

## LA MEMOIRE HISTORIQUE DE L'ARSENAL DE VILLEFRANCHE

Article de Giovanni Panella dans « Rivista Marittima » Août/septembre 1012

*Illustration : photo de carte postale des années 30 illustrant le port historique de Villefranche durant les préparatifs pour le « défilé fleuri »*

*Giovanni Panella : Génois, il a toujours aimé la mer et son histoire. Depuis quelques années, il s'est engagé dans la restauration de bateaux de tradition et dans la construction de Creuza de Mâ, reproduction d'un canot Major de 1797. Il consulte auprès de la Surintendance de la Ligurie et vice-président de l'ISTIAEN (Institut italien d'archéologie de la Surintendance de la Ligurie) et de la FPMM (Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen). Journaliste et chroniqueur, il est spécialisé dans l'histoire maritime et a obtenu le prix Marnicovich en 2010. Il collabore avec des revues italiennes et étrangères et il a publié des essais, dont une collection consacrée aux bateaux de tradition*

Les automobilistes qui parcourent la Riviera française en provenance d'Italie, peu avant de s'engager dans le trafic chaotique de Nice, trouvent un panneau qui signale Villefranche sur mer. C'est un lieu que l'on dépasse presque sans s'en apercevoir parce que, à ce niveau, la route se déroule sur le flanc de la colline et pour atteindre le centre de Villefranche, il faut prendre une déviation qui descend, avec quelques tournants, jusqu'à la mer. C'est alors qu'on se trouve devant ce qui pourrait apparaître comme un port touristique comme tant d'autres, encombré de bateaux à moteur et à voile. Ce n'est qu'en regardant autour de soi avec attention que l'on découvre des détails inhabituels : un bâtiment ancien qui présente une imposante façade avec des arcades, un môle en pierre sur lequel sont gravées les croix de Savoie, un bassin de carénage long et étroit. Puis, si on parcourt le môle jusqu'à l'embouchure du port, on voit émerger de la colline la silhouette imposante du fort Saint Elme, dont les dimensions semblent totalement disproportionnées pour défendre le modeste bourg moyenâgeux qui s'étend tout à côté. Alors seulement on se rend compte de ce qui n'est pas une « marina » ordinaire, mais un lieu marqué par l'histoire : Villefranche sur mer n'est autre que *Villafranca*, le port qui, jusqu'en 1860 – date de la cession de Nice à la France – a été l'une des bases navales les plus importantes d'Italie. Son histoire est synthétisée par le drapeau qui flotte devant l'Hôtel de Ville: d'un côté il porte le blason des Ducs de Savoie, qui ont été ici chez eux à partir de 1388, de l'autre les fleurs de lys de la France, tandis qu'au centre trône ce symbole méditerranéen typique qu'est l'olivier.

La vie de ce village a toujours été dépendante de la mer. En effet, Nice, la ville voisine n'avait pas un vrai port naturel et ce n'est qu'en 1750 que furent entrepris les travaux pour créer un port artificiel, alors que la rade de Villefranche offre l'un des meilleurs ancrages de la Méditerranée occidentale. Entouré de collines, ce plan d'eau est orienté du Nord au Sud et présente une largeur d'un mille marin, et une profondeur d'un mille et demi. La rade est protégée à l'ouest par le Mont Boron et par le Mont Alban, alors qu'à l'Est, elle est bordée par la péninsule du Cap Ferrat. Cela explique pourquoi elle est considérée comme un ancrage sûr contre tous les vents à l'exception de ceux du sud, qui peuvent écraser les vagues avec violence sur les rochers les plus reculés.

Ainsi que le déclame le Portolano : « *La rade de Villefranche offre un abri aux bateaux de toutes tailles. Elle est fréquentée par les bateaux qui ne peuvent entrer à Nice. Avec les vents du sud la vague longue pénètre dans la rade et rend l'ancrage dangereux...* » C'est là que sont installées deux grandes bouées de mouillage de la Marine Nationale.

### Aperçu historique

Pendant des siècles, des navires de toutes les puissances maritimes qui se sont succédées dans la Méditerranée ont jeté l'ancre ici : Phéniciens, Grecs, Romains, Arabes, Génois, Vénitiens, Turcs. Les collines qui l'entourent protègent le plan d'eau, mais elles constituent un obstacle pour une installation urbaine stable: la rade manque d'espace en terre ferme et l'approvisionnement constant en eau douce est insuffisant. C'est la raison pour laquelle il faudra attendre 1295 pour que soit fondée Villefranche, lorsque Charles II d'Anjou prit en charge les frais des travaux de fortification et de construction de l'aqueduc pour la nouvelle bourgade, offrant en sus aux habitants une garantie d'exonération fiscale. En était toutefois exclue une taxe particulière qui consistait à prélever 2% de la valeur des marchandises transportées sur les navires qui longeaient cette partie du littoral. Cet impôt n'était pas facile à éviter parce que la « *façon de naviguer* » à cette époque prévoyait de rester le plus souvent en vue de la côte. Naturellement, il fallait pour cela garder un minimum de présence navale ayant pour tâche le recouvrement de l'impôt. Bien que sujet à de nombreuses contestations, le « *droit de Villefranche* » resta en vigueur jusqu'en 1782.

En 1388, le Comté de Nice passa sous le contrôle de la Maison de Savoie qui, ayant enfin obtenu un débouché sur la mer pour ses territoires alpins, fit construire au fond de la rade de Villefranche une simple digue de blocs de pierre, protégée par une tour.

Les Ducs de Savoie ne manquaient pas d'expérience dans l'exercice du pouvoir naval : un siècle auparavant, le Comte Amédée V de Savoie, avec le concours de maîtres génois, avait installé une flotte de galères sur le lac de Genève, ce qui lui avait valu un litige avec l'évêque de la ville.

Utile en temps de paix, la rade de Villefranche devenait indispensable en temps de guerre, car elle était située sur l'importante route côtière qui reliait la France et l'Italie. Au XVI<sup>ème</sup> siècle, lors des affrontements qui opposèrent la France de François 1<sup>er</sup> à l'Empire de Charles Quint, la Maison de Savoie se rangea aux côtés de ce dernier, ce qui lui valut l'occupation française du Piémont. En 1543, l'« *alliance impie* » entre François 1<sup>er</sup> et le sultan ottoman Soliman 1<sup>er</sup> eut d'importantes répercussions jusque dans le domaine naval, lorsqu'une énorme flotte franco-turque mouilla dans la rade et mit à feu et à sang de nombreuses habitations côtières. Toutefois, malgré la supériorité numérique des assaillants, le siège de Nice se limita à la prise de la ville, alors que les défenseurs de son château réussirent à résister jusqu'à arrivée des troupes de Charles Quint.

Ce fut précisément à cette occasion, lorsque la Maison de Savoie prit conscience du désastre imminent, que se manifesta le besoin, exprimé par Andrea Doria dans une lettre adressée à Charles Quint, « *d'édifier un fort au port de Villefranche, pour sa défense, mais également pour celle de Nice* ». *les travaux de construction de la citadelle et du Fort de Montalban, l'indispensable protection du côté terre, commencèrent aux alentours de l'année 1557, à partir de quelques œuvres de défense préexistantes* » (1) sur la colline rocheuse qui donnait sur la mer, là où était située une chapelle consacrée à Saint Elme ; patron des calfats. En ce temps là on craignait , à chaque printemps, que les Franco-Turcs allaient essayer à nouveau de prendre Nice, une plateforme qui, pour la France, était une véritable épine en son flanc.

En 1557, la victoire à la bataille de Saint Quentin procura à Emmanuel Philibert de Savoie quelques canons qui furent aussitôt utilisés pour la forteresse de Saint Elme, ainsi que d'importantes sommes d'argent provenant du rachat des prisonniers et du trésor de guerre, qui furent utilisées pour poursuivre à un rythme accéléré les travaux engagés.

Déjà, à l'été 1558, les premières structures de défense, ainsi qu'une garnison de huit cents fantassins et de quatre compagnies de soldats espagnols, permirent de repousser une attaque de 100 galères turques, commandées par Piali Pacha.

L'événement qui donna à Villefranche son rôle de véritable base navale fut le Traité d'Utrecht de 1713, qui mit fin à la guerre de succession espagnole : à cette occasion, l'acquisition de la Sicile (échangée ensuite en 1720 avec la Sardaigne) éleva le Duc de Savoie au rang de monarque. L'acquisition de l'île imposait toutefois la nécessité de modifier la politique navale : il ne s'agissait plus de dominer la ligne côtière d'un bout de terre entre la France et les territoires de Gênes, mais de maintenir les contacts entre la terre ferme et les nouvelles possessions d'outremer. En quelque sorte, il fallait que le nouveau Royaume de Sardaigne dispose à Villefranche d'un véritable arsenal militaire. C'est ainsi qu'avant 1737 furent complétés, au prix d'une charge financière considérable, la « *forme des galères* », l'arsenal, les magasins, le « *bagne* » pour les forçats, le môle.

En ce qui concerne la formation du personnel, « l'École de la Marine » fut créée en 1762, dont le premier commandant fut le Chevalier De Foncenex. Celui était particulièrement apte à cette fonction puisque, non seulement il était un vaillant officier, mais il était également un mathématicien de valeur, élève du célèbre Lagrange et futur membre de l'Académie des Sciences de Turin (2).

En 1808, A.L. Millin, dans son « *Voyage en Savoie, en Piémont, à Nice et à Gênes* » décrivait ainsi le lieu : « *rien n'est plus élégant que le port de Villefranche et les édifices qui l'entourent. On croirait voir un modèle réduit de l'arsenal de Toulon : on y retrouve les mêmes structures, mais en plus petit et donc avec des formes plus agréables. Il y a un bassin de carénage très beau, une petite darse où les galères du roi de Sardaigne sont à l'abri sous un toit, une corderie, des ateliers pour la sculpture, pour les voiles, des magasins et une prison pour les galériens. Le roi de Sardaigne y tient deux frégates qui protègent le commerce du port de Nice* »

En 1815, la paix de Vienne, qui cédait toute la Ligurie à la Maison de Savoie, entraîna l'inéluctable déclin de cette base navale, largement dépassée par le port de Gênes et son arsenal. C'est pourquoi le gouvernement de Turin se résolut à en céder l'usage à une puissance étrangère. Au lendemain de la guerre de Crimée, le passage du Bosphore fut interdit à la flotte russe, qui rechercha alors un ancrage approprié en Méditerranée occidentale. En 1856, le roi de Sardaigne décida de mettre à la disposition des Russes le lazaret de Villefranche, structure qui pouvait servir de magasin pour les vivres et le charbon.

Après 1860, année de la cession de Nice à la France, l'accord avec la Russie demeura en vigueur et de vieilles cartes postales illustrent la présence de la flotte russe dans la rade.

En 1887, les militaires russes furent remplacés par des scientifiques : le professeur Alexis de Korotneff de l'université de Kiev y implanta une station zoologique marine, qui fut l'une des plus importantes du bassin méditerranéen. Le site est idéal pour la recherche océanographique. A deux heures du Cap Ferrat, on se trouve déjà au large, sur des fonds presque océaniques de plus de mille mètres. La rade elle-même, où les sondes peuvent atteindre cent mètres, est une véritable trappe pour le plancton (3).

En 1917, lorsqu'éclata la Révolution d'Octobre, la station russe fut mise sous séquestre mais en 1932 l'Université de Paris fut chargée d'assurer la poursuite de l'activité et y établit un centre d'études océanographiques qui acquit une renommée internationale.

De plus, l'excellent mouillage de la rade, proche de Nice et de nombreuses destinations touristiques prestigieuses de la Côte d'Azur, ne pouvait manquer d'attirer les bateaux de

croisière. C'est à partir de 1905 que ce plan d'eau commença à accueillir les premiers luxueux bateaux à vapeur qui, alors, se présentaient surtout sous la forme de yachts princiers. Durant les années qui suivirent, on vit éclore une série de projets, les uns plus grandioses que les autres, de transformation de la rade en un unique bassin portuaire. On n'en fit rien, d'autant que la grande profondeur des fonds aurait nécessité des investissements énormes. Ce n'est qu'à partir de 1935, lorsque la gestion du port de Villefranche fut confiée à la Chambre de Commerce de Nice, que l'on entreprit des travaux pour créer une station maritime. En 1938, on inaugura enfin cet élégant bâtiment dont les dimensions réduites sont justifiées par le fait qu'il n'est utilisé que pour l'accostage des canots de bord qui font la navette entre le rivage et les navires qui mouillent au large. Aujourd'hui encore, Villefranche est le premier port français pour le trafic des paquebots de croisière.

Les journaux du 8 janvier 1938, le jour de l'inauguration, montrent la photo de l'édifice et de la station maritime, derrière laquelle se découpe la silhouette d'un navire militaire au mouillage : ses quatre cheminées et les pièces d'artillerie dans leur casemate révèlent, sans l'ombre d'un doute, la présence d'un *cruiser* américain du type « Omaha ». Cette présence, qui témoigne de l'utilisation continue de la rade par les Marines militaires, semble préfigurer ce qu'il adviendra dans l'après-guerre lorsque Villefranche se hissa au rang de principal lieu de mouillage en Méditerranée de la VIème flotte de l'*US Navy*, qui obtint alors le privilège de disposer de magasins à terre, parmi lesquels les locaux de l'ancienne corderie.

Dans la *rue de l'Eglise*, une ruelle du centre historique qui descend jusqu'au bord de mer on peut trouver la trace, aujourd'hui encore, de la longue présence dans la rade de divers navires amiraux de la VIème Flotte . Sur les murs, des plaques attestent « *l'hospitalité chaleureuse témoignée par les Villefranchois durant notre séjour en rade* » et rappellent que les navires amiraux : *USS Salem (1950-58)*, *USS Des Moines (1958-60)* et *USS Springfield (1960-67)* ont séjourné dans la rade. Cette présence prit fin lorsque la France quitta l'OTAN en 1967.

## **Vieilles pierres de l'arsenal**

Longtemps restée dans un état d'abandon, la Darse de Villefranche ne peut aujourd'hui cacher les signes du temps : de l'ancien lazaret il ne reste que la tour, la mosquée des forçats musulmans a disparu, la caserne construite sur les voûtes des magasins pour l'armement des galères a été démolie en 1942.

L'inertie et (peut-être) le manque d'intérêt pour la sauvegarde de mémoires historiques étrangères à l'Histoire de la France avaient conduit, il y a quelques années, à un projet de grand parking à la place du bassin de carénage. *L'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Maritime de Villefranche (ASPMV)*, dont font partie certains chercheurs du centre océanographique, s'est mobilisée avec succès contre cette initiative. Certains Italiens se sont eux aussi engagés dans la sauvegarde de la mémoire historique du lieu.

A cet égard, je cite le Professeur Mara de Candido de la Faculté d'Architecture de l'Institut polytechnique de Turin qui, durant ces dernières années, a méthodiquement consulté les archives de sa ville et recueilli une importante documentation inédite sur l'histoire de Villefranche.

Cependant, malgré l'incurie, certaines structures de l'ancien arsenal sont parvenues jusqu'à nos jours dans de bonnes conditions de conservation : entre autres le bassin de radoub, dont les dimensions de 62 mètres par 12 révèlent qu'il fut construit à l'origine

pour abriter les bateaux longs et étroits que sont les galères. Complété en 1737, il était, en effet, appelé : « forme des galères ». Il avait la particularité d'être couvert par un toit et surmonté, à l'entrée, par un arc monumental avec deux arcs latéraux destinés au passage des matériels. En 1851, ces arcs furent démolis, ainsi que le toit du bassin, pour faire passer les bateaux à roues.

Le bassin, qui est encore aujourd'hui utilisé pour l'accastillage et la réparation de grands yachts, est un ouvrage d'une grande importance historique et technologique, car il s'agit de la première structure de ce type réalisée en Méditerranée, bien avant celle de Toulon, qui fut complétée en 1774.

Les difficultés techniques et la lourde charge financière que supposait la construction de bassins de radoub en pierre expliquent pourquoi ils ont tant tardé à se répandre. En Italie, il faudra attendre plus d'un siècle pour que soient réalisés, à la même période, les bassins de Naples et de Gênes, qui furent conçus pour un usage mixte, à la fois civil et militaire.

*« Le Bassin de Radoub de Naples fut inauguré le 15 août 1852 par une cérémonie fastueuse » Son coût dépassa les 300.000 ducats et environ 1.600 hommes, dont 559 forçats, participèrent à sa réalisation. Cet ouvrage qui avait été conçu pour être utilisé à la fois pour des navires militaires et des bateaux marchands, fut le premier du genre en Italie. Toujours en activité, le bassin est géré par la Marine militaire italienne et, depuis 1981, il est classé monument national. Il a été restauré récemment et il a retrouvé son aspect d'origine.*

*Comme autrefois, il y a environ cent quarante ans, le Bassin de radoub de Naples est utilisé pour des travaux de manutention ou de réparation de bateaux militaires et marchands, même si, en raison des évolutions techniques, il y a peu d'unités qui aient des dimensions compatibles avec celles de la structure parthénopéenne»(4).*

De même, le bassin de la darse de Gênes est encore en activité, mais à partir de 1870, il servit uniquement pour la marine marchande, lorsque l'arsenal de la Marine Royale de Gênes fut transféré à La Spezia (5).

Le bâtiment le plus caractéristique du port de Villefranche est celui qui présente une façade de 60 mètres en pierre calcaire, décomposée en huit grandes voûtes. La construction d'une remarquable qualité architectonique remonte à 1719 et elle servait de magasin pour le matériel le plus encombrant de la flotte savoyarde, à savoir les mâts des navires et les rames des galères. En raison du manque d'espace, ces magasins s'enfonçaient sous la colline sur une longueur de 50 mètres. Aujourd'hui encore, on peut voir à l'intérieur les restes d'un système de distribution d'eau douce. L'utilisation actuelle de ces voûtes respecte leur destination première : elles sont occupées par quelques chantiers navals spécialisés dans la fabrication traditionnelle.

Le môle de la darse, réalisé avec des blocs de pierre calcaire de La Turbie et protégé par un mur externe muni d'un cheminement, a conservé le même aspect qu'au XVIIIème siècle. En le parcourant, on peut remarquer une particularité curieuse : six niches de dimension modeste établies à distance régulière le long de la façade interne. Leur fonction consistait à abriter l'âtre des cuisines des galères lorsqu'elles étaient au port. En effet, par mesure de précaution contre les risques d'incendie, il était interdit d'utiliser les cuisines de bord lorsque les bateaux étaient y étaient ancrés.

Sur l'arc des niches sont gravées, de façon alterne, la croix de Savoie et des dates qui témoignent des progrès de la construction du môle, réalisé entre 1725 et 1728. En montant sur le cheminement du môle, on a une ample vue sur un bâtiment d'aspect massif qui longe la mer et qui n'est autre que le « bagne » où étaient logés les forçats lorsqu'ils étaient à terre.

L'ancienne corderie a également survécu et les superficies, le long de l'édifice, sont été partagées entre l'Université de Paris - qui y a créé deux laboratoires d'océanographie - et des bureaux administratifs.

La structure massive du Fort Saint Elme qui protégeait l'entrée du port avec ses bastions et sa puissante artillerie a des dimensions imposantes qui se révèlent pleinement au regard côté mer, alors qu'il est difficile de l'évaluer côté terre, où elle cache la présence d'énormes fossés. Les bâtiments de la Citadelle ont tous été restaurés et abritent, entre autre, l'Hôtel de Ville.

Ainsi que nous l'avons vu, cette forteresse n'était pas isolée, mais faisait partie d'un puissant système de défense : sur la colline qui la surmonte et qui donne l'accès à Nice, on trouve la portée des canons du Fort de Montalban, tandis que le Fort de Saint Hospice contrôle le Cap Ferrat voisin.

### **La « Lomellina »**

Les traces de l'histoire maritime de Villefranche sont conservées également sous le niveau de la mer.

Le 6 avril 1979, Alain Visquis, pendant une immersion au centre de la rade, se heurta à un amas de bois vermoulus qui gisaient sur un fonds de 18 mètres : il s'agissait des vestiges d'une embarcation qui devait être avoir environ 40 mètres de long et large 10 mètres de large. De 1982 à 1988 se succédèrent 9 campagnes de recherche sous-marine, qui établirent qu'il s'agissait de l'épave d'un grand « bateau rond », appelée *caraque* remontant à la première moitié du XVIème siècle. Il s'agissait d'une découverte remarquable, car très peu d'épaves de bateaux de cette période sont parvenues jusqu'à nous. La datation fut facilitée par la découverte d'un grand nombre d'objets, parmi lesquels des pièces de monnaie. La présence dans la cale de roues pour l'affût des canons fit penser que le bateau avait été loué pour quelque expédition militaire. La cargaison devait être de l'ordre de 800 tonnes. Pour l'époque, il s'agissait véritablement d'une embarcation géante dont la flotte génoise ne possédait qu'une douzaine d'unités.

Quelques années plus tard, Hélène Parducci découvrit un manuscrit dans les Archives d'Etat de Gènes qui lui fournit l'identité de l'épave : il s'agissait de la *Lomellina*, une unité qui portait le nom d'une famille génoise et qui avait coulé le 15 septembre 1516.

Le chroniqueur provençal Honorat de Valbelle, écrit : « *L'an que desus et des mes de septembre, fes ung tempus si terrible de plujas, trons et foudres que depuis Fregus fins a Vintemillo sirco lo ribage de la mar, no laysset a penos albre derech et ben 24 navillis de gabia que eron en auqella mar, tos foron peris : et en special a Villofranco avia una grossa neu del Genovés armado, laquello profundet et neguet en ladicto nau bben cent homes et fes en ladcto Villofranco de malx infinis...* » (6).

En 1990, les fouilles prirent fin avec le repérage presque total de toutes les parties du bateau. Malheureusement ni les Autorités locales ni les Autorités nationales n'exprimèrent pour cette épave l'intérêt qu'avait suscité auprès de l'opinion publique la découverte d'une embarcation de la même époque, la « *Mary Rose* ». Cette dernière a été récupérée au prix d'un effort financier important et elle a été abritée dans un musée « ad-hoc » installé à l'intérieur de la base navale de Portsmouth.

Aujourd'hui encore la *Lomellina* git à l'endroit où elle a coulé et seules quelques structures en bois et une partie de la cargaison sont exposées dans le corps de garde du Fort Saint Elme, tandis que l'histoire de ce bateau, agrémentée d'une belle maquette, est illustrée de façon très complète au Galata, le musée de la Mer de Gènes.

### **Le Régiment de la Marine**

La sauvegarde de la mémoire historique de Villefranche ne concerne pas seulement les bâtiments témoins du passé : elle peut avoir pour objet les hommes qui étaient présents dans l'arsenal. C'est ce qu'ont témoigné les *Journées du Patrimoine Maritime Méditerranéen*, un important événement culturel placé sous le patronage de l'Unesco, qui s'est tenu dans les bastions du Fort Saint Elme en 2003. Le congrès a développé les thèmes propres au *Réseau des arsenaux de la Méditerranée* qui, outre l'arsenal de Villefranche, concernait ceux de Venise, Pise, Palerme, Naples, Barcelone, Istanbul, Tunis et Alger qui combinent des activités de recherche et d'étude sur les événements maritimes en Méditerranée. A ce congrès a participé le « *Groupe historique Pietro Micca* » de Turin, une association née en 1974 ayant pour objectif de reconstruire, de façon dynamique et dans le plus grand respect de la vérité historique, la réalité des Corps d'armée du Duché de Savoie qui se sont illustrés lors du siège de Turin par l'armée française en 1706.

Le long des rue et du port de Villefranche ont défilé plus de cent figurants revêtus d'uniformes du XVIIIème siècle, représentant cinq régiments que l'on a pu voir marcher, faire des manœuvres et des démonstrations de tir.

La qualité de la reconstruction historique présentée par les figurants du « *Pietro Micca* » est unique. Tous les détails de l'armement et de l'équipement ont été reproduits avec une grande rigueur documentaire. Les manœuvres et les mouvements de troupes respectent scrupuleusement les descriptions retrouvées dans les manuels d'instruction. Même les ordres des officiers, dans le français de l'époque, sont repris dans les règlements militaires de l'armée du royaume de Sardaigne.

A Villefranche, le groupe « *Pietro Micca* » a fait défiler un nouveau peloton représentant le Régiment d'infanterie « *La Marine* », une unité qui, au XVIIIème siècle, était basée précisément dans cet arsenal. Son histoire est plutôt complexe car, avant 1798, il fut dissous puis reconstitué plusieurs fois. Créé en 1683, il fut dissous en 1690 après la bataille des Flandres, puis recréé en tant que Régiment du Comté de Nice en 1701. Suite au traité d'Utrecht, il fut baptisé « *La Marine* » et utilisé tant sur terre que sur mer en qualité d'infanterie embarquée. Les uniformes et les armes qui ont servi pour la représentation sont une reproduction fidèle de ceux qui avaient été adoptés par le Régiment en 1713. Ses traditions sont encore vivantes aujourd'hui dans l'armée italienne au 7<sup>ème</sup> Régiment de Cuneo, qui en est l'héritier direct.

### **Un canot d'amiral (canot major) du XVIIIème siècle**

Une autre initiative pour recréer le passé a été prise par l'ASPMV de Villefranche en reconstruisant une « *yole de Bantry* » d'une longueur de douze mètres. Il s'agit de la reproduction d'un canot major de 1796, dont l'original est conservé au *National Museum* de Dublin (7). La yole a été baptisée sous le nom curieux de *Laissa Anà* qui, dans le dialecte d'origine ligure que l'on parle à Villefranche veut dire « *laisse aller, ne t'en fais pas* ».

Cette initiative a pour but non seulement de reconstruire un bateau historique mais également de faire revivre l'habileté des marins d'autrefois. Propulsée par dix rames et trois voiles, la yole a besoin d'un équipage ayant une bonne maîtrise à la fois des rames et de la voile. Cela n'était pas un problème pour les marins d'alors, mais il est beaucoup plus difficile de trouver aujourd'hui des équipages qui possèdent ces deux compétences en même temps. En effet, dans la pratique sportive les deux disciplines sont nettement séparées : d'habitude, celui qui a une expérience de la voile ne connaît rien des technique de la rame et vice-versa. Les programmes d'entraînement des « *yoles de*

*Bantry* » conduisent à des choix insolites qui réunissent des jeunes qui n'ont jamais manœuvré une rame et d'autres qui n'ont pas la moindre idée de ce que sont les ris.

- 
- (1) Michel Bottin : « *la politique navale de la Maison de Savoie en Méditerranée 1560-1637* » Nice Historique n. 1-2 1999 cit pag 14
  - (2) Pierangelo Manuele « *il Piemonte sul mare. La Marina sabauda dal Medioevo all'unità d'Italia* » L'Arciere, Cuneo 1997 cit. p 84
  - (3) Bernard Vigne « *la darse de Villefranche-sur-mer* » Chasse Marée n 115 avril 1998 cit. p9
  - (4) Antonio Formicola et Claudio Romano « *Il periodo borbonico* » La fabbrica delle Navi, Electa 1990 Naples cit p 119
  - (5) Il fut achevé en 1851, un an avant celui de Naples. Voir Damiano Sauli « *Dei bacini di carenaggio e in particolare di quello costruito nel porto di Genova* » (1847-1851) Fratelli Ferrando 1852 Genova
  - (6) Max Guériot, Pierangelo Campodonico, Alessandro Salvatore Giannino « *le grandi Navi del Rinascimento* » Tormena 2000 Genova cit p. 50
  - (7) Giovanni Panella « *il tentativo francese di sbarco a Bantry Bay del 1796* » dans *Rivista Marittima*, juin 2004