fonction militaire successivement aux ports de Gênes et de La Spezia, plus larges et praticables et, par conséquent, ne connut pas d'autre intervention architecturale importante.

Villefranche contemporaine

La présence russe

Après le rattachement du comté de Nice et de la Savoie à la France en 1860, la rade de Villefranche connut un regain d'activité grâce à la longue cohabitation de la flotte russe et de la flotte américaine aux côtés de la marine française.

La Russie possédait au ^{xix}^e siècle en Méditerranée une escadre importante dont les vaisseaux venaient de mer Noire. Mais la guerre de Crimée, où la France et l'Angleterre liées au royaume de Sardaigne et à la Turquie se sont dressées contre le tsar, lui bloqua l'accès aux Détroits. Les hostilités n'empêchèrent pas une importante colonie russe, emmenée par l'impératrice douairière, Alexandra Feodorovna, de s'installer à Nice. En 1857, la Russie obtint du gouvernement sarde l'usage d'une partie des bâtiments de la darse pour leur dépôt de charbon. La France, lors du rattachement en 1860, a inscrit ces lieux comme propriétés de l'État sans dénoncer l'accord avec la Russie. La visite triomphale que fit Napoléon III à Villefranche le 12 septembre de cette même année n'y est sans doute pas étrangère et sa rencontre avec l'impératrice douairière constitue un des prémices de l'alliance franco-russe. En 1878 l'interdiction de Méditerranée à la flotte n'a pas supprimé l'usufruit dont bénéficiaient les Russes sur ce que les habitants de Villefranche nomment désormais « la Maison Russe », toujours entretenue et pourvue d'un gardien russe rémunéré.

La Maison russe est l'ancien hôpital pour la chiourme des galères, achevé en 1769. C'est une grande bâtisse de 70 m de long et 24 m de large, composée de deux grandes salles superposées avec un système voûté à l'image d'une basilique romane. Les usagers russes n'ont rien changé à l'ordonnancement des lieux et l'on peut encore y voir les portes de prison, les dalles d'amarrage des galériens et la grille monumentale de la chapelle associée à la grande salle des galériens. Le bâtiment ne reviendra à la France qu'en 1931.

L'US Navy

Dès la fin du xviii^e siècle et notamment en 1776, année de l'indépendance des États-Unis, des navires américains vinrent croiser en Méditerranée. Le gouverneur de la citadelle de Villefranche dut demander des instructions précises à ses supérieurs du Royaume de Sardaigne, dans l'éventualité d'une hospitalité à accorder à ces navires dans les eaux villefranchoises. La réponse fut la suivante: « Si les Américains se présentent, donnez leur le ravitaillement nécessaire mais sans civilités intempestives, n'oubliez pas que ce sont des rebelles. . . » (archives de Turin, 1777). A cette époque où la préoccupation était de ménager l'alliée anglaise, les escales des bâtiments de l'US Navy furent tolérées en rade mais sans les honneurs.

En 1870, suite à une demande officielle à la France, la marine américaine obtint sans difficulté la jouissance de l'ancien gymnase de la darse, jouxtant les bâtiments concédés à la Russie, comme dépôt de ses approvisionnements pour ses navires en Méditerranée. Dès lors, de nombreuses escales de navires se succédèrent à Villefranche avec des escadres de quatre à dix navires ancrés ensemble dans la rade.

L'habitude fut prise et les passages continuèrent au xx^e siècle : Villefranche devint l'escale préférée de l'US Navy en Méditerranée. Après une interruption due à la guerre de 1939–1945, les visites reprirent et très rapidement s'amplifièrent. Des navires prestigieux vinrent prendre leur mouillage en rade: en juillet 1948, l'USS *Missouri*, le plus gros cuirassé du monde avec ses 45 000 tonnes, sur lequel fut signé le traité de paix avec le Japon le 2 septembre 1945, puis, le 4 juillet 1960, le porte-avion géant USS *Forrestal* de 56 000 tonnes, à l'occasion de la fête nationale des États-Unis. Les navires amiraux de la sixième flotte,



*Caserne militaire,
photo incluse dans le
projet de démolition,
septembre 1941
(© ADAM).*

USS Fargo, Rochester, Albany, Columbus, Des Moines, Salem, Newport News, Springfield et Little Rock se succédèrent avec des passages de plus en plus fréquents et de plus en plus longs, principalement entre 1960 et 1967. A la darse, les locaux de l'ancienne corderie (ex-caserne Nicolas) furent mis à disposition de l'US Navy qui y créa un PX (magasin d'approvisionnement) et ouvrit un bureau permanent à terre, l'US Naval Support Activity, avec tous les services nécessaires, y compris la poste.

Environ 230 familles américaines vivaient intégrées à la vie villefranchoise jusqu'en 1967. A cette date, la France s'étant retirée du commandement de l'OTAN, l'US Navy se replia à Gaeta, près de Naples. Les escales de l'US Navy continuèrent sur un rythme beaucoup plus lent et irrégulier.

Port de croisière

Profitant d'un mouillage exceptionnel, Villefranche chercha, dès le début du xx^e siècle, à affirmer une vocation de port de tourisme. A côté des yachts luxueux, des paquebots commencèrent à y faire une escale régulière. Dès projets grandioses pour la construction de quais pouvant les accueillir sont envisagés qui, heureusement, ne virent pas le jour. En 1938, la Chambre de commerce de Nice aménagea une véritable gare maritime, avec l'ambition de faire de Villefranche le « Cherbourg

de la Méditerranée ». Quatre grands axes furent alors desservis : Méditerranée-New York, Méditerranée-La Plata, Angleterre-Australie et Amsterdam-Iles de la Sonde. Mais ces lignes cessèrent de fonctionner avec la guerre.

Aujourd'hui, en raison du gigantisme des paquebots qui leur interdit l'accès à tous les ports voisins, Villefranche est devenu le premier port de croisière de France, par le nombre de passagers débarqués : plus de 250 000 en 2004.

Haut lieu de l'océanographie

Si la rade a toujours été un refuge pour les bateaux, elle présente d'autres caractéristiques bien particulières. De grande taille (2,5 km de long et 1,5 km de large) elle est entourée de hauts sommets très proches et débouche immédiatement sur de grands fonds dépassant 1 000 m. Au large le grand courant ligure qui écoule des masses d'eau considérables d'est en ouest provoque dans la rade des remontées d'eaux profondes, entraînant en leur sein des organismes pélagiques très variés que les biologistes étudient avec beaucoup plus de facilité qu'en tout autre site marin.

On connaît les premiers scientifiques qui ont mentionné la richesse de la faune pélagique (planctonique) à Villefranche : Antoine Risso (1777–1845) et Jean-Baptiste Verany (1800–1865). Mais ce sont les zoologistes François Péron (1775–1810) et Charles Alexandre Lesueur (1778–1846) qui ont découvert, décrit et dessiné ces curieux animaux marins, en 1809 lors d'un séjour à Nice.

Le Français Jules Barrois (1852–1943), associé au Genevois Hermann Fol (1845-1892) a installé le premier laboratoire spécialisé dans la petite tour de l'ancien lazaret alors que Karl Vogt (1817–1895) avait déjà publié ses grands traités dont celui sur *Les animaux inférieurs de la Méditerranée* (1853).

Karl Vogt, originaire de Hesse, est un zoologiste célèbre par ses publications scientifiques. Il connaît bien la faune pélagique de Villefranche et propose la création d'un laboratoire permanent. Quant à Fol, on lui doit de nombreux travaux à l'origine de la découverte de la fécondation. Encouragés par une lettre de Charles Darwin, ils demandent, avec le zoologiste russe Alexis de Korotneff (1852-1915), l'autorisation d'utiliser la « Maison Russe » inoccupée pour y établir un

laboratoire. En 1885, Korotneff en devient le premier directeur et accueille Fol et Barrois à l'étroit dans le pavillon du lazaret.

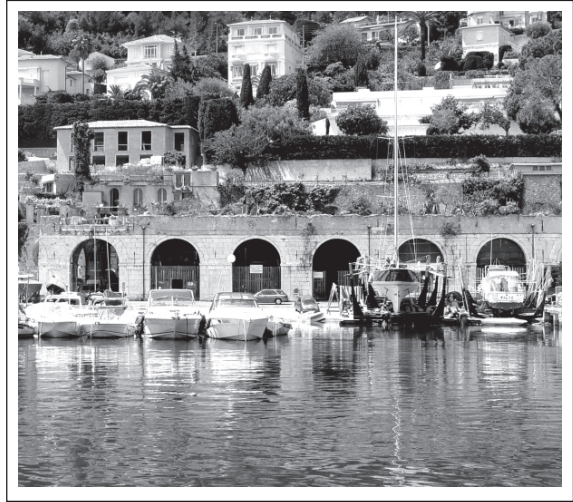
Alexis de Korotneff a fait ses études universitaires à Moscou, en Faculté des Sciences et en Faculté de médecine. Il fréquenta tous les laboratoires marins et devint élève d'Henri de Lacaze-Duthiers, fondateur des grands laboratoires marins de Roscoff en Bretagne et Banyuls en Pyrénées orientales. Son maître l'aida beaucoup à l'installation du laboratoire à Villefranche.

Après le départ de Barrois et Fol, Korotneff maintint la recherche marine à Villefranche au sein de ce qu'on appelle alors « la Station Zoologique russe ». A sa mort en 1915, son assistant Michel Davidoff (1852–1933), lui succède et continue à accueillir des chercheurs de toutes nationalités, tout en poursuivant ses recherches personnelles. Ses collections de spécimens très fragiles de la faune du macroplancton de Villefranche sont exposées lors de plusieurs manifestations publiques qui lui valent médailles et diplômes (Saint-Pétersbourg, Marseille, Bordeaux).

Au laboratoire, chaque scientifique a sa spécialité, parfois très précise en zoologie, embryologie, développement larvaire. Non seulement l'inventaire de la faune se complète, mais encore le fonctionnement du système océanique se précise. M. Davidoff, accueille un nouvel assistant qui s'identifiera totalement au laboratoire: Grégoire Trégouboff (1886–1969).

Après des études en médecine et en cytologie à Kiev puis à Montpellier, Trégouboff, visite Villefranche pour la première fois en 1914 et prend son poste en 1916 pour s'occuper des stages d'étudiants. Peu à peu il assume l'ensemble des responsabilités à Villefranche. Les récoltes en mer se font avec un bateau à moteur de 7,50 m acheté en 1925. Vers 1933 la *Sagitta*, pointu méditerranéen de 9 m, est achetée et la sortie quotidienne en mer pour les pêches de plancton au filet et au salabre devient la règle obligatoire pour les stagiaires. Trégouboff maintient la station ex-russe devenue officiellement française en 1931, après son rattachement à l'université de Paris, y compris pendant la guerre de 1939–1940 où elle n'aura aucune activité.

Sous l'impulsion de son premier directeur français, Paul Bougis, la station se développe sans pour autant renier ses origines russes. Le navire océanographique de 20 m qui lui est affecté se nomme le NO Korotneff.



Voûtes abritant les artisans de la darse, surplombées par les terrasses d jardin Beaudouin (© Noé Sardet).

Au départ des Américains, en 1967, l'université de Paris implante deux autres laboratoires dans l'ancienne corderie, consacrés à la géologie marine et à la physique et chimie des océans, tandis que se crée une unité spécialisée en biologie cellulaire. Ces différentes disciplines se regrouperont en une seule entité devenue en 1989 l'Observatoire océanologique de Villefranche-sur-Mer qui constitue, avec ses 180 chercheurs et étudiants permanents le premier centre de recherche universitaire en sciences marines de France. Mondialement reconnu pour la qualité de ses travaux, son champ d'activités s'étend à tous les océans et à tout l'environnement planétaire. Mais sa spécialisation pélagique demeure, ainsi que l'intérêt scientifique unique de la rade et de la mer ligurienne toute proche.

Le potentiel archéologique de la rade

De la navigation antique, peu de vestiges témoignent: un jas d'ancre romaine en plomb et des débris d'amphores. Une épave du Bas-empire à la Pointe des Sans-culottes et une seconde, datée du ii-iii^e siècle avant J.-C. à la Pointe de Saint Hospice ont néanmoins été signalées.

Avec la création de Villefranche en 1295 puis le rattachement à la Maison de Savoie en 1388, les activités maritimes se développent. Les flottes étrangères viennent s'y abriter et se faire réparer. Le nom de l'anse de l'Espalmador atteste des opérations de carénage (*espalmier* : enduire de brai à la main la coque durant un carénage). En 1503, la *Charente*,

nef de Normandie venue s'y faire réparer comme la *Marie-Cordelière*, nef d'Anne de Bretagne, coule à la sortie de la baie.

L'épave de la *Lomellina*, coulée en 1516, avec son cabestan non terminé, son sep de drisse démonté, la sciure et les copeaux trouvés dans ses fonds, prouve l'existence du chantier de réparation. A partir de cette époque, perception du droit de Villefranche, voyages officiels de (ou vers) la maison de Savoie, commerce, guerres, piraterie sont les activités principales. Une épave du ^{xvi}^e–^{xvii}^e près de la plage des Marinières et la *Santa Dorothea*, navire danois coulé en 1693 à l'ouest de l'ouvert de la rade, en attestent. L'épave d'une galère pourrait également se trouver à l'entrée de la baie. Il faut noter encore le naufrage en 1576 de 8 galères espagnoles. Une recherche systématique devrait permettre de trouver d'autres épaves. Ainsi, l'anse de l'Espalmador et certains mouillages sont susceptibles de fournir un mobilier archéologique d'un grand intérêt.

La Lomellina

En 1979, est découverte par Alain Visquis au milieu de la rade l'épave de la *Lomellina*, datée du ^{xvi}^e siècle par un archéologue de la Direction des recherches archéologiques sous-marines (DRASM). De 1982 à 1990, une fouille systématique, dirigée par Max Guérout, aidée du Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN) et de deux archéologues du CNRS (Eric Rieth et Jean-Marie Gassend) est réalisée.

La quille de 33,38 m correspond à un navire de 45 m de long, 12 de large et d'un creux de 4,4 m, soit un tonnage de 800 tonnes. Inclinaison et enfouissement ont préservé la structure des fonds (notamment l'emplanture du grand mât) et les deux niveaux de ponts. Les données archéologiques et une archive de Gênes permettent de reconnaître une nave génoise, probablement la *Lomellina*, coulée le 15 septembre 1516, alors en réparation.

Trois éléments précieux ont été retrouvés: le cabestan, le sep de drisse et une tête de mât de voile latine en orme. Le gouvernail et plusieurs éléments attestent d'un système de pompage avec pieds de pompe, dalles d'écoulement des eaux et structures de l'archi-pompe. Les deux sabords d'artillerie correspondent à un modèle inventé au début du ^{xvi}^e siècle. La soute à poudre, à l'avant du navire, contient une vingtaine de tonnelets. Le doublage en plomb utilisé est une technique de protection des coques,

romaine à l'origine, reprise début xvi^e. Une quinzaine de pièces d'artillerie, destinées à des opérations en lien avec les guerres d'Italie, ont aussi été découvertes.

Cette fouille révèle une tradition méditerranéenne de construction de grands navires de charge, semblable à celle des galères et chébecs. Par l'importance et la rigueur scientifique des travaux entrepris, la *Lomellina* s'est révélée une des épaves les plus importantes de la Renaissance.

Les gisements des Deux-Rubes

En 1991, lors d'une prospection archéologique organisée par le DRASM, le gisement sous-marin des Deux-Rubes, voisin de la baie de l'Espalmador, est découvert par le club local de plongée Anao, l'Aventure sous-marine. Les sondages menés par la suite ont apporté des témoignages précieux sur les nombreux navires de guerre ou de commerce en provenance de toute la Méditerranée et qui ont fait relâche à Villefranche.

Ces vestiges des xv^e, xvi^e et xvii^e siècles témoignent des riches productions des villes de la Renaissance: pièces vénitiennes de verrerie soufflée, bols et vases de Pise, assiettes décorées de Montelupo, mais aussi les formes variées produites en masse en Ligurie (Savone, Albenga, Albisola, Gênes), vendues en Méditerranée sur l'axe Ligurie-Corse-Marseille. A côté de nombreux éléments ordinaires de la vie à bord : petits objets en bronze (boucles de ceinture, chaussure, vêtements ou d'armes blanches), dés, lampes à huile vernissées, briques, ardoises, sans oublier des centaines de dents d'animaux (vaches et moutons) et un bois de cerf utilisé pour la confection d'un manche de couteau. D'autres éléments ont été mis à jour : taliers de Vallauris, d'Espagne (Valence, Séville), de Provence (Marseille et Fréjus) et quelques cruches à eau « peignées » d'Afrique du Nord.

Le recensement des fines gravures exécutées par les marins afin de signer leur vaisselle personnelle est en cours et devrait permettre de reconstituer les liens commerciaux de Villefranche, à travers la Méditerranée.

La charpenterie navale

« Le 12^e d'aoust l'an 1442 arriva la grand nave de Bourgoingne au port de Villefranche », accompagnée de plusieurs autres vaisseaux pour y

subir d'importants travaux de carénage après une expédition qui les aura conduits des Flandres jusqu'à Rhodes pour porter secours aux chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem. C'est sans doute la première mention d'une activité de charpenterie navale de grande ampleur à Villefranche, alors que jusque-là les navires étaient construits sur la plage de Nice. En l'absence d'infrastructures portuaires, on peut supposer que le chantier se déroula dans cette baie de l'Espalmador dont l'étymologie, comme on l'a vu, évoque l'action de calfater la coque. Les comptes montrent que la plupart des ouvriers étaient issus de la région de Savone et de Gênes, preuve que Villefranche manquait alors très probablement de main-d'œuvre qualifiée.

En 1489, fut construit à Nice pour les chevaliers de Rhodes, et certainement armé à Villefranche, le *Saint-Jean*, le plus grand navire connu à cette époque; ces mêmes chevaliers feront construire à Nice et Villefranche, en 1522 la caraque *Sainte-Anne*.

Mais il faudra attendre l'achèvement de la « forme des galères » ou « bassin de carénage », en 1730, pour que se crée une véritable activité de construction navale. Une première galère, la *Santa Barbara*, y est achevée en juillet 1739, suivie peu après de la *Capitana*, pour laquelle on fit appel aux sculpteurs Stropiane et Lavolée pour décorer royalement la poupe. Par la suite, le rythme des chantiers resta soutenu. Dans les années 1770, avec l'abandon progressif des galères, un chantier de plus grande taille se développa dans la zone du lazaret, pour la construction d'un nouveau type de navire de guerre : la frégate. Pour autant, le bassin de carénage continuera à être utilisé pour la construction de bâtiments de moindre importance et leur entretien. En 1851 il fallut même en démolir la porte monumentale en marbre et la couverture qui l'abritait pour pouvoir y faire entrer des navires à vapeur munis de roues à aubes. Agrandi en 1890, il sera utilisé par les torpilleurs français qui avaient fait de Villefranche leur port d'attache.

Au xx^e siècle, le bassin fut géré par la Chambre de commerce de Nice et concédé à des entreprises civiles dont la plus célèbre, le Chantier naval Voisin se maintiendra jusqu'en 1988. A ses débuts le chantier se consacra à la réparation de petites unités (tartanes, langoustiers, caboteurs pour la Corse). C'est après la guerre, avec le développement de la grande plaisance qu'il va connaître son apogée, employant jusqu'à plus de cent

ouvriers. La concurrence internationale le contraindra malheureusement à cesser son activité. Sauvé de la disparition par l'Association pour la sauvegarde du patrimoine maritime de Villefranche, le bassin retrouve peu à peu sa vocation.

Parallèlement s'est maintenue une intense activité de construction et de réparation de plus petites unités, comme pour la pêche traditionnelle et la plaisance. Elle se perpétue aujourd'hui avec le chantier Masnata et le chantier Pasqui.

Joseph Masnata, originaire de Carloforte en Sardaigne, arrive à Villefranche en 1932 pour se lancer dans la construction de pointus pour les pêcheurs ainsi que de bateaux de plaisance (Vega, Star, Beluga et Monotype de Villefranche). Ses fils Paul puis Claude et son petit-fils perpétuent la tradition familiale.

Gilbert Pasqui a été formé dans le célèbre chantier Silvestro, à Nice, où travaillait son père, également originaire d'Italie. Installé sous les voûtes de la darse, il se consacre à la restauration des grands navires de tradition. Sa réputation n'est plus à faire auprès des skippers et propriétaires qui viennent du monde entier faire restaurer à Villefranche ces unités de rêve pour lesquelles le port de Villefranche, une fois réhabilité, constituerait un écrin d'exception.



Vue aérienne du môle (© MRW Méditerranée).