

LA DARSE DE VILLEFRANCHE-SUR-MER : PASSÉ, PRÉSENT, AVENIR

Villefranche-sur-Mer, "la Darse": Past, Present and Future

Jean MASCLE* et le Conseil d'Administration de l'ASPMV**

Résumé.- Les différents bâtiments et installations historiques constituant la Darse, ou port royal, de Villefranche-sur-Mer, édifiés par les souverains des États de Savoie, sont brièvement décrits suivant leur ordre de construction au cours du XVIII^e siècle. Leur réutilisation comme quartier militaire au cours d'une partie du XIX^e et de la première moitié du XX^e siècle, à la suite de leur déclassement en tant qu'arsenal maritime, est ensuite évoquée. L'avenir de ce port historique, remarquable et unique, prenant en compte ses dimensions nautiques, artisanales, scientifiques et patrimoniales, est enfin envisagé.

Mots-clés : Port historique, Villefranche-sur-Mer, Savoie, France.

Abstract.- *The various technical building, constructed in Villefranche-sur-Mer, during the 18th century under the rule of the kings of Sardinia, and known as « la Darse », are briefly described following their order of edification. Their recent to actual use, after the end of their military functioning during the 19th and the first half of the 20th centuries is then reviewed. Finally the potential future of this and remarkable historic royal harbour is envisaged.*

Keywords : *Historical harbour, Villefranche-sur-mer, Savoy, France.*



INTRODUCTION

La Darse de Villefranche-sur-Mer est, en France, l'un des rares, sinon l'unique exemple d'un ensemble portuaire militaire du XVIII^e siècle encore presque intact (Braconnot, 1995). Ce port, succédant à des installations antérieures à l'usage de galères, a été édifié tout au long du XVIII^e siècle par les souverains de Savoie devenus, à la suite de la paix d'Utrecht en 1713, rois de Sicile puis de Sardaigne en 1720. C'est plus précisément à Victor-Amédée II et à son fils Charles-Emmanuel III que l'on doit les divers aménagements de la Darse qui ne sera achevée par la construction d'une corderie que sous le règne de Victor-Amédée III, peu avant la révolution française. Devenus royaume les États de Savoie décidèrent en effet de développer à partir du port de Villefranche, alors leur seul accès à la mer, leur petite flotte de galères ; ces navires jouaient un rôle important à la fois pour la police des mers (notamment contre les pirates barbaresques) et pour la perception des taxes de passage et d'importation (le « Droit de Villefranche ») ; les galères

* Président de l'ASPMV, Directeur de recherche au CNRS émérite - mascle.jean@gmail.com

** Conseil d'administration de l'ASPMV : Claude Audibert, Nicole Bethoux, Jean-Claude Braconnot, Claire Copin, Mara De Candido, Christine De May, Edda Fabro, Alain Frouté, Pierre Galbois, Michelle Icard, Jean-Pierre Jardel, Jacques Joncour, Colette Lafon, Paul Masnata, Hélène Tailliez, Jean-Charles Vernay.

de Savoie, basées à Villefranche, participèrent occasionnellement à des coalitions maritimes telles celle qui permit à une flotte chrétienne de vaincre, en octobre 1571, la flotte ottomane lors de la fameuse bataille de Lépante au large du golfe de Corinthe.

Tombée en partie en désuétude, voire presque abandonnée au cours du XIX^e siècle du fait à la fois de la construction du port de Nice, de l'occupation française (Révolution et Empire) et du transfert progressif de l'activité militaire vers Gênes, la Darse de Villefranche devint un lieu de casernement pour des troupes de chasseurs alpins peu après le rattachement officiel à la France du comté de Nice en 1860.

Cette nouvelle vocation perdura jusqu'à la seconde guerre mondiale même si une activité nautique civile commence à se développer avec l'installation au début des années trente d'un chantier naval utilisant l'ancienne forme de galère de l'arsenal militaire. Après la seconde guerre mondiale, les années cinquante voient le développement du tourisme, y compris nautique, et la transformation progressive du bassin portuaire en port de plaisance tel qu'il l'est de nos jours (ASPMV, 2012). La prise en compte récente de la préservation, presque miraculeuse, et de l'intérêt patrimonial de ces lieux historiques permet de penser que dans un avenir proche la Darse de Villefranche pourrait constituer une destination touristique exceptionnelle grâce à une restauration respectant son caractère historique. Cette restauration devra tenir compte d'une activité économique et scientifique à préserver se fondant sur la plaisance, l'artisanat maritime et l'océanographie.

LES GRANDES ÉTAPES DE L'AMÉNAGEMENT DE LA DARSE AU COURS DU XVIII^e SIÈCLE

Reprenant des installations précédentes remontant au XVI^e siècle et peut-être en partie antérieures (notamment la jetée), le port Royal de Villefranche a été progressivement aménagé par les souverains de Piémont-Sardaigne en un véritable arsenal maritime à l'instar de celui de Toulon, principal port militaire de la flotte française en Méditerranée depuis le XVI^e siècle (Cane, 1998).

La figure 1 montre sur une vue aérienne les différentes installations constituant la Darse telle qu'elle est aujourd'hui, héritière très proche de celle construite au cours du XVIII^e siècle. Les numéros renvoient à l'ordre d'apparition des différents éléments de cet arsenal maritime.

LE BASSIN PORTUAIRE ET SON MÔLE (fig. 1, n° 1 et 2)

Ce dernier occupe le même emplacement qu'un bassin construit vraisemblablement à la même époque que la citadelle St-Elme de Villefranche (milieu du XVI^e siècle) par le Duc Emmanuel-Philibert alors allié de Charles Quint contre François 1^{er}. Le bassin est représenté sur une planche du « *Theatrum sabaudiae* », ouvrage illustrant les principales villes et paysages du duché de Savoie et publié en 1682 (fig. 2).

Il semble que dès la seconde moitié du XVI^e siècle un abri portuaire, protégé de la houle par une jetée, mais sans bâtiment annexe (comme dans le cas d'un véritable arsenal maritime) ait précédé l'actuelle Darse ; hormis la citadelle, on ne remarque sur cette gravure aucune construction à proximité directe de l'espace portuaire ; seuls deux petits édifices religieux, des jardins et le lazaret de Villefranche (construit en 1669) figurent sur ce plan sur lequel le rivage du bassin apparaît encore très rocheux. Un autre plan de la fin du XVII^e siècle montre la présence d'un enrochement en prolongement de la jetée et dirigé vers la citadelle, sans doute afin de mieux protéger le bassin et d'en réduire son entrée. Il est vraisemblable que lorsqu'ils commencèrent à édifier la Darse les ingénieurs de l'époque réutilisèrent la jetée antérieure pour construire un môle plus



Fig. 1: Vue aérienne (Google Earth) de l'ensemble portuaire de la Darse et de ses différents équipements du XVIII^e siècle (en jaune); en bleu vert sont indiquées les localisations de deux éléments, l'un vraisemblablement antérieur (baptistère?), l'autre de création récente, le jardin-terrace Beaudouin. Les chiffres indiquent l'ordre d'apparition des différents constituants de l'arsenal maritime royal.

Aerial view (Google Earth) of the "Darse" navy harbor and of its various building constructed during the eighteenth century (in yellow). In blue are shown two others equipment's, a former fresh water fountain (from the sixteen or seventeen century) later on transformed into a probable baptistery and a terrace garden created in the middle of the twenty century (terrace Beaudouin). The number refers to the order of construction of the successive equipment of the royal harbour.



Fig. 2: Extrait d'une planche du *Theatrum sabaudiae* (1682) illustrant la citadelle de Villefranche et l'emplacement du port précédant la Darse.

The Villefranche citadel and the small galley harbor preceding the royal la Darse harbor as during the seventeenth century. Engraving from "Theatrum Sabaudia" (1682).



Fig. 3 : Vue de l'actuel môle de protection du bassin de la Darse. On y remarque les aménagements nécessaires à l'installation d'artillerie, y compris de canons pivotants (photo J. Mascle).

Today view of the Darse defense jetty. Note the various equipment's for artillery, including emplacement for pivoting guns.



Fig. 4 : Niche « technique » (dans l'épaisseur du môle) et plate forme d'artillerie (sur le môle) (photos J. Mascle).

Semi-dome niche and artillery platform within and above the bulwark.



Fig. 5 : Quelques détails datant de la transformation de la jetée primitive en môle défensif de la Darse ; clefs de voûtes des niches en « cul-de-four » (datées de 1726 ou avec croix de Savoie) ; anneau de bronze, décoré des armes de Savoie, fixé au quai (porte-flambeau ou porte-étendard?) (photos J. Mascle).

Dated keystones of various niches and engraved bronze ring indicating the rebuilding of the jetty in the early eighteenth century.

important et plus résistant et en faire de plus un élément défensif équipé d'artillerie pour défendre l'accès à la rade et au port (fig. 3). Ils insérèrent également dans l'épaisseur du môle un certain nombre de niches et petites voûtes en « *cul-de-four* » (fig. 4) dont certaines servaient de cuisines pour les galères amarrées le long du quai ; les galériens ne quittaient en effet que très rarement le navire auquel ils étaient pour la plupart enchaînés ; mais les galériens musulmans avaient droit à un lieu de culte, une petite mosquée avait en effet été aménagée tout au bout de la jetée ! On connaît de manière précise la date de construction de cette nouvelle jetée dans la mesure où des dates allant de 1725 à 1728 sont gravées sur les clefs de voûtes de plusieurs des niches (fig. 5).

LES VOÛTES DE LA DARSE (fig. 1, n° 3)

Le long de son quai occidental, le bassin portuaire est longé par une série de huit arcades majestueuses faites de blocs calcaires taillés et bien ajustés (ASPMV, 2013) (fig. 6). Ces arcades constituent la façade externe de huit voûtes d'arête en briques, dont cinq se prolongeaient par de profondes travées ou galeries souterraines en plein cintre (entre 25 et 50 m de long), construites pour partie en pierre maçonnées dans des déblais rocheux et peut-être, vers le fond, creusées dans la roche calcaire plus massive (De Candido, 1999). Le début de construction de cet édifice monumental remonte aux années 1719/1720, ce qui en fait le second ensemble édifié spécifiquement pour l'arsenal maritime après le bassin portuaire existant antérieurement mais agrandi à cette occasion.

La destination d'origine de ces voûtes et galeries n'est pas bien connue ; elles auraient pu à la fois servir de magasins portuaires, comme dans la plupart des arsenaux historiques méditerranéens, mais aussi de lieux de stockage et de réparation de matériels nécessaires aux galères de Savoie : rames, mâtures, équipements divers, en bref tout ce qui est nommé en termes nautiques les « espars » (fig. 7). Leur architecture permet effectivement à la fois de manœuvrer facilement des pièces d'assez grande dimension (sous les voûtes) mais aussi de fabriquer, stocker et réparer des éléments plutôt étroits et de grande longueur (dans les galeries). Trois des voûtes ne se prolongent pas par des travées. Les deux premières, au nord, masquent deux grandes niches en « *cul-de-four* », visiblement antérieures, et probablement destinées à l'origine à l'approvisionnement et à la distribution en eau du port ; la première d'entre elle surplombe un petit bassin d'eau saumâtre relié à une source naturelle aménagée et à un petit aqueduc qui alimentait une fontaine



Fig. 6 : Les huit grandes arcades visibles le long de la bordure occidentale du bassin portuaire, construites en parement de huit voûtes en briques, elles-mêmes prolongées par cinq profondes galeries souterraines (photographie par drone extraite de *Chroniques Méditerranéennes*, France 3).

Aerial view (from drone) of the eight arcades (and garden-terrace Beaudouin) built in the early eighteenth century along the western border of the basin (extracted with permission from a France 3 video "Chroniques Méditerranéennes").



Fig. 7 : a) Une reconstitution de l'enfilade des voûtes (Document ENSA Marseille, 2006) ; b) plafond en briques de l'une des voûtes ; c) l'une des galeries souterraines (photos J.-C. Braconnot).

Internal views of the arches: a) 3D image showing the interior of the first series of arches, b) roof (in bricks) of one of the arches, c) inside of one of the five underground galleries.

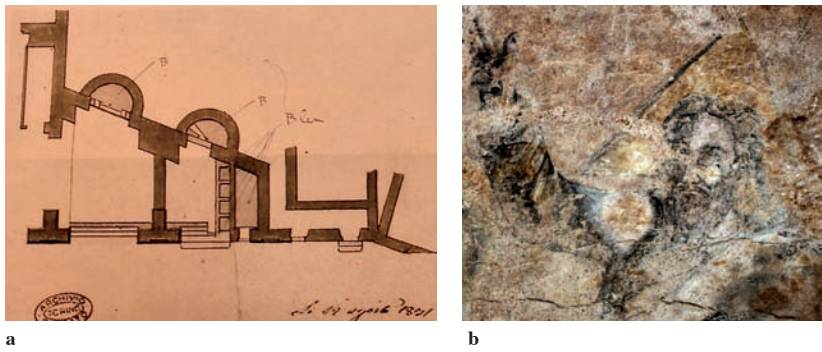


Fig. 8: a) Plan (1848) des deux premières voûtes montrant les deux «culs de four» destinés à la distribution en eau (domaine public); b) fresque représentant Dieu le Père au plafond du premier «cul-de-four» (photo J. Mascle). *Plan of the two first arches showing two previous semi-dome niches, which were probably built as fountains for the galleys harbor. Fresco on the roof of the first semi dome niche showing God blessing. This niche is thought to have been a probable baptistery from the seventeen-century.*

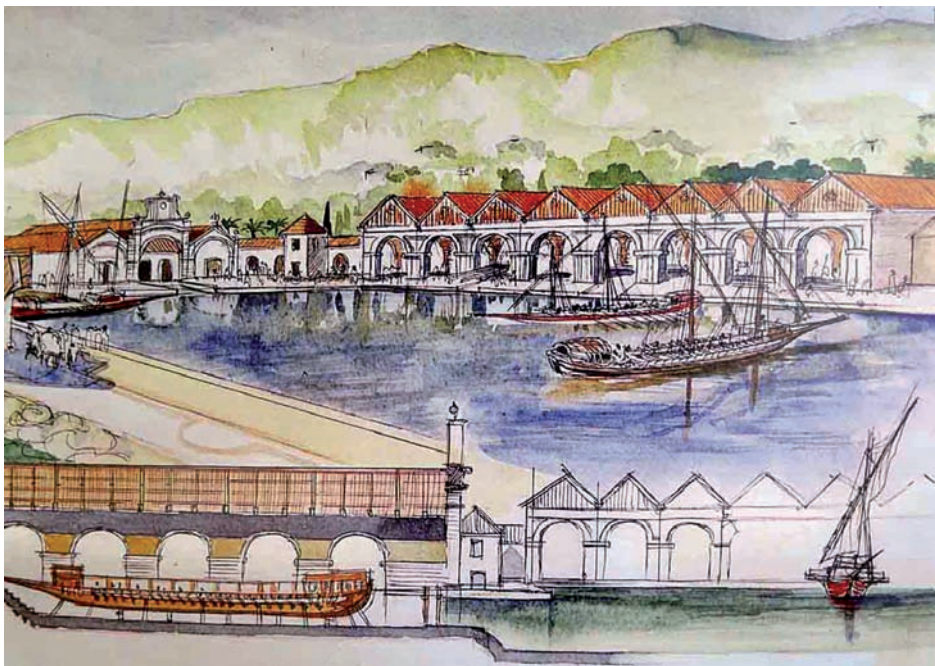


Fig. 9: Reconstitution de l'ensemble des voûtes avant construction, au milieu du XVIII^e, de la caserne Dubois détruite en 1942 (d'après une aquarelle de J.-M. Gassendi). *Reconstitution of the series of the eight arches, as they were during the first half of the eighteen-century, before the construction of a large barrack now destroyed (watercolor made for ASPMV by J.-M. Gassendi).*

située sur le quai; sa voûte est décorée d'une fresque religieuse (Dieu bénissant accompagné d'une représentation de l'Esprit Saint) (fig. 8a et b). Il a été envisagé que le lieu ait été utilisé comme baptistère pour des galériens musulmans bien que les sources historiques fassent défaut (Jardel *et al.*, 2014; Jardel, 2015). La seconde arcade abrite un grand bassin lavabo en pierre et deux lavoirs (aujourd'hui disparus) qui justifient bien un rôle quant à la distribution d'eau. La huitième voûte, la plus au sud, conduit par des escaliers d'abord à un petit patio en arrière duquel existe un réseau de galeries et citernes, puis à la terrasse qui surplombe actuellement l'ensemble des voûtes.

À l'origine, et sans doute jusqu'à la construction d'une grande caserne aujourd'hui disparue, il semble que les voûtes aient été recouvertes par une toiture multiple (un toit pour chaque voûte) classique comme le montre la reconstitution proposée sur la figure 9.

LA FORME DES GALÈRES (fig. 1, n° 4 et 5)

Succédant à son père en 1730, Charles-Emmanuel III décide de se lancer dans la construction de ses propres galères, navires précédemment acquis auprès de chantiers ou d'états étrangers. Destiné à la construction et à l'entretien des galères, un « canal pour la construction des galères » ou « forme des galères » est creusé en 1737 dans le secteur méridional de la Darse. Ce bassin, de 62 m de long pour 12 m de large, profond de 3 m à son entrée pour 2,50 m à son extrémité, est recouvert à l'origine d'une toiture et doté d'une entrée majestueuse, détruites l'une et l'autre au milieu du XIX^e siècle (fig. 10a et b). Le bassin, qui se ferme par une porte flottante, a une forme en gradins descendants afin d'épouser au mieux la forme de la coque des galères en construction ou en réparation. Deux galères sont rapidement construites dans cette forme, la « Santa Barbara » puis la « Capitana » qui deviendra peu après le navire amiral de la flotte des États de Savoie. Par la suite, lorsque la marine royale sarde décidera de s'équiper de frégates, navires à voiles plus importants et plus maniables, le bassin ne sera plus utilisé que comme lieu de carénage et d'entretien des différents navires. Il fonctionnera dès lors comme bassin de radoub. La forme des galères est flanquée de divers bâtiments techniques en arcades facilitant le travail des artisans intervenant sur les navires et le stockage de matériel. Au fond, un long bâtiment à un étage, l'arsenal, abrite divers ateliers (selliers, tailleurs, etc.), une forge et l'appartement du commandant du port (fig. 11).

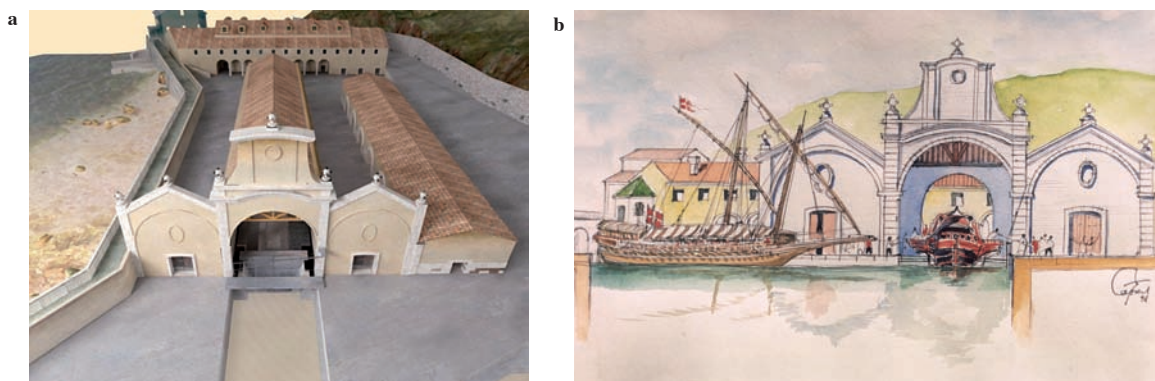


Fig. 10 : a) Reconstitution de l'ensemble destiné à la construction des galères au XVIII^e siècle (Document ENSA Marseille, 2006); b) représentation de la porte monumentale de la forme des galères (d'après une aquarelle de J.-M. Gassendi).

Reconstitution of the galley construction basin (a) and of its monumental front door (b); (a, Document ENSA Marseille; b, watercolor made for ASPMV by J.-M. Gassendi).

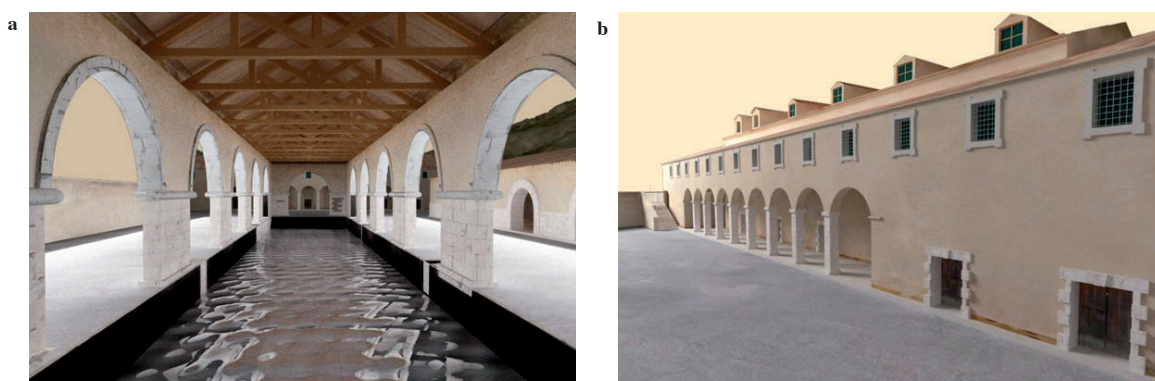


Fig. 11 : a) Une reconstitution de l'ancienne forme des galères avec, au fond, une vue partielle de l'arsenal; b) reconstitution du bâtiment de l'arsenal tel qu'à sa construction (documents ENSA Marseille, 2006).

(a) View of the galley basin and of its roof; (b) the nearby technical building (arsenal).

L'HÔPITAL DES GALÉRIENS (fig. 1, n° 6)

Un peu à l'extérieur de la Darse proprement dite, le long du chemin qui conduit au lazaret de Villefranche et dominant la mer, est construit au cours des années 1760 un grand édifice rectangulaire dénommé « *bâtiment* », ou « *hôpital* », des galériens ; il s'agit du quatrième grand équipement de l'arsenal maritime. Bâtie sur le plan d'une basilique romaine (fig. 12) cette construction, de 70 m de long pour 24 m de large, est constituée à l'origine de treize travées juxtaposées, et identiques, reposant sur un sous-sol lui-même comportant une série de huit voûtes d'arête en briques, à l'instar des voûtes précédemment construites le long de la Darse (ASPMV, 2012). Achievé en 1769, comme en atteste la date gravée sur le linteau de sa porte principale (fig. 13), le bâtiment des galériens comporte en rez-de-chaussée une grande salle de 35 m de long, 6 m de large et 8 m de hauteur pavée de schistes et blocs de calcaire dans lesquels étaient scellés les anneaux de chaînes des bagnards. Cette salle donnait sur une chapelle dont elle était séparée par une grille de fer forgé monumentale qui existe toujours (fig. 14).

Après avoir servi d'hôpital pour des galériens malades – il s'agissait en effet d'avoir des hommes en relative bonne santé pour le déplacement des galères – ce bâtiment fut converti en bague, en liaison avec le bague de Nice, par où ont par la suite transité des milliers de condamnés des États de Savoie et ce jusqu'au cours du XIX^e siècle.

Au cours des années 1850 le bâtiment fut loué à la marine impériale russe à la recherche d'une base technique et d'un dépôt de charbon en Méditerranée pour ses navires alors interdits de passage par le Bosphore à la suite de la guerre de Crimée (voir Delanoë, ce volume).

Durant les années 1880, les conditions géopolitiques ayant changé, le bâtiment fut peu à peu affecté à une tout autre finalité par un petit groupe de savants russes et français : les débuts de la recherche sur le plancton marin particulièrement abondant dans la rade de Villefranche. C'est ainsi que naquit la vocation océanographique de Villefranche-sur-Mer, science alors dans ses tout premiers balbutiements dans le monde (voir Braconnot, ce volume) ! C'est également de cette époque que datent les modifications qui ont quelque peu altéré l'architecture d'origine de l'édifice. Depuis la fin du XIX^e le bâtiment des galériens a toujours conservé cette vocation scientifique de laboratoire océanographique (fig. 15).

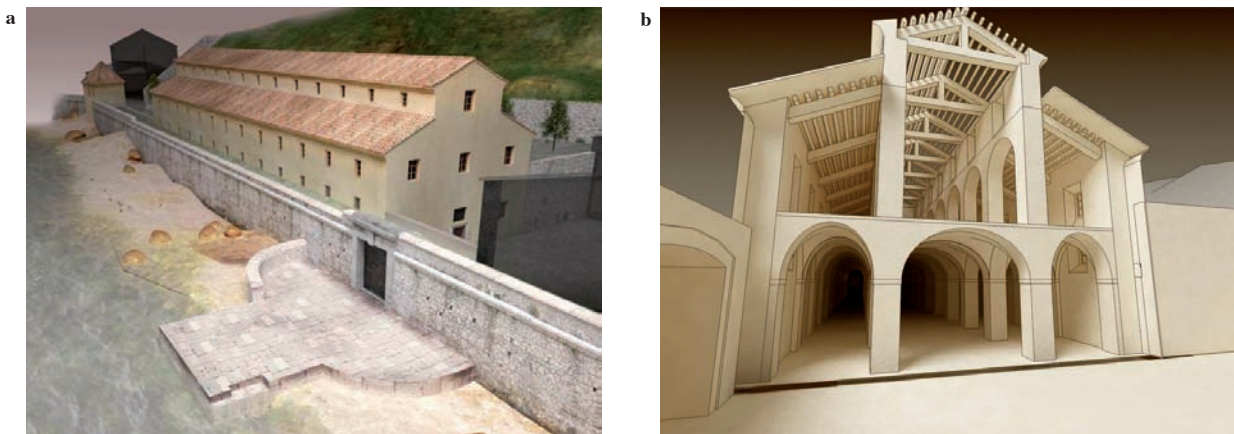


Fig. 12 : a) Reconstitution du bâtiment d'origine des galériens tel qu'au XVIII^e siècle ; b) section architecturale illustrant la structure typique en basilique romaine du bâtiment original (documents ENSA Marseille, 2006).

Reconstructed 3D view of the galley slaves hospital, built as a roman basilica, during the second half of the eighteenth-century.



◀ **Fig. 13**: Le linteau de la porte principale du bâtiment des galériens (photo J.-C. Braconnot).
Lintel of the main door of the galley slaves hospital with the date of the end of its construction.

▼ **Fig. 14**: a) Le sous-sol, b) la salle des galériens et c) la grille de la chapelle, tels que de nos jours, du bâtiment des galériens (photos J.-C. Braconnot).
(a) basement gallery of the hospital; (b) main galley slave jail room; (c) iron-gate of the galley slaves chapel.



a



b



c



◀ **Fig. 15**: Vue du bâtiment des galériens tel que transformé à la fin du XIX^e siècle (collection J. Masnata).
The hospital at the end of the nineteen-century; the building has been modified to become first a technical storage for the Russian fleet and then one of the first oceanographic laboratory operating in France but created by Russian scientists!

LA CASERNE SARDE OU CASERNE DUBOIS (fig. 1, n° 7)

À partir de 1774, les voûtes de la Darse furent surmontées d'un très grand édifice (de près de 70 m de long) de quatre étages, une caserne pour les troupes sardes stationnées à Villefranche (fig. 16).

En effet tout comme sur les galères ce sont des soldats, un peu l'équivalent des fusiliers marins ou de l'infanterie de Marine de nos jours, qui embarquent alors sur les frégates pour assurer les opérations de police des mers, l'équipage ne prenant en charge que la manœuvre des navires.



De cette caserne, plus tard occupée par un régiment de chasseurs alpins et devenue alors caserne Dubois, seuls subsistent son emplacement, quelques ruines annexes et de grandes

Fig. 16: Une reconstitution récente de la caserne sarde ou Dubois illustrant son emprise sur l'ensemble, antérieur, des voûtes de la Darse (document ENSA Marseille, 2006).
3D view of the Sardinia navy troops barracks, later on Dubois barracks, built a half-century later on the arcades.

niches en cul-de-four, anciennes cuisines extérieures (visibles sur la fig. 6); désaffectée au cours des années vingt pour vétusté, elle sera partiellement détruite au début de la seconde guerre mondiale et définitivement rasée à partir de fin 1942. Son aspect extérieur est cependant bien connu grâce à des croquis de voyageurs, ainsi que par de nombreuses cartes postales envoyées par les chasseurs alpins (fig. 17). Les plans d'époque indiquent un cloisonnement en grandes chambrées, mais la trace d'un balcon ornementé, encore décelable au 1^{er} étage de la façade (côté sud-est), souligne aussi l'existence d'une chapelle interne également mentionnée sur certains plans.

Une grande salle semi-souterraine, longtemps baptisée salle du « *gouverneur* » mais en fait cuisine pour les officiers, subsiste toujours (fig. 18). Éclairée par une grande ouverture en œil-de-bœuf, percée tardivement sur sa façade est par E. Beaudouin, cette salle fut aménagée au cours des années soixante en lieu de convivialité et de travail par cet architecte lorsqu'il prit temporairement possession des lieux comme il l'est expliqué dans le chapitre suivant.

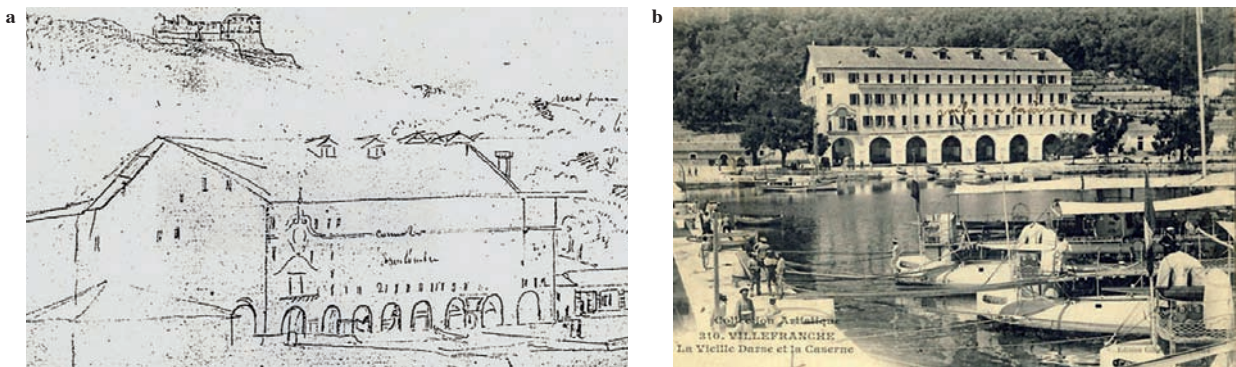


Fig. 17: a) Croquis (par Lesueur) de la caserne sarde en 1809 (domaine public); b) une photographie de la caserne, devenue caserne Dubois, à la fin du XIX^e siècle (collection J. Masnata).

(a) Sketch (by Lesueur in 1809) showing the barracks over the series of arcades. (b) Postcard from the end of the nineteenth-century illustrating the still existing barracks.

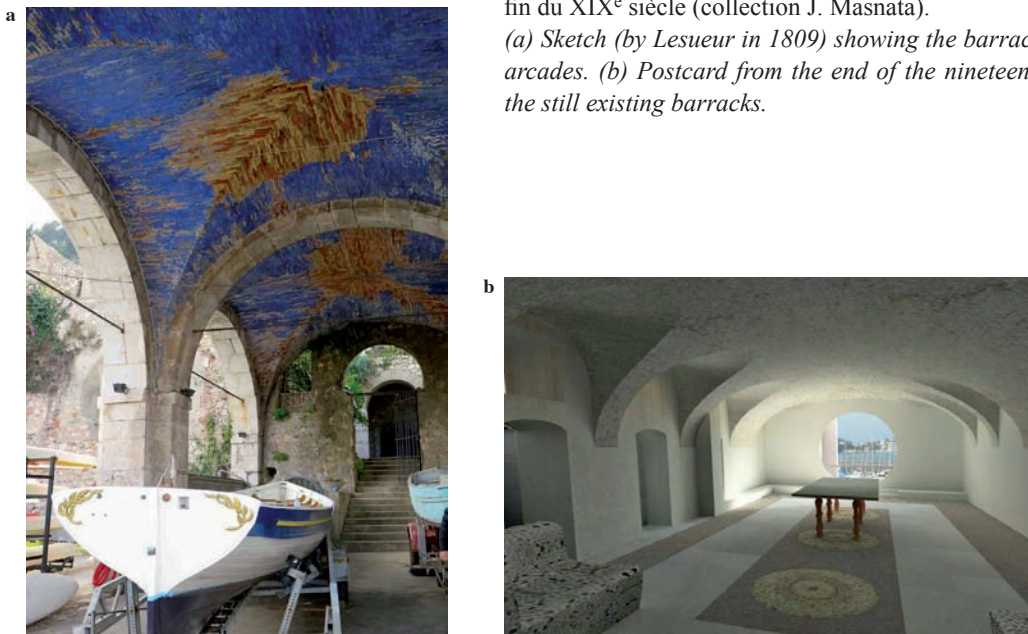


Fig. 18: a) Accès par la dernière voûte au patio et à l'ancienne cuisine de la caserne (photo J. Mascle); b) vue de l'ancienne cuisine transformée par les Beaudouin en grande salle conviviale (document ENSA Marseille).

Main entrance of the barrack through the last arcade. The former officers kitchen of the barrack, often called Governor room and converted later on by Beaudouin into a spacious dining/meeting room.

LA CORDERIE (fig. 1, n° 8)

Dernier édifice technique destiné à compléter l'arsenal maritime du royaume, une corderie fut finalement bâtie le long des quais au cours des années 1770. Il s'agit d'un bâtiment long (165 m) étroit (6 m de large), sans étage et là encore construit suivant des plans que l'on pourrait qualifier de semi-industriels dans la mesure où sa structure se fonde sur la répétition, trente-trois fois, d'un même motif de 5 m de large (fig. 19).

La présence d'une corderie s'explique par un besoin accru en cordages lié au remplacement, préconisé dès 1762, des galères par des frégates dont s'équipe alors la marine royale sarde. La longueur de la corderie est quant à elle motivée par le besoin d'avoir des cordages solides et donc avec le moins de raccords possible ; la machine à corder est en effet constituée de deux éléments séparés entre lesquels sont tendus les brins de chanvre à torsader. L'activité de la corderie ne dura qu'une vingtaine d'années car l'arrivée des troupes révolutionnaires françaises, en 1792, entraîna une annexion temporaire de la région de Nice/Villefranche à la France.

On ne sait pas précisément quel fut l'usage de la corderie au cours du XIX^e siècle après la restauration sarde à la chute de l'empire en 1814. Après le rattachement définitif du comté de Nice à la France, en 1860, la Darse fut convertie en quartier militaire pour des troupes de chasseurs alpins (en 1876) et la corderie, toujours de plain-pied, en caserne, la caserne Nicolas. Cette dernière fut surélevée d'un étage au début du XX^e siècle comme nous le verrons plus loin (fig. 20).

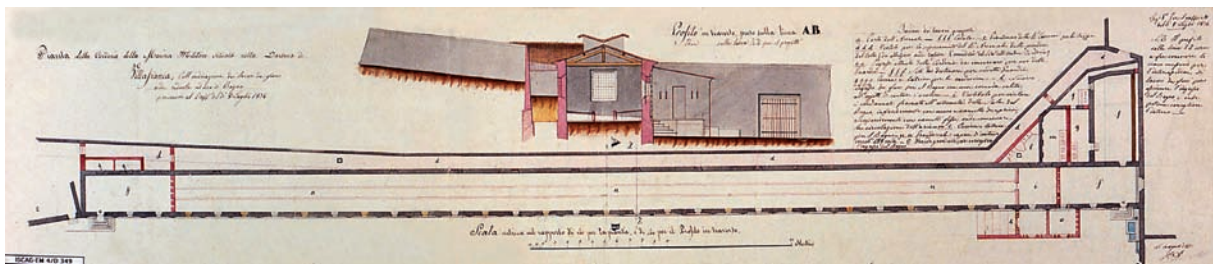


Fig. 19 : Plan et section de la corderie de Villefranche établis au milieu du XIX^e siècle.
Plan and section of the rope factory as established in the middle of the nineteenth-century.

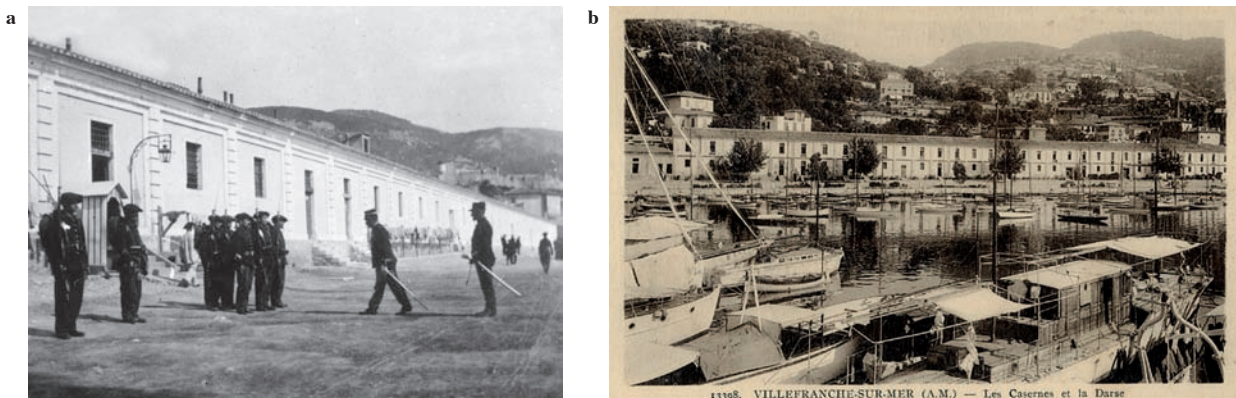


Fig. 20 : a) La corderie, sans étage, caserne de chasseurs alpins à la fin du XIX^e siècle et b) au début du XX^e siècle peu après l'adjonction d'un étage (collection J. Masnata).
The former rope factory, still without floor, converted into a mountain infantry barracks at the end of the nineteenth-century. In the early twenty-century a floor is added to the building.

LA DARSE À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

À la fin du XVIII^e siècle, peu avant la révolution française, la Darse de Villefranche est donc progressivement devenue, en soixante ans, un arsenal militaire maritime complet avec un ensemble d'installations techniques (bassin de construction et carénage, divers magasins, arsenal, corderie), militaires (casernes, môle défensif associé à une citadelle proche) et sanitaires (hôpital des galériens à proximité d'un lazaret).

Dans un ouvrage publié en 1808 (donc peu après l'achèvement de l'arsenal), *Voyage en Savoie, en Piémont, à Nice et à Gênes*, un visiteur de l'époque, A. I. Millin, décrit les lieux ainsi : « Rien de plus élégant que le port de Villefranche et les édifices qui l'entourent... On croirait voir un plan en relief des arsenaux de Toulon, les mêmes établissements s'y retrouvent en petit et par conséquent sous une forme plus agréable. Il y a un bassin très beau, une darse où les galères du roi de Sardaigne sont à l'abri sous un toit, une corderie, des ateliers de sculpture, de voilerie, des magasins et un bain pour les galériens. » (Millin, 1816) (fig. 21).

Mais, tout juste achevé, l'arsenal maritime du royaume de Piémont-Sardaigne va avoir à faire face à une suite d'événements qui vont compromettre son activité mais aussi, paradoxalement, participer à son sauvetage et à sa protection pour aboutir au final à des changements notables de son activité d'origine.

La révolution française et l'arrivée, fin 1792, des troupes révolutionnaires dans la région niçoise donnent en effet un coup d'arrêt définitif à l'activité de l'arsenal en tant que tel. Les États de Savoie et leur façade maritime sont alors annexés temporairement par la France. À la chute de l'Empire, en 1814, le royaume de Sardaigne est rétabli dans ses droits et récupère Nice et Villefranche mais reçoit aussi, en 1815, la Ligurie et Gênes. Cette dernière ville va alors devenir à la fois le grand port de commerce et le grand port militaire des États de Savoie. Le sort de l'arsenal maritime royal de Villefranche est définitivement scellé !

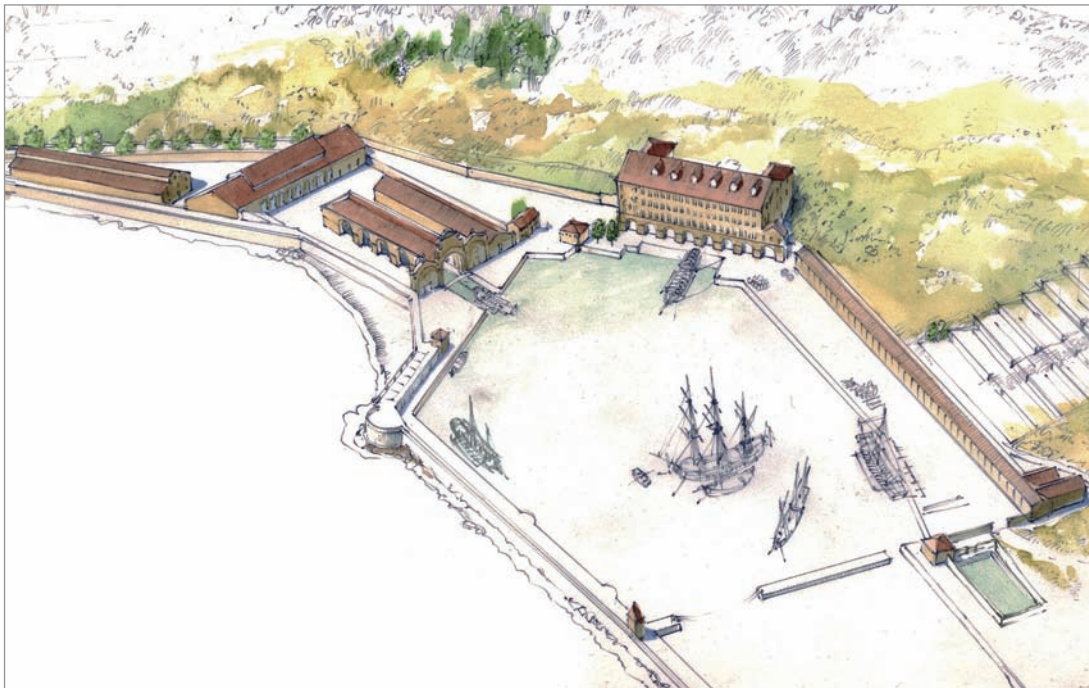


Fig. 21 : Reconstitution récente (2018) du port royal de la Darse vers la fin du XVIII^e siècle, réalisée par J.-B. Héron sous la direction du service du patrimoine du Conseil Départemental 06 (J. Bracq).
Recent (2018) reconstitution of La Darse royal harbour as completed near the end of the eighteenth century (water-color by J.-B. Héron under the supervision of J. Bracq, Alpes Maritimes department council).

La Darse entre dans un lent déclin qui, paradoxalement, va la protéger car aucune transformation architecturale d'ampleur ne va s'y faire à l'exception de la destruction de l'entrée et de la couverture de la forme des galères, toujours fonctionnelle, qui devient un simple bassin de radoub.

Il faut attendre le rattachement/annexion du comté de Nice à la France, en 1860, pour que la Darse redevienne un quartier militaire avec l'installation permanente de troupes frontalières de chasseurs alpins dans l'ensemble des anciens bâtiments historiques de la cité (citadelle, darse, lazaret), et voie quelques altérations architecturales légères de son hôpital des galériens, tandis que sa corderie est surélevée d'un étage au début du XX^e siècle.

LA DARSE AU COURS DU XX^e SIÈCLE ET DE NOS JOURS

Comme indiqué ci-dessus, la Darse n'a pas connu de modifications architecturales majeures depuis sa lente gestation du fait de son déclassement en tant qu'arsenal maritime militaire dès la fin, ou presque, du XVIII^e siècle. À l'exception de la grande caserne sarde qui a, un temps, surmonté ses voûtes, la Darse possède encore presque intactes toutes les installations portuaires militaires ordonnées et construites par les souverains du royaume de Piémont-Sardaigne. Cette préservation, quasi unique en France, d'un ensemble portuaire directement issu du XVIII^e siècle, en fait un chef-d'œuvre extraordinaire d'un patrimoine maritime qu'il est nécessaire de préserver et réhabiliter afin d'en faire profiter le grand public. Mais quelles ont été et quelles sont de nos jours les fonctions des diverses installations et bâtiments, devenues historiques, de la Darse qui a été inscrite dans son ensemble par arrêté préfectoral (N^o 91-56, en date du 11-02-1991) à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques ?

LE BASSIN PORTUAIRE ET SA JETÉE

Peu utilisé au début du XX^e siècle, le bassin abritait quelques petites unités de la marine nationale française, en particulier une flottille de contre-torpilleurs et patrouilleurs, quelques chalands transporteurs de charbons, les tout premiers yachts de plaisance et le premier petit navire océanographique connu à Villefranche, la *Vellela*, construit pour les océanographes zoologistes russes étudiant sur place le plancton (fig. 22).

Depuis les années trente et la création du chantier Voisin le bassin accueillait également des navires civils venant en carénage, en réparation ou en transformation dans le bassin de radoub. Il abrita également un temps les hydravions du pilote et constructeur A. Maïcon (né à Villefranche) et régulièrement, jusque dans les années d'après guerre, le fameux combat naval fleuri qui se déroule maintenant dans le petit port de la Santé juste aux pieds de la cité. Après la seconde guerre mondiale le bassin se mua peu à peu en port de plaisance départemental de plus en plus fréquenté et géré pendant cinquante ans (entre 1967 et 2017) par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur (CCI-N-CA) (fig. 23). Le bassin fut également pendant plus de 20 ans le port d'attache de deux navires océanographiques du CNRS d'une vingtaine de mètres de long, la « *Catherine-Laurence* » et le « *Korotneff* », gérés l'un et l'autre par la Station Marine de Villefranche et qui contribuèrent à l'essor régional des recherches en Océanographie. De nos jours le port de la Darse connaît toujours une activité de plaisance florissante ; en 2016 par exemple il a abrité de manière permanente près de 450 bateaux, dont un certain nombre de *pointus* traditionnels, et accueilli pas loin de 1 500 bateaux de passage ! Il constitue l'un des poumons économiques de la ville.



Fig. 22 : Différentes vues du port de la Darse au début du XX^e siècle; a) le parc à charbon et des patrouilleurs de la Marine nationale; b) un chasseur alpin et quelques voiliers de plaisance; c) la *Vellela* et la caserne Dubois; d) un hydravion de Maïcon dans le bassin (collection J. Masnata).

Four views (on postcards) of “la Darse” harbor in the early twenty-century. (a) Coal storage area; (b) an alpine infantry soldier; (c) the small oceanographic vessel “Vellela” and the Dubois barracks; (d) the seaplane of A. Maïcon in the harbor basin.



Fig. 23 : La Darse (a), un port de plaisance apprécié et encombré (photo J. Mascle) mais qui abrite encore des pointus traditionnels (b) (photo J.-J. Pangrazi).

(a) “La Darse” a beautiful marina and (b) some traditional fishing boats.

LES VOÛTES DE LA DARSE

Depuis leur construction, les voûtes de la Darse ont été de tout temps des lieux dévolus à l'artisanat naval, sauf peut-être lors de l'occupation des lieux par les chasseurs alpins et durant la seconde guerre mondiale (aucun document ne permet de le préciser). Depuis les années cinquante, époque où elles étaient encore quasi abandonnées, les voûtes ont à plusieurs reprises servi de décors pour des films de pirates ou/et d'aventure (dont, en 1983, « *Jamais plus Jamais* » l'un des films cultes de la série des *James Bond*); certaines abritaient dès la fin des années soixante de petits chantiers de charpenterie et réparation navales tel le chantier *Masnata*, toujours actif de nos jours. À partir des années soixante-dix la presque totalité des voûtes, gérées par la CCI-N-CA,

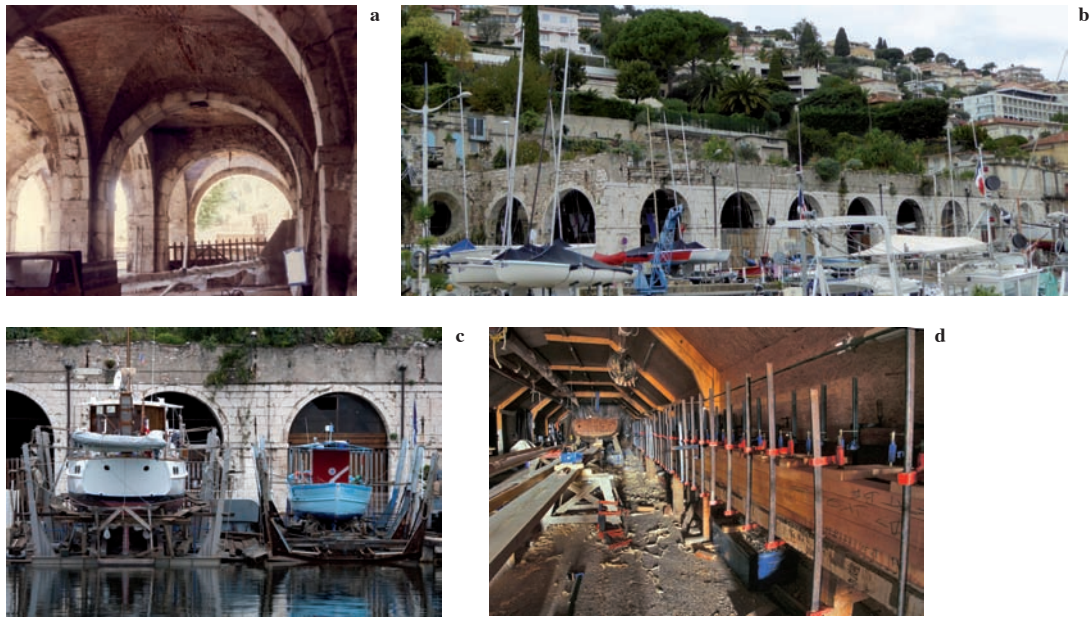


Fig. 24 : Les voûtes de la Darse (a), d'hier (dans les années cinquante) (collection J.-C. Braconnot) et d'aujourd'hui : chantiers navals artisanaux (b); chantier Masnata (c); chantier Pasqui dans l'une des galeries des voûtes (d) (photos J. Mascle).

The series of arcades: (a) almost unoccupied fifty years ago; (b) today shelters for marine workshops and carpenters; (c) Masnata workshop; (d) Pasqui marine carpenters.

a été peu à peu occupée par des clubs (club de voiles de Villefranche), des shipchandlers et par de nouveaux chantiers navals comme le chantier *Pasqui*, qui depuis 1976 est un spécialiste internationalement reconnu pour la rénovation de « vieux gréements » et la fabrication de grands mâts traditionnels en bois (fig. 24).

LA CASERNE SARDE ET LE JARDIN TERRASSE BEAUDOUIN

Occupée par l'armée jusque dans les années vingt, la grande caserne surmontant les voûtes (fig. 16 et 17) fut d'abord désaffectée (du fait de l'effondrement partiel d'un étage en 1928) avant d'être définitivement rasée au cours de la seconde guerre mondiale.

Son emplacement fut découvert en 1953 par un architecte et urbaniste, alors très célèbre, et son épouse, Eugène et Joséphine Beaudouin. Ayant obtenu de l'État une autorisation d'occupation temporaire des lieux le couple entreprit de transformer les lieux en un superbe jardin en terrasse mêlant modernisme à une touche de surréalisme (ASPMV, 2013) (fig. 25).

Ils redressèrent un certain nombre de petits édifices ruinés, anciennes annexes de la caserne, et en firent des appartements de vacances pour leur famille et leurs amis. Le jardin terrasse Beaudouin, tel qu'il est nommé depuis, a, pendant une trentaine d'années et jusqu'au décès d'E. Beaudouin en 1983, été un lieu de rêve cou-



Fig. 25 : Le jardin terrasse Beaudouin du temps de sa splendeur au cours des années soixante-dix (reconstitution de l'ENSA de Marseille, 2006).

3D view of the garden-terrace Beaudouin as it was during the years sixties to eighties.



Fig. 26 : Le jardin Beaudouin en 2017-2018 ; a) l'alignement rigoureux des vasques en béton ; b) un ... en fleur ; c) une fontaine bassin d'esprit surréaliste (photos J. Mascle).

Views of the suspended garden as maintained today by ASPMV. (a) Lined up and circular concrete bowls; (b) a huge flower of aloes; (c) a fountain and basin of surrealism style

vert de fleurs et de plantes rares, surplombant la Darse et la rade de Villefranche avec en toile de fond le Cap Ferrat (fig. 26) !

À la suite de la disparition d'E. Beaudouin, ce jardin d'Eden, créé de toutes pièces sur un domaine appartenant à l'État, ne fut plus entretenu malgré son inscription sur la liste de l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en 1991, en même temps que l'ensemble du site de la Darse ; le jardin retourna peu à peu à l'abandon jusqu'au cours des années 2005-2006 quand notre association, l'ASPMV, décida d'en assurer bénévolement un entretien de base afin de ralentir son inéluctable dégradation (entraînant celle des voûtes sous-jacentes) et de lui redonner un peu de son éclat. De nos jours le jardin Beaudouin a récupéré une partie de son lustre même si les stigmates dus à son long abandon demeurent visibles.

LE BASSIN DE RADOUB ET SES BÂTIMENTS ANNEXES

Au cours du XX^e siècle, l'ancienne forme des galères n'a pas cessé d'être fonctionnelle mais en tant que bassin de radoub pour le carénage, la réparation et la transformation de grands navires. Conçue en 1929 aux chantiers navals Voisin après avoir été utilisée par la marine nationale pour l'entretien de ses contre-torpilleurs, elle vit alors passer des navires prestigieux comme le « *Zaca* », grand yacht de l'acteur Errol Flynn, le trois-mâts « *Shenandoah* » du baron Bich ou encore la célèbre « *Calypso* » du commandant Cousteau (fig. 27).



Fig. 27 : Le bassin de radoub : a) à vide vers la fin du XIX^e siècle ; b) le *Zaca* en cours de travaux, c) un contre-torpilleur en cours de carénage au début du XX^e siècle (collection J. Masnata).

The old boat refit basin. (a) Near the end of the nineteen-century; (b) refitting of the famous "Zaca" yacht during the sixties; (c) refitting of a small French navy ship.

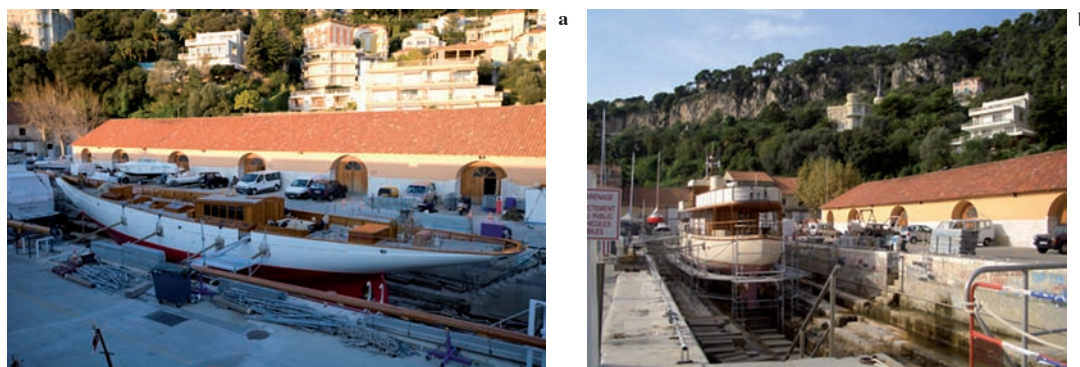


Fig. 28 : Deux vues du bassin de radoub dans son état actuel ; a) un vieux gréement en cours de carénage et de remise en état devant les ateliers ; b) un yacht ancien en cours de travaux avec au fond l'arsenal restauré (photos J. Mascle).

The refitting basin today. (a) An old rigging sailboat being repaired in front of workshops ; (b) an old powerboat being refitted ; the restored old arsenal can be seen in the back.

Durant la seconde guerre mondiale, le bassin fut utilisé par la *Kriegsmarine*, dont l'état-major était installé à Villefranche, pour l'entretien de certaines de ses petites unités, et, au cours des années cinquante à soixante, parfois pour la transformation de navires en trois mâts utilisés pour décors de films de pirates ! Depuis la fin des chantiers Voisin, repris temporairement entre 1990 et 1994 par un industriel, le bassin de radoub a été géré jusque fin 2017 par la CCI-N-CA, qui en a assuré le fonctionnement commercial et technique par de fréquents carénages et remises en état de grands yachts de luxe. Une partie (côté mer) du bâtiment arsenal, visible au fond du bassin, est utilisée depuis les années cinquante comme laboratoire d'océanographie ; l'autre moitié, fortement endommagée durant la guerre, servait de lieu de stockage pour les chantiers navals ; le bâtiment vient d'être réhabilité en 2014 par le Conseil départemental des Alpes Maritimes, en association avec la Fondation du Patrimoine et la CCI-N-CA et accueille depuis un centre de formation aux métiers de la Mer (fig. 28).

LE BÂTIMENT DES GALÉRIENS ET LA CORDERIE

C'est dès la fin du XIX^e siècle que s'installent à Villefranche les premiers biologistes se spécialisant dans l'étude du plancton. En 1880 H. Foll, assistant-professeur à Genève, et J. Barrois, professeur à l'Université de Lille, établirent les fondements d'un tout premier laboratoire où furent rapidement accueillis des naturalistes venant de toute l'Europe y compris de Russie. C'est à A. Korotneff, professeur à Kiev, que l'on doit la création, en 1885, du Laboratoire russe de Zoologie qui s'installe alors dans l'ancien hôpital des galériens loué en 1857 par les États de Savoie à la marine impériale russe. Il s'agit d'un des tout premiers laboratoires d'océanographie officiellement créé au monde après ceux de Naples, de Roscoff (les deux en 1872), puis de Banyuls (en 1881). Près de 140 ans plus tard l'ancien hôpital des galériens du royaume de Piémont-Sardaigne demeure le bâtiment phare de l'Observatoire Océanologique (fig. 29) !

La station russe de Zoologie, dirigée par des naturalistes russes, persiste comme telle jusqu'en 1927 malgré les aléas de la politique et la révolution bolchévique de 1917. En 1931, le laboratoire est officiellement repris par la Ministère de l'Éducation Nationale français et affecté à l'Université de Paris sous le nom de Station Zoologique. Au cours des années 1950 la station zoologique se développe peu à peu en demeurant axée sur l'étude du plancton mais organise aussi de nombreux stages d'enseignement pour l'Université de Paris et plusieurs autres universités françaises et européennes (fig. 30).

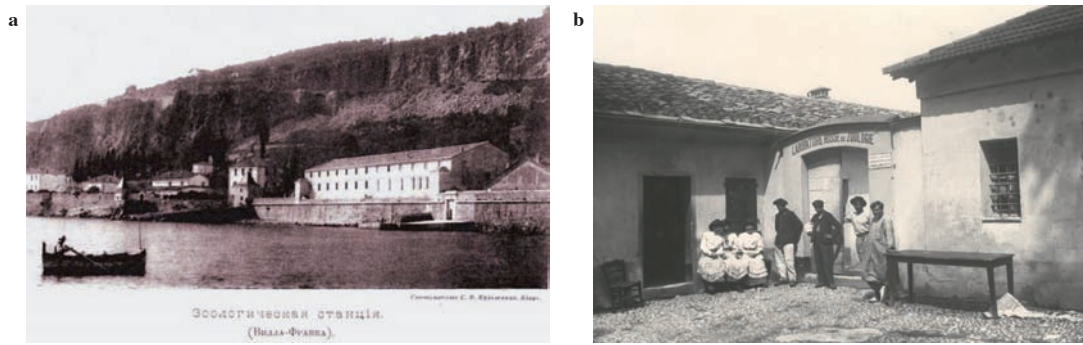


Fig. 29 : Le laboratoire russe de Zoologie vers la fin du XIX^e siècle : a) une carte postale (en russe) illustrant le bâtiment des galériens ; b) l'entrée de la station russe de zoologie. (Documents J.-C. Braconnot.)
The so-called Russian Zoological laboratory (a) and its main door (b) near the end of the nineteenth-century.

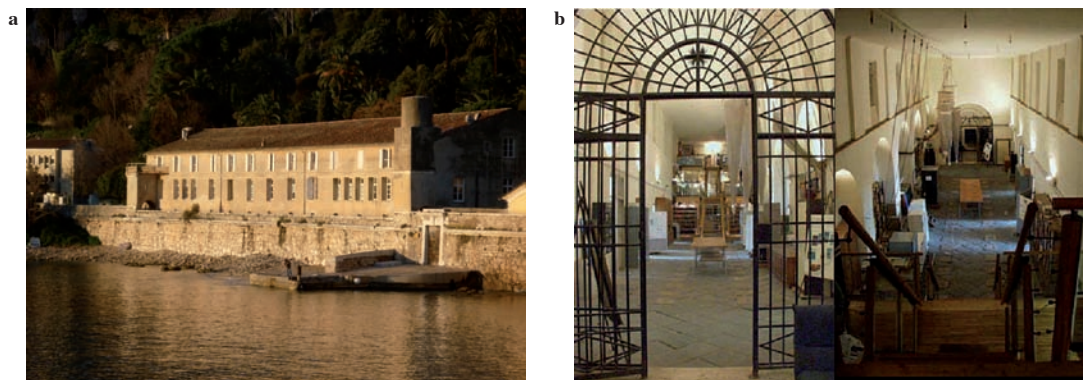


Fig. 30 : a) Vue actuelle de l'hôpital des Galériens, bâtiment principal de l'Observatoire Océanologique de Villefranche-sur-Mer ; b) la salle des galériens de nos jours (photos J. Mascle).
(a) The galley slave hospital as today, main building of the Villefranche Marine Institute (IMEV, formerly Observatoire Océanologique); (b) inside of the Institute showing the main former galleys jail converted into an exhibition/meeting room.

Après la seconde guerre mondiale, la corderie fut quant à elle partiellement louée à l'*US Navy* qui l'utilisera jusqu'au retrait de la France du commandement militaire intégré de l'Otan (en 1966) comme bureaux, bureau de poste et magasin (Px) à l'usage de ses équipages américains et de leurs familles.

À la même époque, à la suite de l'arrivée d'enseignants et de chercheurs en Géologie, puis en Physique et Chimie Marines, le laboratoire de zoologie se transforme progressivement en centre océanographique pluridisciplinaire, le seul de ce type alors en France. Ce développement nécessite rapidement de nouveaux locaux ; l'ancienne corderie, surélevée d'un étage au début du siècle pour accueillir des chasseurs alpins (et leurs mulets !) et devenue caserne Nicolas, est alors cédée à l'Université de Paris en 1966 par le Ministère des Armées (fig. 31).

L'ancienne corderie renferme maintenant des laboratoires, des salles de cours et de travaux pratiques, des ateliers, des magasins ainsi que le restaurant du personnel de l'Observatoire Océanologique de Villefranche-sur-Mer.



Fig. 31 : a) La corderie, devenue caserne Nicolas au début du XX^e siècle (collection J. Masnata); b) la corderie, l'un des bâtiments de l'Observatoire, au début du XXI^e siècle (photo J. Masclé).

(a) the old rope workshop converted into barracks for alpine infantry in the early twenty-century; (b) the rope factory as today, a building belonging to the Marine Institute and chiefly converted in laboratories and training school.

LA DARSE ET SON AVENIR

De nos jours, les anciennes installations historiques de la Darse de Villefranche-sur-Mer sont dédiées à deux grands types d'activités ; la première, qui se remarque d'emblée, regroupe **nautisme, plaisance et artisanat maritime** ; elle occupe l'ancien bassin portuaire, le bassin de radoub et annexes et une grande partie des voûtes ; la seconde, plus discrète, est liée à l'**océanographie** dont les locaux de recherches et d'enseignement sont en grande partie installés dans l'ancien hôpital des galériens et dans l'ancienne corderie.

La reconversion de ces lieux historiques semble désormais pérenne et il ne devrait pas y avoir dans le futur de raison pour des modifications majeures dans l'utilisation de ces installations ; seuls des aménagements légers, liés par exemple au développement de la recherche océanographique sont sans doute à prévoir, pour le redéploiement et l'extension de laboratoires et/ou l'accueil de nouveaux chercheurs et d'étudiants ; la construction, récente, d'un grand bâtiment d'hébergement à l'entrée du Lazaret prend en compte ces besoins. Les équipements nécessaires à l'activité plaisance et nautisme ont été en grande partie modernisés au cours des années passées ; les appontements, les cales sèches et locaux techniques dans le port ou à sa périphérie ont été rénovés ; seuls les locaux artisanaux abrités dans les voûtes sont encore mal adaptés et devraient être mis aux normes.

Mais un troisième moteur d'activité de la Darse, peu visible et très peu développé, manque à l'appel, le **tourisme**. On peut se poser la question de cette absence apparente, ou du moins de la faible participation, du tourisme à la vie et à l'économie de la Darse alors que cette dernière représente un joyau patrimonial maritime unique comme souligné dans les pages précédentes. Il y a à cela plusieurs raisons. a) La Darse est un ancien territoire militaire et, comme tel, est longtemps demeurée hors visite, y compris par les habitants de Villefranche ; à cette constatation s'ajoute le fait que la Darse est un « cul-de-sac », dont l'accès n'est pas évident, et surtout sans parking facile à une époque où le « tout voiture » est la règle. b) Une seconde explication à ce déficit de reconnaissance réside dans le fait que les différentes installations historiques sont toutes utilisées et manquent clairement d'une signalisation efficace permettant à des visiteurs d'apprécier l'intérêt du site. c) Enfin une troisième raison est liée au fait que ce n'est que tardivement que les différentes collectivités ont pris conscience de la richesse historique que représente cet ancien port royal ; malgré une inscription sur la liste de l'Inventaire des Monuments Historiques de l'ensemble datant de 1991 certains envisageaient en 1995 de faire disparaître l'ancienne forme des galères sous le béton ! Cette tentative fut d'ailleurs à l'origine de la création de *l'association*

pour la sauvegarde du patrimoine maritime de Villefranche (ASPMV), qui s'efforce depuis d'alerter sur la dégradation du site et la nécessité de le sauvegarder. Il est maintenant admis et bien compris par tous que ce site exceptionnel, et unique sur le littoral français, doit non seulement être protégé mais aussi réhabilité, en particulier, mais pas seulement, le seul élément de l'ensemble toujours en déshérence : les voûtes de la Darse.

On l'a indiqué plus haut, ces voûtes constituent en elles-mêmes un ensemble architectural remarquable mais ni mis en valeur ni protégé des atteintes du temps et des hommes ; elles contiennent de plus un lieu exceptionnel, une source surmontée d'une coupole en « cul-de-four » et décorée d'une fresque religieuse en voie de dégradation importante et non accessible aux visiteurs ; elles sont surmontées d'un jardin moderniste unique qui a subi lui-même les outrages du temps et est également non accessible à la visite. Autrement dit il existe sur la Darse, outre des installations portuaires historiques qui certes se voient (mais sont peu ou mal signalées) un ensemble remarquable, presque invisible et quasi inconnu, toujours en voie de dégradation mais qui possède paradoxalement un potentiel de visite extraordinaire !

Nous pensons que dans le futur ce lieu pourrait, s'il est réhabilité, devenir le symbole de la Darse. Il est constitué de trois éléments « gigognes » (voûtes, source sacralisée, jardin terrasse moderniste unique) étroitement emboîtés et qui ne peuvent qu'interpeller et attirer les visiteurs.

Un certain nombre de difficultés existent concernant la restauration des lieux, notamment la complexité de leur statut foncier, le coût élevé de la réhabilitation, la nécessité de sauvegarder l'artisanat maritime qu'ils abritent, celle de reloger les clubs et associations qu'ils accueillent. Le département a dernièrement pris conscience de la valeur historique et touristique des lieux et vient opportunément de décider de les réhabiliter (fig. 32).

L'avenir de la Darse passe à la fois par la permanence des activités liées au nautisme et à la plaisance, par la continuité et le renom des recherches océanographiques qui y sont conduites, mais aussi par le développement d'un tourisme raisonné s'adressant à son extraordinaire patrimoine maritime en particulier aux voûtes, véritable cœur de la Darse. Notre association, l'ASPMV, a réfléchi à une utilisation raisonnée de l'ensemble des voûtes afin de leur permettre de revivre pour le bien et l'intérêt de tous. Le projet qu'elle a élaboré dans ce sens est synthétisé sur la figure 33.



Fig. 32 : Trois vues de ce que pourrait redevenir le jardin terrasse Beaudouin ; a) vue partielle de la terrasse et de la fontaine ; b) deux des bassins ; c) le patio, la serre et deux des chambres (documents ENSA Marseille, 2006).

Three reconstructed views of the garden/terrace Beaudouin as it appeared during the sixties and up to the mid eighties.

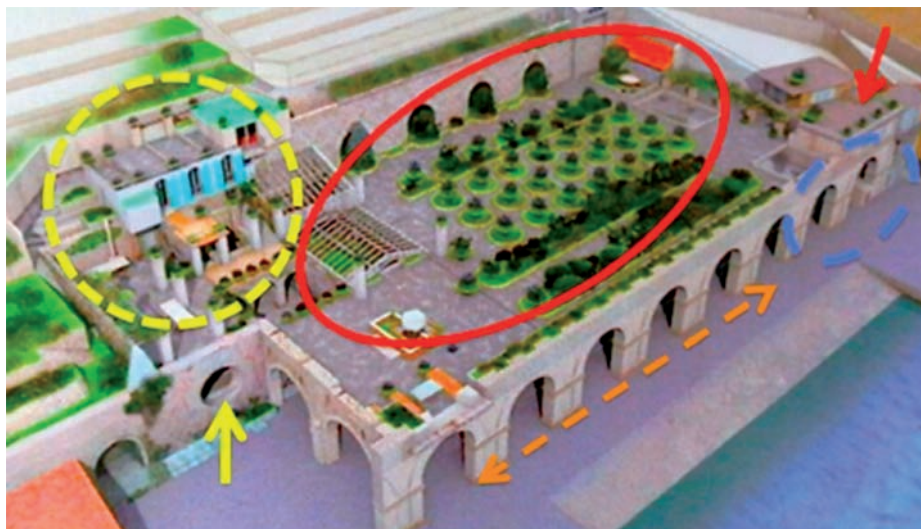


Fig. 33 : Un projet de l'ASPMV pour la mise en valeur et l'utilisation futures des voûtes de la Darse une fois restaurées ; en bleu espace muséal de la Darse ; en orange, espace dédiée à l'artisanat maritime ; en rouge, jardin Beaudouin ; en jaune, ensemble réception/séminaire ; flèche rouge, accueil des associations (document ENSA Marseille, 2006).

The ASPMV proposal for a potential use of the arcades/vaults and garden/terrace Beaudouin when restored: a mixing between naval carpenters and workshops, meeting/seminar rooms, a small Darse and galleys museum, open restaurant for visitors, associations spaces and visitors Mediterranean garden.

BIBLIOGRAPHIE

- ASPMV** (2012).– *La Darse retrouvée : de l'arsenal militaire du XVIII^e siècle au port du XXI^e siècle*. Nice, Éditions Serre.
- ASPMV** (2013).– *Les voûtes de la Darse de Villefranche-sur-Mer et le jardin Beaudouin*. Dossier inédit de R. Antoniucci, E. Fabro, C. Lafont et J. Mascle, 29 p.
- BRACONNOT J.-C.** (1995).– *La Darse de Villefranche ou le témoignage d'une vocation maritime*. Capian Méditerranée, n° 10, pp. 22-28.
- CANE A.** (1998).– *Histoire de Villefranche-sur-Mer et de ses anciens hameaux de Beaulieu et de Saint-Jean*. Éditions « Un Point Sait Tout », Villefranche-sur-Mer, 4^e édition.
- DE CANDIDO M.** (1999).– *Le fort de Saint-Elme et le port de Villefranche*. Nice Historique, spécial Villefranche. n° 1-2, pp. 25-36.
- JARDEL J.-P., ANTONIUCCI R., FROUTÉ A., MASCLE J.** (2014).– *D'une fontaine sacralisée à une chapelle sans nom : découverte d'un site patrimonial à la Darse de Villefranche-sur-Mer*, Archéam, n° 20, pp. 48-66.
- JARDEL J.-P.** (2016).– *La Darse de Villefranche-sur-Mer : du baptistère de « conversion » à la fresque de Dieu le père bénissant*, Archéam, N°21, pp. 82-91
- MILLIN A.-L.** (1816).– *Voyage en Savoie, en Piémont, à Nice et à Gênes*, Tome II : Nice, Villefranche, Monaco, Savone, Éditions Wasserman, Paris, pp. 130-135.
- POTEUR J.-C.** (2010).– *Villefranche-sur-Mer, le port d'Olive et l'ensemble portuaire*. Actes du congrès archéologique de France : Nice et Alpes-Maritimes, pp. 241-254.