

LE CLUB DE LA VOILE DE VILLEFRANCHE : FRAGMENTS D'UNE BELLE HISTOIRE

The Villefranche Yacht Club: fragments of an history

Jean MASCLE*

avec la collaboration de Lionel BRIAND** et Claude AUDIBERT***

Résumé.- Le Club de la Voile de Villefranche a officiellement été fondé en 1922 ; il est donc bientôt centenaire mais aurait pu en fait avoir été créé dès 1883 par un habitant de Villefranche, A. Mansueti. Il connut un fort développement au cours des années trente, période durant laquelle il comporta plus de 230 membres. À ses débuts il fut surtout consacré à des séries de quillards monotype, tel le monotype de Villefranche ainsi qu'à des voiliers de jauge internationale. Après une interruption pendant la seconde guerre mondiale, le club s'est diversifié avec l'arrivée de dériveurs et de voiliers de course croisière et habitables s'ajoutant à des quillards sportifs plus modernes tels le Météor puis le Vent d'Ouest. De nos jours le CVV à environ 80 membres ; une quarantaine de voiliers de régates et de croisière y sont inscrits.

Mots-clés : Club de Voile, Villefranche-sur-Mer.

Abstract.- The « Club de la Voile de Villefranche (CVV) is one of the oldest sailing club along the French Riviera. Officially created in 1922, almost one hundred years ago, the club may have existed since 1883 when a Villefranche native, A. Mansueti, founded it. During the thirties, the club reached more than 230 members and was mainly devoted to series such as 5.50 and 6.50 monotypes as well as to local sailing boats. After world war II, during which the CVV stopped almost all its activities, the club has progressively developed others series such as Snipes and others small dinghies as well as sailing cruisers together with new monotype series such as Meteors and Vent d'Ouest. Today the CVV has about 80 members; about 40 racing sailboats, including cruising ones, are registered in the club.

Keywords: Sailing club, Villefranche-sur-Mer.



INTRODUCTION

Ne pas évoquer le Club de la Voile de Villefranche, ou CVV, dans un ouvrage sur les différents liens entre la cité et la mer aurait été comme un acte manqué. Villefranche-sur-Mer abrite en effet l'un des clubs de voile parmi les plus anciens de la Côte d'Azur (fig. 1), même si la façade de son actuel *club house* ne rend pas vraiment justice à la belle histoire de ce club remontant à la fin du XIX^e siècle, époque où commençait à s'épanouir en Europe le monde du yachting à voile.

* Président de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Maritime de Villefranche (ASPMV) mascle.jean@gmail.com

** Président du Club de la Voile de Villefranche (CVV).

*** Membre de l'ASPMV et ancien membre du CVV.

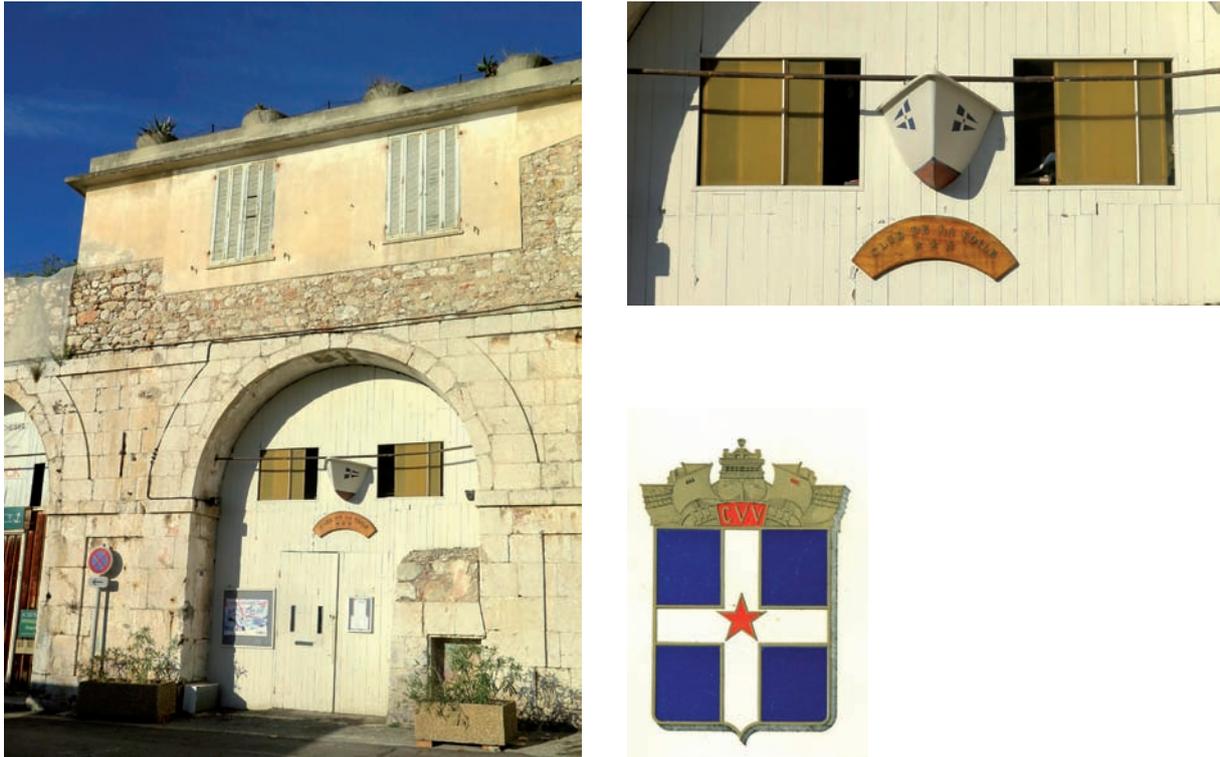


Fig. 1 : Façade du Club de la voile de Villefranche-sur-Mer; ce dernier est hébergé, depuis le début des années 1990, à l'intérieur de la première voûte occidentale de la Darse, l'une des huit voûtes construites au début du XVIII^e siècle par les souverains de Sardaigne, ducs de Savoie dont Villefranche était le port principal (photos J.M.). Écusson du Club (document CVV).

The Villefranche sailing club is located within one of the 8 vaults (built in the Eighteenth century) on the western side of the historical harbor; CVV badge.



Fig. 2 : Une vue du fond de la rade de Villefranche au cours du XVII^e siècle; on peut y remarquer (sur la gauche) une galère en manœuvre, plusieurs navires de commerce au mouillage devant la citadelle et, devant la cité, deux petits voiliers de commerce côtier ou de pêche; la fortification que l'on distingue entre la citadelle et la ville correspond à la tour dite de l'*Isoletta*, incorporée à la fin du XIX^e siècle dans un centre de santé devenu ensuite gare maritime; depuis 1922, et jusqu'au début des années 1990, période au cours de laquelle il dut se déplacer sous la voûte qu'il occupe actuellement, le siège du CVV se situait à cet emplacement.

A view of Villefranche bay during the Seventeenth century. Note the presence of a moving galley and of several vessels on mooring. The still existing castle and a small defense tower (now incorporated in another building) can be seen.

Avec les rames des galères, le vent (donc la voile) aura depuis l'antiquité été la principale source d'énergie des bateaux arrivant, mouillant et appareillant de Villefranche, qu'ils aient été navires de pêche, de commerce ou navires de guerre (fig. 2).

Ce n'est qu'à partir de la fin du XIX^e siècle que la voile, un temps associée aux moteurs à vapeur, céda définitivement la place, à bord des navires utilitaires, à la propulsion mécanique. Mais à Villefranche, comme tout au long de la Riviera, la voile persista grâce aux pointus à voiles latines des pêcheurs mais aussi grâce au développement du yachting. Ce sport nautique plutôt réservé à une élite, semble être né en Hollande au cours du XVII^e siècle puis s'est développé en Angleterre; dans la région il a bénéficié de l'installation de riches étrangers venus découvrir l'hiver méditerranéen. C'est par exemple en 1860, 1883 et 1888 que furent respectivement créés, à chaque fois par quelques riches passionnés, la Société des Régates de Cannes (devenue après diverses péripéties le Yacht Club de Cannes), le Club Nautique de Nice et la Société des Régates de Monaco; dès 1896 le Club Nautique de Nice possédait une flotte de 76 voiliers (dont une trentaine de yachts anglais et russes).

LES DÉBUTS DU FUTUR CVV, 1883 OU 1905 ?

C'est également en 1883 que, peut-être inspirée par ses prestigieux voisins, Villefranche semble s'être dotée d'un premier Club de la Voile bien qu'aucun document officiel ne l'atteste. Cette création serait due à l'initiative d'un certain André Mansueti (1855-1941) qui présida aux destinées de ce club jusqu'en 1930 ou 31 (fig. 3a). Mais qui était A. Mansueti ? Assurément un personnage particulièrement dynamique. Né au sein d'une famille villefranchoise qui possédait un hôtel, la *Maison Dorée* (édifice toujours visible sur le quai Courbet), A. Mansueti était un jeune géomètre-chef de la ville de Nice; dans sa ville natale, outre le fondateur du CVV, il fut conseiller municipal (sous le mandat de Désiré Pollonais) et parmi les fondateurs, entre autres, du syndicat d'initiative, du comité des fêtes, du combat naval fleuri, de la société de tir, tout en étant passionné de photographie !

Mansueti commença par construire des «yoles» à rames (avirons, voiles et motonautisme débutant appartenaient alors aux mêmes clubs), puis se lança, à partir de 1886, dans le dessin et la construction de magnifiques voiliers. Ce furent successivement les cotres *Thérèse I* (fig. 3b), avec lequel il écuma en 1892 les régates de Nice à Menton (en gagnant huit premiers prix), et *Thérèse II*, construit en 1895 et mis à l'eau en février 1896 (fig. 4). La beauté des lignes de ce dernier voilier démontre les qualités d'un véritable architecte naval largement plus qu'un simple amateur; en témoigne d'ailleurs le fait que Mansueti ait été sollicité pour superviser les modifications de plus grosses unités. Plusieurs photos, prises par Mansueti, montrent le magnifique cotre *Thérèse II* naviguant en rade de Villefranche et battant guidon du CVV ce qui indique que le Club de la Voile de Villefranche existait bel et bien avant le début du XX^e siècle même s'il n'était pas officiel.

On ne possède pas de documents précis sur l'activité du club entre la date de sa création officieuse (1883) et la date de sa création officielle en 1922, époque à laquelle le club a déjà 39 membres; les archives de cette époque semblent avoir été perdues ou détruites. Il est quasi certain que des voiliers du CVV participaient activement au développement du yachting dans la région et qu'A. Mansueti, qui en 1910 se préoccupait du prolongement du môle du port de la santé, continuait alors à le diriger et peut-être même à écumer les régates régionales; six journées de régates semblent avoir été organisées à Villefranche entre 1905 et 1910. Dans le compte rendu d'une assemblée générale du club (12 janvier 1936) le président d'alors, J. Schopfer, mentionne quant à lui la création, en 1904 ou 1905, d'un club qu'il estime plus «gastronomique



Fig. 3 : a. A. Mansueti, le fondateur, doyen du club en 1931 ; il est alors âgé de 76 ans (document CVV). b. *Thérèse I* le premier voilier construit par Mansueti, à terre sur la grève devenue depuis le parking Wilson (document Pagnotta).

A. Mansueti, founder of the sailing club; its first yacht Thérèse I.



que sportif» ! Il est probable que ce club, surtout alors constitué de propriétaires de pointus, ait été en partie en sommeil au cours de la première guerre mondiale. Les premières traces, écrites et photographiques, du CVV sont contenues dans un album daté de 1921 qui atteste et illustre cinq régates organisées par le club cette année-là (fig. 5).

Participaient à ces régates surtout des pointus de « sport » à gréements houari (pour certains déjà marconi), et quelques voiliers monotypes de jauges 6m50 et 8m50, également grésés en houari, comme en attestent les photos de cet album qui contient également une photographie de membres du jury (en blasers, pantalons blancs et coiffés de casquettes) et de quelques spectateurs sur le môle du port de la santé (fig. 6).



Fig. 4 : *Thérèse II*, dessiné et construit par A. Mansueti en 1895 ; il s'agit d'un magnifique cotre à gréement houari, de plus de 11 mètres de long avec une voilure de presque 120 m² (document Pagnotta).

Thérèse II the second yacht built by Mansueti.



Fig. 5 : a. Couverture d'un album de photos (avec un sigle du CVV non encore officiel). **b.** Quelques membres du jury de régates et spectateurs à la fin d'une régates (document CVV).

Cover of a photos album and several members of the race committee in 1921.



b

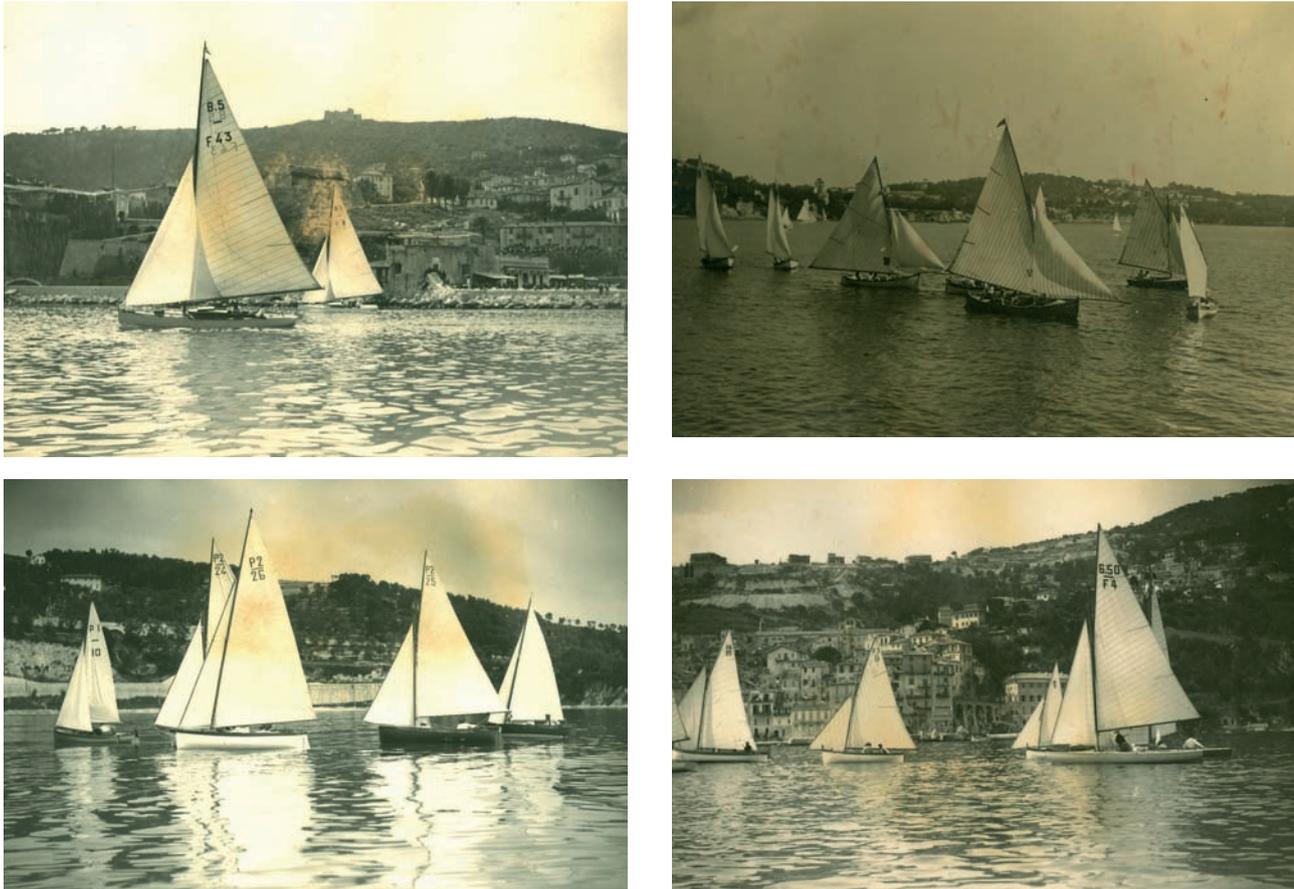


Fig. 6 : Régates de 1921, associant alors pointus et voiliers monotypes de jauges 6m50 et 8m50, par beau temps sur fond de la ville de Villefranche (document CVV).

Examples of sailing races in 1921 in front of the town.

Les quillards de sport de 6m50 de jauge sont les représentants de l'une des premières séries nationales monotypes ; créés par le Yacht-club de France en 1907 et devenus « série internationale (Jauge Internationale) » en 1919, puis « olympique » en 1920, ces beaux voiliers ont pratiquement disparu de nos jours ; quelques unités navigueraient peut-être encore sur le lac Léman. Des quillards de 8m50 constituent également une série monotype dont quelques rares exemplaires restaurés naviguent encore.

CRÉATION OFFICIELLE DU CLUB DE LA VOILE EN 1922

Pour des raisons que l'on ignore (nombre croissant des membres, obligation après la guerre de se mettre en conformité avec la loi du 1^{er} juillet 1901 ?) c'est en 1922, après deux premières tentatives, en 1883 puis 1905, mais qui n'ont pas laissé de véritables traces, qu'André Mansuetti dépose en préfecture les premiers statuts du CVV dont la date réelle de naissance ou de renaissance serait le 7 avril 1921, jour où se réunit une assemblée en vue de « La reconstitution de Club de Voile » ce qui laisse penser qu'il en avait en effet existé un auparavant ; La création officielle et les premiers statuts du CVV, tel qu'il existe toujours de nos jours, sont publiés au Journal officiel le 26 avril 1922.

Le lieu du siège du club n'est alors pas précisément connu. Même s'il est possible qu'il ait été installé dès le début dans le pavillon dit de la santé, les réunions de son conseil d'administration se font en 1928 dans les locaux de la salle du tribunal de pêche située sur le quai Courbet ;

par la suite le club installera officiellement ses locaux dans l'ancienne tour dite de l'*Isoletta* (actuelle gare maritime et restaurant *Mayssa*) qu'il aménage; dès les débuts les départs de régates semblent cependant déjà donnés depuis la terrasse aménagée au sommet de l'ancienne tour. Les statuts du club seront modifiés à plusieurs reprises, en particulier en 1932, afin de tenir compte de sa forte croissance (il atteint cette année-là 201 membres); on décide en particulier de distinguer membres titulaires, avec droit de vote, et membres juniors, sans ce droit. Il existe quelques belles photographies de régates régionales courues en avril 1923 avec la participation de voiliers de tous types et devant de nombreux spectateurs massés sur le môle du port de la santé. La voile était à cette époque un sport neuf et populaire.

En 1928 le club compte déjà 128 adhérents quand son président, un avocat, Mtre Garibaldi, surchargé, est remplacé par son vice-président Louis Colleau (qui ne le restera qu'une année); le club est cette année fier d'être l'un des rares à disposer d'un « garage » à bateaux, en fait une zone de mouillage, qu'il a pu faire aménager dans la darse (grâce à ses bons rapports avec l'armée) et d'un atelier technique qu'il se propose d'agrandir (fig. 7 et 8).



Fig. 7 : Régates régionales organisées par le CVV en 1923; on y reconnaît, sur une mer d'huile, divers types de voiliers dont un pointu, un dinghy, un 8m50 et un cotre (peut-être *Thérèse II*?) (documents CVV).

Regional race in 1923.



Fig. 8 : Le jury est installé sur l'ancienne tour de l'*Isoletta* (siège du club). Un public nombreux massé sur le môle du port de la santé admire les yachts (documents CVV).

The race committee on the club terrace and the crowd of spectators on the wharf.

Il organise cette année-là sept importantes régates dont, le 4 avril, de fastueuses régates internationales dotées de nombreuses coupes, auxquelles participent des pointus de 3,75 m, de 4,50 m et de 5 m ainsi que des monotypes de 5 m, 6 m, 6,50 m, 8 m et 8,50 m ; dans la série des 6 m l'une des coupes est gagnée par *Petite Aile II* barrée par Virginie Hériot (1890-1932), célèbre navigatrice française qui, la même année, remporte sur son 8 m *JI Aile VI* une médaille d'or aux jeux olympiques d'Amsterdam (fig. 9) ; ce dernier voilier, restauré il y a quelques années, navigue encore de nos jours. Le livre d'or du Club de la Voile conserve la trace de cette grande dame de la voile, un temps présidente d'honneur du club ; en 1931 le nouveau président du CVV, M. Schopfer (par ailleurs directeur de la compagnie des TNL) propose que le club devienne le parrain de son nouveau 6mJI, ce que V. Hériot accepte avec plaisir comme en témoigne un télégramme de remerciements (conservé dans un livre d'or inauguré à cette occasion) qu'elle adresse au président Schopfer (fig. 10).

Une course croisière et diverses autres régates ont lieu en fin d'été en particulier pour la Saint Michel (30 septembre) ; participent aussi à ces événements quelques canots automobiles, ces derniers sont en effet représentés au sein du club de voile qui à cette époque englobe également les yoles à aviron.

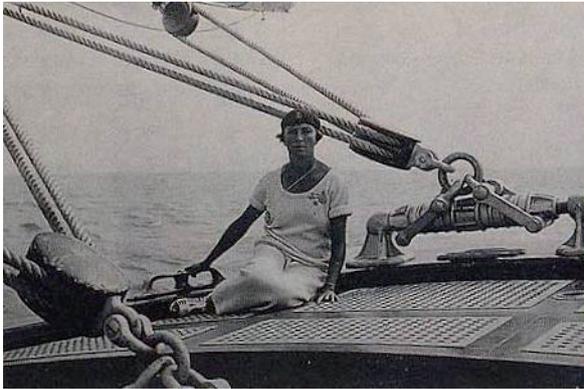


Fig. 9 : Virginie Hériot sur la proue d'Ailée, ancien yacht (Meteor) du kaiser Guillaume II, qu'elle avait acquis en 1923 (Wikipédia).

Virginie Hériot on her yacht Ailée (former Meteor of the German emperor Wilhelm II).

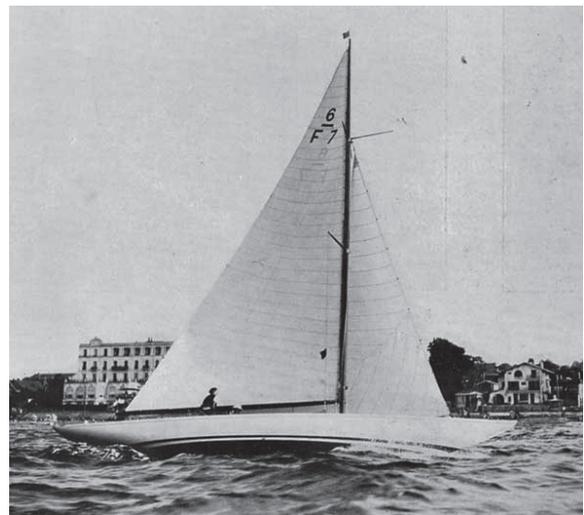


Fig. 10 : Télégramme adressé par Virginie Hériot (qui résidait assez souvent au Cap Martin) à M. Schopfer, président du CVV, pour le remercier de sa proposition de devenir le parrain de son nouveau voilier *Aile* (document CVV). Il s'agit vraisemblablement du 6 m *JI Petite Aile V*, sur lequel elle naviguait encore quelques jours avant sa disparition subite (Wikipédia).

Telegram sent by the CVV president to V. Hériot; the last yacht, a 6m JI, on which V. Hériot was sailing just few days before her death in august 1932.

LES ANNÉES TRENTE, L'ÂGE D'OR DU CLUB ?

C'est au cours des années trente que le CVV qui, en 1935, atteint le nombre record de 231 adhérents, se développe de manière importante et fait preuve d'une politique sportive volontariste.

En 1933, quelques membres du club reprennent l'idée (déjà évoquée dès 1929) d'une série de quillards d'entraînement à jauge fixe, faciles à construire et d'un prix de revient relativement accessible (7 000 francs de l'époque) en remplacement des voiliers de 5 m qui tendent à se raréfier. Cette série d'abord envisagée sous le nom de « série de la Côte d'Azur » donnera rapidement naissance au *Monotype de Villefranche*, officiellement adopté par le club en août 1934. Ce petit quillard de 5,50 m de long, du au crayon de l'architecte naval niçois Pierre Faraut (membre du club), sera la cause d'une brève passe d'arme entre le CVV et la section Méditerranée Est de la Fédération des Sociétés Nautiques de Yachting, (ancêtre de la Fédération Française de Voiles) ; cette dernière voit en effet d'un mauvais œil l'arrivée sur le marché d'un nouveau voilier concurrent d'un monotype à dérive qu'elle tente de lancer de son côté pour ses championnats de 1934, l'*As Côte d'Azur*. Le président du CVV tient bon et le *Monotype de Villefranche*, dont la voile est ornée d'un insigne symbolisant les trois sommets dominant la rade, se construit suivant des spécifications techniques et de voilures très strictes ; même si en 1948 il en existe 45 exemplaires, le *monotype de Villefranche* restera cependant limité à un marché régional comme d'ailleurs l'*As Côte d'Azur* (fig. 11 et 12).

À cette époque le CVV se dote d'un pavillon encore plus identifiable, dont le « design » est longuement discuté, ainsi que d'insignes (dessinés par Drago membre du CVV) (fig. 13) ; son organisation, hiérarchisée à l'anglo-saxonne, est soulignée par toute une série de pavillons permettant de distinguer les différents membres de son bureau ainsi que leurs fonctions !

Cette organisation est « inscrite dans le marbre » du compte rendu de l'assemblée générale du club du 13 janvier 1935 sous la forme d'un double tableau représentant la forme des différents pavillons et guidons sélectionnés (fig. 14). Le maréchal Pétain, qui avait été jeune officier dans le 24ème régiment de chasseurs alpins stationné à Villefranche et possédait par ailleurs une maison dans la région, est cette année-là nommé président d'honneur du club et le restera plusieurs années.

C'est également au cours de ces années que commence à se développer à Villefranche, sous l'impulsion de M Laclais et du capitaine Woodcock (membres du club), une petite flottille de *Stars* (fig. 15), qui se concentrera ultérieurement à Nice où elle est toujours active. Le *Star* est un quillard monotype très sportif, dessiné à New York au début du XX^e siècle, et qui demeura série olympique jusqu'en 2016. Plus de 7 000 unités de ce voilier assez fragile (car doté d'une imposante grand-voile et donc d'un très haut mât) naviguent encore de nos jours dans le monde. Pour demeurer à un haut niveau de compétition en régates les quillards monotypes nécessitent d'être parfaitement entretenus et le plus souvent possible mis à terre sur des berceaux.

Le club se dote à cet effet d'une grue de levage et de mise à l'eau. En 1935 il organise 48 régates et de fréquents « matches » avec des *Stars* ou des *Monotypes* entre équipes d'officiers de croiseurs et autres navires de guerre américains, anglais, hollandais ou de clubs extérieurs (Cercle de la Voile de Paris, Marseille, etc.) et membres du club. Ces *racing matches* ont laissé de nombreuses traces dans le livre d'or du club (fig. 16) et ont été l'occasion de nombreuses réceptions sur la terrasse du club au sommet de l'ancienne tour de l'*Isoletta*. Le riche CVV d'alors disposait en effet d'un « club house » avec bar, restaurant à l'usage exclusif de ses membres et de leurs invités et, pour sa gestion, d'un secrétariat rémunéré (fig. 17).

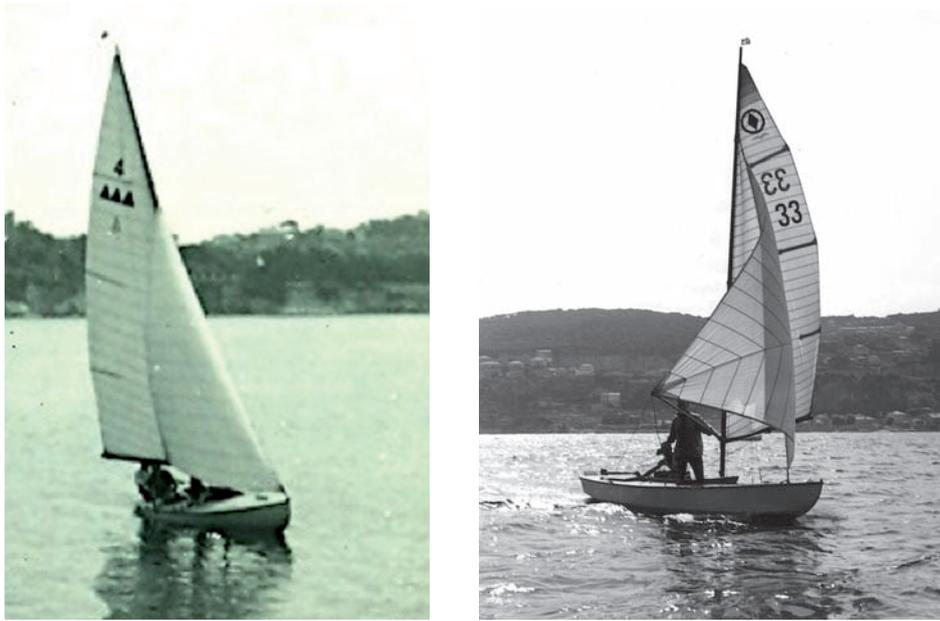


Fig. 11 : Un Monotype de Villefranche et un As Côte d'Azur (documents C. Audibert).
A so-called Villefranche Monotype and a As Côte d'Azur in the thirties.

Monotype
de
Villefranche

Les sailons ordinaires seront
tirés au point d'amure
et de chaque bord avec le
tampon ci-dessous :

G.V. 7:20 x 3:15 = 11:34
Triangle : Foc. 3:40 x 2:40 = 6:60
Surface totale 17:94.

Dun. rectifié

p. V. =
Grand Foc =

Toute modification certaine
d'exclusion si elle est fait
sans en avertir le chef de
fraction.

Grand Saib		Grand Focum		Petit Foc
Nasse	Longueur	Largeur	Longueur	Largeur
3 ^m 45	7 ^m 20	2 ^m 40	3 ^m 40	2 ^m 40
3 ^m 00 (2 ^m 45)	3 ^m 15	2 ^m 45		
7 ^m 20				

Monsieur de Villefranche, appartenant à la fraction, a exposé que la
présente réunion avait pour but de constituer, à son profit, de même
que la fraction des Monotypes de Villefranche, qui n'est pas
encore en état, quelques sailons : quelques-uns, autres, autres
et qu'une association est en cours de constitution.

La commission des monotypes, composée
de membres qui représentent la section, dans le sein du
club de la ville.

La proposition des monotypes a été examinée
fondamentalement par la section, après avoir été soumise
à Monsieur de Villefranche, qui a précisé et la constitution de
la section a été agréée et définitivement arrêtée, cette
section.

Toutes les décisions relatives à la constitution
sont prises par la section, sous la présidence de Monsieur
de Villefranche. En conséquence, le Comité exécutif de la section
qui n'est que la proposition, de la constitution de
la section, n'ayant pas de pouvoir, agit.

A date de ce jour la section des monotypes de Villefranche a été mise en état.

Villefranche le 23 avril 1934

(Signatures: J. Masclé, L. Briand, C. Audibert)

Monotype de Villefranche
par calque plat.

24 Mars 1934.
J. Masclé et L. Briand et C. Audibert

Fig. 12 : Plans et acte de naissance (le 23 avril 1934) de la série des Monotypes de Villefranche au sein du club (documents C. Audibert).
Official plan and written creation act by the CVV of its training sailing boat, the Villefranche Monotype.



Fig. 13 : Projet de guidon et projets d'insignes du Club de la Voile de Villefranche ; le projet B fut alors choisi ; on retrouve sur des plaquettes du club jusque dans les années récentes (documents CVV).
Official flag and badges of the CVV, created around 1935.

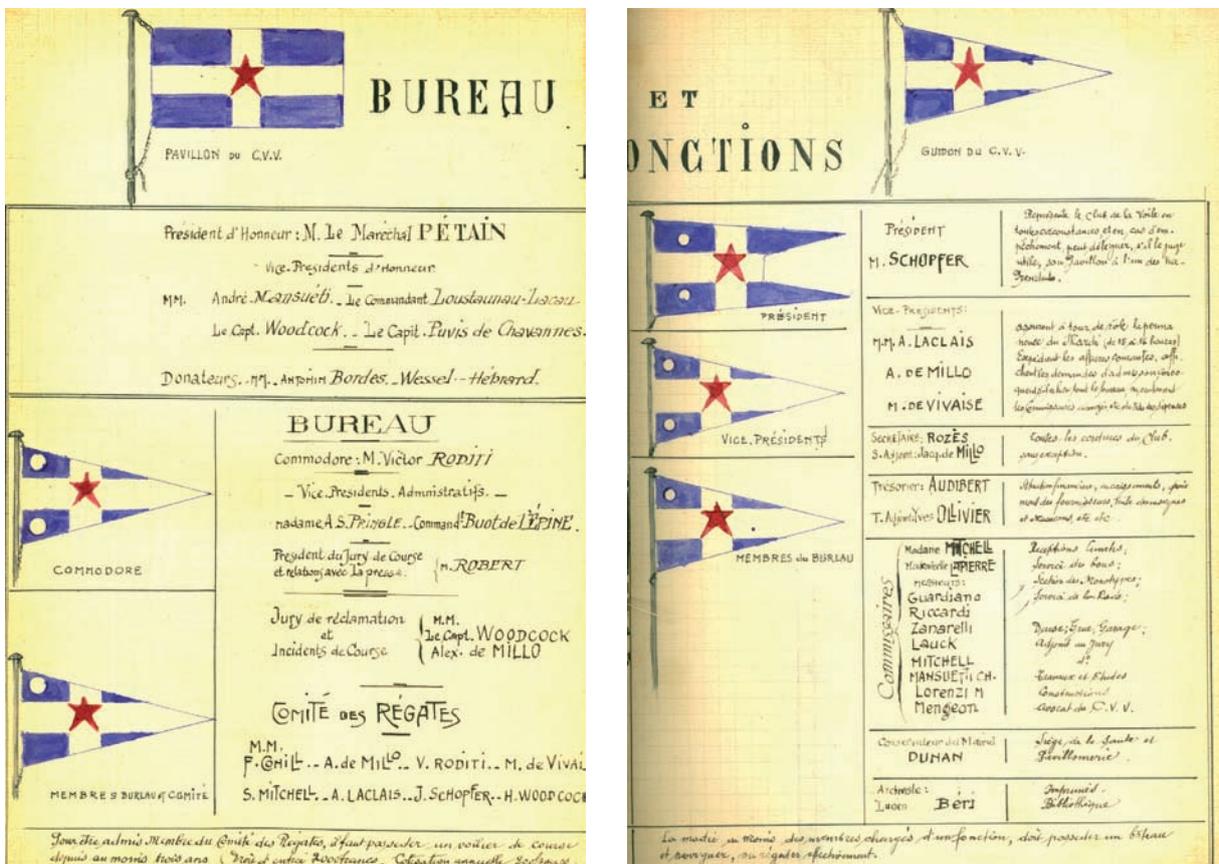


Fig. 14 : Organigramme du «staff» du Cercle à la Voile de Villefranche en 1934 ; on remarque les différents pavillons et guidons de reconnaissance prévus pour les membres du bureau. On note la présence d'une étoile rouge au centre des pavillons, peut-être due au développement à cette époque de la série monotype des Stars (documents CVV).
Organization chart of the CVV in 1934 with the various flags of the bureau members.

Le club se préoccupe aussi de l'état du port de la darse « envahi de nombreux bateaux et yachts désarmés en permanence au détriment de ceux qui naviguent... » et réclame également un entretien par dragage des deux ports « de façon de permettre l'utilisation de la totalité de leur surface », ce qui laisse penser que les ports de Villefranche étaient alors dans un certain état d'abandon. Il entretient des relations fréquentes et cordiales avec l'escadre française de la Méditerranée dont il reçoit sur sa terrasse, en compagnie de nombreux autres militaires de haut



Fig. 15: Régate de *Stars* dans la rade de Villefranche en 1934 et 1935 (documents CVV et Audibert). *Stars races in 1934-1935.*

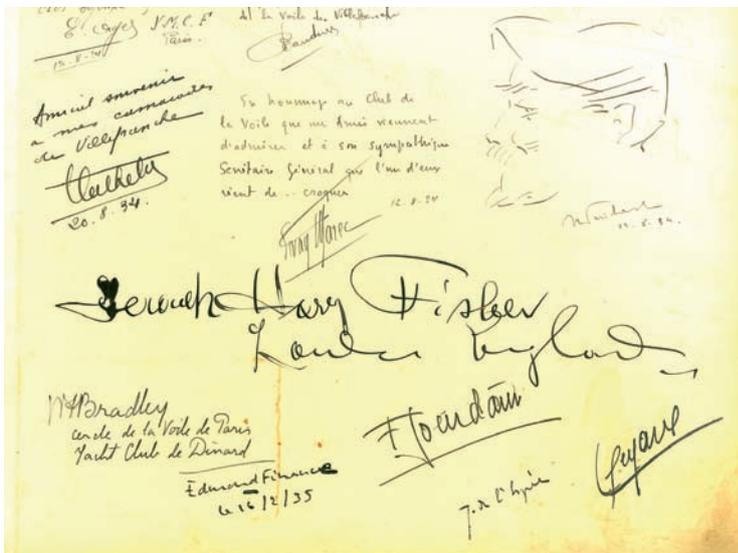


Fig. 16: Une page du livre d'or du CVV dans les années 1934/35 (document CVV). Extrait d'un carnet illustrant l'article 33 «Yacht abordant une marque du parcours ou la virant d'une manière incorrecte» dessiné au cours des années trente (documents CVV). *One page of the CVV visitor's book and drawing made by a club member in 1934-1935.*

rang, plusieurs haut gradés le 7 février 1937. Ces excellentes relations avec le monde militaire permettent d'ailleurs au CVV d'avoir accès aux salons de la citadelle lors de grandes occasions telles que la remise des prix des régates internationales qui ont encore lieu en 1938 et durant lesquelles *Stars* et *Monotypes de Villefranche* font le spectacle. Parmi les nombreux visiteurs et bienfaiteurs du CVV au cours des années 1938/39 on note dans le livre d'or la présence d'écrivains célèbres comme Paul Morand ou encore Somerset Maugham.

LE CVV AU COURS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Peu de renseignements sont disponibles sur le CVV au cours de la seconde guerre mondiale. Pendant les années 1940, 1941 et 1942, celles de l'occupation italienne de la région, le club est toujours fonctionnel mais au ralenti. Le compte-rendu d'une assemblée générale (1^{er} mars 1942),



Fig. 17: Réceptions sur la terrasse du Club (actuellement terrasse du restaurant Mayssa) en mars 1933 et en 1936; on y voit de nombreux officiers de marine au milieu de membres du club et de représentants des autorités locales (documents CVV).

Parties on the club terrace in 1933 and 1936. Several navy officers, CVV members and local official representants were attending such parties.

tenue après autorisation expresse du préfet des Alpes Maritimes, fait tristement état de la disparition de plusieurs de ses membres du fait de la guerre; sont également évoqués les travaux nécessaires au nettoyage et à l'aménagement du port de la darse; aucune régata n'est programmée cette année-là alors que deux régates, l'une pour *Stars* et l'autre pour *Monotypes*, avaient pu l'être en 1940 et encore une pour *Stars* en 1941.

Aucune information spécifique, et donc probablement aucune activité, n'est mentionnée dans les archives consultées pour les années 1943 et 1944 alors que le sud de la France est à cette époque occupé par l'armée allemande. Une première tentative de redémarrage du club a lieu le 17 février 1945, donc avant la fin définitive du conflit mondial, avec la convocation d'une assemblée générale mais à laquelle ne viennent que 23 adhérents sur 121 membres ayant droit de vote. Cette réunion est reportée d'une semaine, au 24 février, jour, où le quorum étant atteint, le président en exercice depuis 1931, M. Schopfer, relance la machine. À la lecture de son rapport on apprend que le club avait été en fait provisoirement dissous en 1944; on apprend aussi qu'il avait été expulsé de ses locaux dès l'automne 1942 et que plusieurs de ses bateaux avaient été détruits ainsi que la toiture de son siège (et probablement une partie de ses archives); ses installations techniques avaient également été fortement endommagées par des explosions lors du départ des troupes allemandes qui avaient miné une partie des installations de la darse; bien sûr, les finances du CVV étaient quasi exsangues. Autrement dit, tout était à reconstruire!

LA RENAISSANCE DU CLUB ET LES « TRENTE GLORIEUSES »

Lors de cette assemblée générale, J. Schopfer ainsi que toute la direction du club d'avant 1943, sont d'abord officiellement reconduits puis réélus ; le président et son bureau proposent alors un ambitieux programme de redémarrage du club en quatre points principaux : réparation et reconstruction du siège et du garage à bateaux (pratiquement détruits), remplacement de la grue de mise à l'eau (également détruite), politique de recrutement de jeunes et actions afin d'obtenir à la fois des subventions pour dommages de guerre et pour récupérer plusieurs sommes importantes dues au club avant sa mise en sommeil. La renaissance se manifeste aussi par la décision, symbolique, d'organiser deux journées de régates lors des fêtes de Noël 1945. L'année 1946 voit la véritable reprise sportive du club avec l'organisation de 50 régates dont 45 régates d'entraînement.

En février 1947 le club compte 174 membres à jour de cotisation et 191 en fin d'année. La construction (dans un local/atelier du club) de *Monotypes de Villefranche* redémarre activement ; ces derniers atteindront bientôt le nombre de 15 unités. La construction du *Vega*, un nouveau petit quillard monotype (conçu en 1940 et recommandé par un membre du club, M. Mercier) est lancée. Les projets sportifs ne manquent pas avec un important programme prévisionnel de régates internationales, régionales et de divers championnats de monotypes. C'est également à cette époque qu'est lancé le projet d'un nouveau « club house » qui serait doté de tout le confort et qui pourrait faire du CVV « l'un des clubs les mieux installés de France » ! La construction, « soutenue par les pouvoirs publics », de ce nouveau siège est prévue sur les voûtes dites « des galères royales ». Le financement de ce projet ambitieux n'est pas clairement évoqué mais le club compte à la fois sur des dommages de guerre, une aide spécifique des pouvoirs publics et la générosité de ses membres pour lancer ce projet.

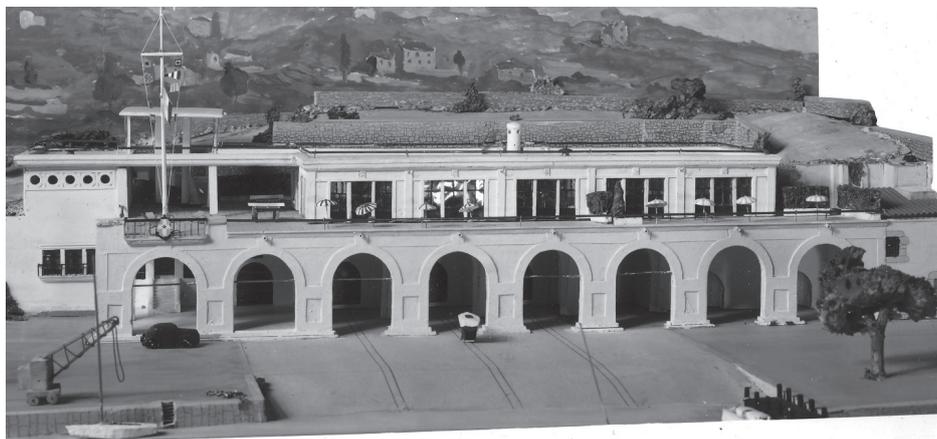
La caserne des troupes sardes, un bâtiment du XVIII^e siècle qui reposait sur les voûtes et occupé par la suite, de 1876 à 1928, par les chasseurs alpins, était en effet tombée en ruine et définitivement rasée en 1942 pour cause de danger (fig. 18). Sa destruction libérait une terrasse d'environ 2 000 m² située au-dessus des voûtes (dont deux étaient déjà utilisées par le club) et juste face aux pontons d'amarrage et cales de mise à l'eau des quillards ; autrement dit c'était un emplacement idéal pour le nouveau siège d'un club dynamique et en plein redémarrage. Hélas pour le CVV ce projet n'aboutira pas ! L'espoir d'un nouveau club house existe cependant jusqu'au début des années cinquante.

La difficulté de consulter des documents écrits, notamment les comptes rendus des différentes assemblées générales du CVV depuis 1948, ne permet pas de connaître les raisons exactes de cet abandon, alors que plans et maquette, réalisés par deux architectes membres du club, existent dès le début de l'année 1948. Raisons financières ? Difficultés administratives ? Quoi qu'il en soit l'espace qu'occupait la caserne est, au courant des années cinquante (en 1957 exactement), loué dans le cadre d'une autorisation temporaire d'occupation (ATO), à un architecte et urbaniste alors célèbre, Eugène Beaudouin. Ce dernier va avec son épouse le transformer en un lieu idyllique de vacances familiales doté d'un jardin suspendu et qui sera utilisé jusqu'à son décès en 1983.

Après cette tentative, qui lui aurait effectivement fourni un cadre prestigieux, le siège du club continuera à se situer place Wilson, dans le cadre du pavillon de la santé (englobant l'ancienne batterie de l'*Isoletta*). Outre une belle terrasse, très pratique pour les départs et arrivées de régates et les nombreuses réceptions, il y dispose toujours d'un bureau et d'un bar restaurant pour ses membres. Le club dispose par ailleurs dans le port de la darse d'un appontement pour ses quillards de régates, équipement qu'il a fait installer à ses frais sous réserve d'une concession d'utilisation pluriannuelle après un accord avec les domaines. Il emploie également un marin



a



b

Fig. 18: a) La caserne (sarde ou Dubois) sur les voûtes de la darse en cours de destruction en été 1942. b) Projet d'un nouveau siège pour le CVV (état 1950); le club house aurait pu être construit sur les voutes de la darse à la suite de la destruction de la caserne (documents CVV).
a) The so-called Dubois barracks during its destruction in 1942 and b) the model of a future, but never built, CVV clubhouse.

chargé de l'entretien des locaux techniques et, contre rémunération précisément tarifée, de celui des voiliers d'adhérents qui en font la demande.

Cette installation dure jusqu'au début des années 90, période au cours de laquelle la Chambre de Commerce de Nice, qui a depuis 1968 reçu la concession de la gestion des ports de Villefranche (Santé et Darse), décide d'augmenter considérablement le prix de la location des locaux que le club avait en partie restauré à ses frais; la CCI récupère les lieux pour y installer une gare maritime plus fonctionnelle et un restaurant à caractère commercial. Le Club se voit alors contraint de s'installer, provisoirement, sous la première voûte de la Darse là où il se trouve encore actuellement.

Il est, paradoxalement, moins aisé de résumer l'histoire du CVV au cours des années soixante et des décennies suivantes toujours faute de documents complets notamment d'accès aux divers comptes rendus de ses assemblées générales. Quelques lettres, carnets de bord, plaquettes

annuelles du club, bulletins municipaux, photos, ainsi que le livre d'or permettent cependant d'en restituer quelques grandes étapes (fig. 19).

En 1954 son président est Paul Achiardi et son secrétaire général Robert Capelier, qui en devient le président en 1960. Un journal de bord manuscrit, vraisemblablement tenu par R. Capelier, fournit quelques renseignements sur le fonctionnement du club entre les années 1966 et 1975 (fig. 20).

On y apprend que l'école de voile du club, qui possède une petite flottille d'*Optimists*, coopère assidûment avec les écoles de Villefranche et délivre des certificats de voile. On y constate aussi que le CVV se préoccupe activement en 1966 de la création d'un nouvel appontement pour ses quillards de sport qui sont alors surtout des *Végas*, des *Stars*, et des *Météors* (dont la voile est siglée d'une comète), nouveaux venus qui remplacent le monotype et qui en sont en une version agrandie et modernisée.

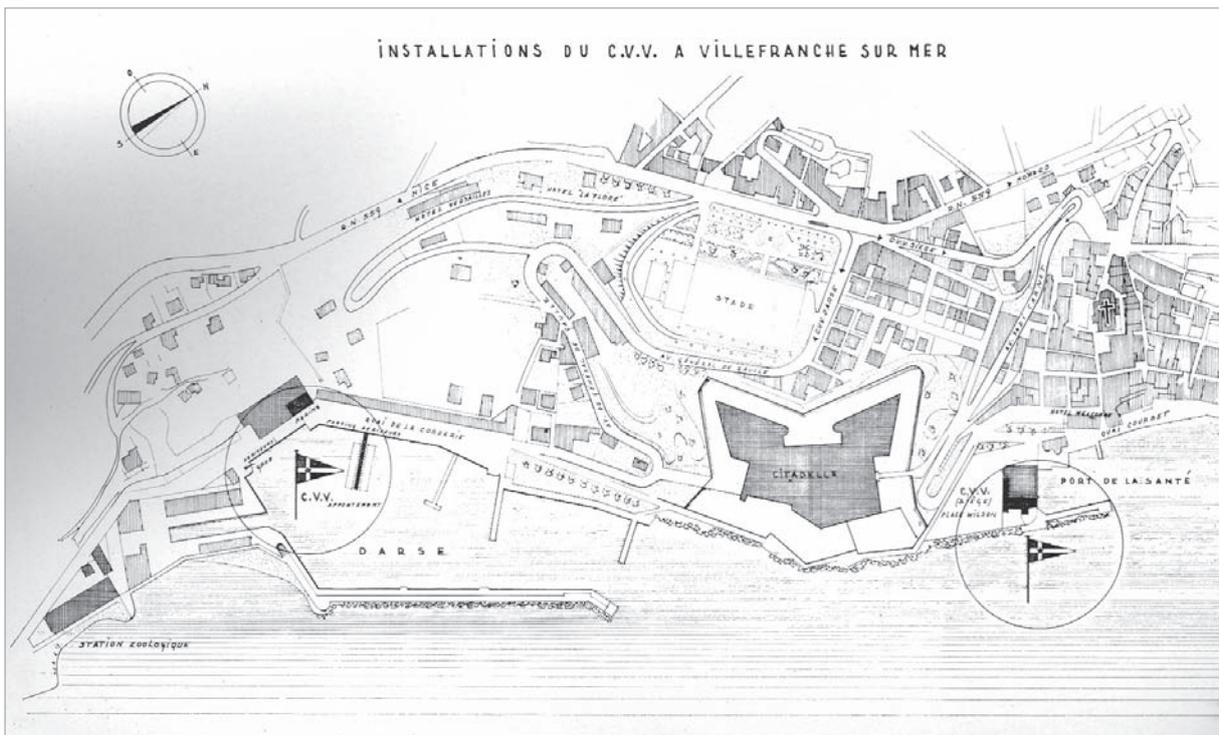


Fig. 19 : Les installations du Club au cours des années soixante et jusqu'au début 1990. Quelques membres du CVV sur la terrasse du club (documents Audibert).

The various installations of the sailing club around the harbour in the sixties; a few CVV members on the clubhouse terrace in the seventies.



Fig. 20: Mise à l'eau du Véga «Fantasio» avec la grue du CVV dans les années cinquante (document Masnata).

Launching of the sailboat Véga Fantasio in the fifties.



Fig. 21 : Les principaux quillards de régates du CVV au cours des années soixante et soixante-dix : *Météor*, *Véga* et *Star* (documents Audibert).

The various keel sailboats in use in the CVV during the sixties and the seventies: Météor, Vega and Star.

La plaquette annuelle du Club permet de dénombrer en 1966 22 *Météors* (et anciens *Monotypes*), 8 *Végas*, 4 *Stars*, 18 *Snipes*, 4 *Vauriens*, 13 voiliers de croisières, 5 vedettes, encore 7 pointus, 9 hors-bords et 6 bateaux divers, soit 96 bateaux. On y apprend que cette année-là le CVV organise 18 régates officielles, dont trois courses croisières régionales, et que chaque dimanche un départ est donné soit pour des régates d'entraînement soit pour des coupes offertes par des bienfaiteurs (fig. 21).

Le livre d'or, signé en 1948 par la célèbre aviatrice Jacqueline Auriol venue participer à un meeting aérien, démontre que la tradition des matches entre membres du club et officiers de nombreux navires de guerre américains et britanniques se perpétue, du moins jusqu'en 1958, année où ce livre disparaît au fond d'un placard où il n'est retrouvé qu'en 1966 ! Cet ouvrage, devenu une relique, reprendra du service jusqu'en 1977 ; à cette époque il reçoit à nouveau de nombreux commentaires élogieux pour le club, souvent accompagnés de signatures en majorité anglo-saxonnes.



Fig. 22 : Régate internationale de *Snipes* (du 22 au 24 juillet 1966) sur le plan d'eau de la rade de Villefranche (documents C. Audibert).

Snipes international races on Villefranche bay in July 1966.

Durant ces années des discussions, que l'on sent un peu houleuses, arbitrées par le Cdt du Port de Nice, s'engagent quant à l'utilisation de places d'amarrage aux différents appontements (dont deux, G et H, avaient été financées par le Club sur ses fonds propres) entre le CVV lui-même, les plaisanciers et les pêcheurs professionnels de Villefranche. Ces derniers qui sont encore une bonne douzaine, réclament des places au port de la darse, en particulier pour l'hiver. C'est également au cours de ces années que l'on voit peu à peu apparaître lors des régates organisées par le club des dériveurs tels que *Snipes*, *505*, *Ponants*, *Vauriens* et *420*.

Créé aux États-Unis en 1931, le *Snipe* est un petit dériveur (de 4,70 m environ) qui avec le *Vaurien* (en 1950) et le *420* (en 1958) a largement contribué à démocratiser la voile. Il est en effet facile à mettre à terre, facile à transporter, facile à construire par des amateurs et donc d'un prix très abordable.

Plus de 7 000 unités de ce petit dériveur naviguaient dans le monde peu après la guerre ; en 1966, le CVV en possédait une vingtaine alors que la série était devenue particulièrement dynamique en Europe. Cette année-là, le CVV organise sur le plan d'eau de la rade l'une des grandes régates internationales de la série (*le challenge Roga*). En 1969 le club organise, sur le plan d'eau de Beaulieu, le championnat de France de la série. Ce dernier est gagné par un équipage local (fig. 22).

En 1968 la Chambre de Commerce de Nice prend la main sur la gestion des deux ports de Villefranche, gestion qui lui a été concédée pour 50 ans par les domaines ; plusieurs rencontres, pas toujours faciles, ont lieu entre le président du CVV (ou d'autres membres du bureau) et des responsables de la CCI dans le but de définir les conditions d'utilisation des appontements ainsi que le montant des différentes taxations (amarrage, parking, grue, etc.) que la nouvelle gestion du port entend mettre en place. Cette nouvelle donne entraîne une inéluctable réduction des « facilités » acquises antérieurement auprès des domaines par le CVV et aboutit même à la perte de la jouissance exclusive d'appontements réservés que le club avait financés dans le cadre d'un accord pluriannuel.

Comme on l'a déjà indiqué cette concession à la CCI aboutira même au départ, dans le début des années 90, du CVV de son siège historique de la place Wilson. Désormais le Club n'est plus considéré que comme l'un des utilisateurs, parmi d'autres, des facilités portuaires de la Darse.

Les années 66-75 voient néanmoins l'organisation de nombreuses régates de quillards sportifs et de dériveurs (en particulier *Snipe*), celle de quelques courses croisières dont une classique annuelle (Villefranche-Cannes-Villefranche).

LE CVV DE 1970 À NOS JOURS

Robert Capelier, entrepreneur et président du Club depuis 1960, attire au CVV plusieurs industriels de ses connaissances, dont Jacques Dewailly passionné de courses croisières. Ce dernier dote généreusement de différents prix une nouvelle course croisière de 135 milles sur le trajet Villefranche-Porquerolles-Villefranche qui vient s'ajouter aux régates locales ; cette course est ouverte aux voiliers jauge IOR (*International Offshore Rules*) et aux croiseurs à handicap ; organisé suivant les années conjointement avec différents clubs régionaux (Nice, Monaco, Antibes) le challenge *Dewailly*, qui offre au cours du temps des variantes de parcours au départ de Monaco, d'Antibes, de la Napoule, sera régulièrement couru de 1971 au début des années 90. L'un des vainqueurs fréquents de ce challenge, devenu rapidement un « must » de la course au large en Méditerranée, fut le classe 1' *Émeraude* appartenant alors à... Jacques Dewailly, et qui continue depuis à accumuler les succès (fig. 23).

J. Dewailly alla défendre à bord d'*Émeraude* les couleurs du CVV jusqu'en Floride où le bateau alla gagner une course croisière dans le cadre de la prestigieuse *Southern Ocean Racing Conference* et ce devant de nombreux navires américains pourtant jugés imbattables.

En 1972, l'arrivée sur le marché d'un nouveau petit quillard monotype de 5,80 et en plastique (donc facile d'entretien), le *Vent d'Ouest* (dessiné par A. Cornu, par ailleurs architecte du célèbre 470) entraîne la création d'une nouvelle flottille de cette série à Villefranche. Près de 40 ans après, le *Vent d'Ouest* est toujours le quillard de régate fétiche du CVV qui en compte à ce jour une douzaine d'unités garées sur un parking à bateau dédié juste à l'entrée de la zone artisanale et portuaire. Il en organise régulièrement les championnats de Méditerranée et de



Fig. 23 : *Émeraude*, un plan German Frers (célèbre architecte naval argentin), toujours dans la course 45 ans plus tard, mais sous pavillon italien.

The famous CVV Émeraude, a G. Freers sailboat now under Italian flag, 45 years later during a race.



Fig. 24: Quelques-uns des *Vents d'Ouest* du CVV sur leur zone de parking (J. Mascle); et un *Vent d'Ouest* sous spinnaker dans la rade de Villefranche (documents UPVO).

Some of CVV Vent d'Ouest on their parking area and a Vent d'Ouest under spinnaker on Villefranche bay.



Fig. 25: *Vent d'Ouest* en régate sur le lac de Serre-Ponçon (document CVV).

Vent d'Ouest racing on Serre-Ponçon lake.

France. Au cours de ces années, le club compte un nombre d'adhérents tournant autour de 140 et possède une flotte d'environ 60 à 70 voiliers dont, en quasi-permanence, une dizaine de *Vent d'Ouest* et quelques dériveurs.

En 1986, Robert Capelier, qui a présidé aux destinées du club pendant 26 ans et a vu un développement important des voiliers de croisière devenus de loin les plus nombreux (peut-être en lien avec les « Trente glorieuses »), est remplacé à la présidence du CVV par Jacques Rainaut, propriétaire d'un quillard de sport puis d'un voilier habitable.

En 1989, Jean Clary-Bousquet, autre régatier hors pair, prend la barre du club pour quelques années un peu difficiles à gérer ; le club perd à cette époque son siège historique du pavillon de la santé ; le club voit alors ses effectifs fondre quelque peu (on note cependant encore une centaine de membres pour une soixantaine de voiliers). L'actuel président, Lionel Briand, prend le relais en 1994. En 2018, le CVV (clubvoilevillefranchesurmer.com), dont la renommée sportive ne s'est pas émoussée (il a été en 2007 vice-champion de France de quillard de sport puis troisième en 2008 et 2012), compte un peu plus de 80 membres. Une quarantaine de voiliers de croisière, une douzaine quillards de régates et quelques dériveurs constituent sa flotte actuelle (fig. 24 et 25).

Remerciements

Merci à Claude Audibert, Jean-Luc Belugou, Lionel Briand, Paul Jo Masnata, Jean Claude Pagnotta et Jean-Pierre Vaillant pour la mise à disposition de documents inédits. Merci à Claire Copin, Nicole Béthoux et Martine Mascle pour une relecture attentive de cet article.