Saint Tropez

La citadelle et musée maritime

La citadelle de Saint Tropez et son musée d'histoire maritime

Vue aérienne de la citadelle on voit bien les différentes enceintes de protection avec fossé côté ville et falaise côté mer dont les débuts de construction remontent à 1589.

La porte d'entrée, terminée vers 1839, la porte précédente étant trop étroite pour faire passer les pièces d'artillerie.

Murailles du côté fossé, ce système permettait de faire que les canons ennemis plus haut sur une levée ne pouvaient tirer au bas des murs pour les saper.

Un pont levis à système Delisle protégeait l'entrée, un essieu maintient deux cylindres qui servent de contre-poids pour faire monter le tablier du pont en roulant sur les plans inclinés que l'on voit sur la photo, le tablier étant relié par une chaîne sans fin aux roues.

Histoire de la citadelle

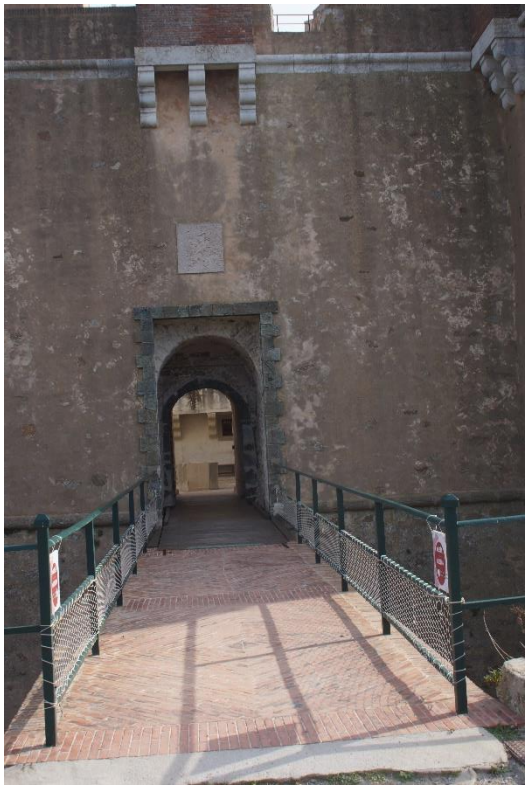
Ce qui est très étonnant dans cette histoire c'est qu'elle fut assiégée et prise deux fois par les Tropéziens eux-mêmes.
Première fois en 1596 quand le Duc d'Epernon qui s'était autodésigné comme Gouverneur de Provence en 1592 refuse de quitter la citadelle une fois désavoué par le roi Henri IV car violent et vindicatif et mal supporté par les provençaux *(pour plus d'informations sur Epernon et la Provence voir l'annexe 1 du document sur Montauroux).*
Deuxième fois lors de la Fronde en 1652 pendant la minorité de Louis XIV quand le Gouverneur de la place rejoint le parti de la noblesse frondeuse ce que n'acceptent pas les tropéziens, aidés par l'armée royale, ils prennent d'assaut la forteresse le 4 août 1652.
le rôle défensif de la citadelle est finalement assez faible on peut surtout noter qu'une flotte espagnole fut repoussée grâce aux canons en 1637 lors de la guerre de trente ans et encore une fois contre les anglais lors de la révolution en 1793.
Pour le reste la forteresse à partir de Louis XIV va surtout servir pour abriter des compagnies d'invalides qui vont jusqu'à la révolution assurer la garde de la forteresse.

Extérieurs de la citadelle

Canons sur un des murs d'enceinte

Sur ce canon on reconnait les armoiries du roi d'Espagne Charles 2 qui a régné de 1670 à 1700, ce canon daterait donc de la Guerre de succession d'Espagne où France et Espagne étaient alliés. Il ne fallait pas moins de 15 hommes pour manœuvrer un canon de 36 (poids du boulet = 18 kilos), il pouvait tirer toutes les 8 minutes environ.

Le canon de droite remarquablement décoré a été fondu en bronze à Séville le 20 novembre 1787.

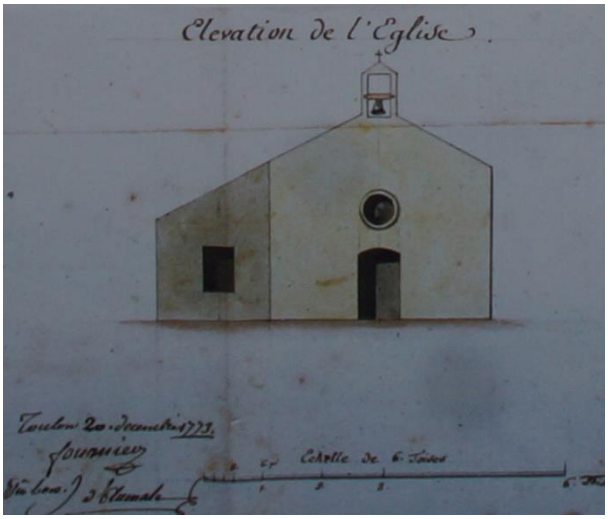


Entrée et douves du donjon de la citadelle

La cour hexagonale du donjon avec le puits au milieu.

La grande terrasse supérieure

Un des bastions qui défendent l'entrée, la citadelle sera déclassée en 1918.
A l'extérieur du donjon se trouvait une chapelle désaffectée de nos jours



Intérieur et Musée maritime

Dés l'entrée on retrouve la légende de Saint Tropez

Le chevalier Torpes décapité par Néron en 68 ap. J.C à Pise car ne voulant pas abjurer sa foi chrétienne fut mis dans une barque avec un coq et un chien, cette dernière vint s'échouer sur les rivages de ce qui deviendra Saint Tropez. Le chien prit le chemin du village voisin de Grimaud tandis que le coq voleta tant bien que mal jusqu'au village de Cogolin. Torpes fait partie de ces saints arrivés par voie maritime sur les côtes de la Provence au sens large, comme Les Saintes Maries ou Sainte Dévote à Monaco.

La vocation maritime de Saint Tropez

Jusqu'à la fin du XVIIIème siècle, Saint Tropez est le seul port entre Toulon et Antibes il a été aménagé avec deux digues autour d'une crique comme le montre le plan en relief ci-dessous.

On distingue bien la citadelle, le village et le port entre ses deux jetées qui seront progressivement allongées au fil des siècles.

Le musée présente aussi une carte des côtes de Provence de 1621 particulièrement intéressante également pour voir l'évolution du nom des villes, villages et lieux.

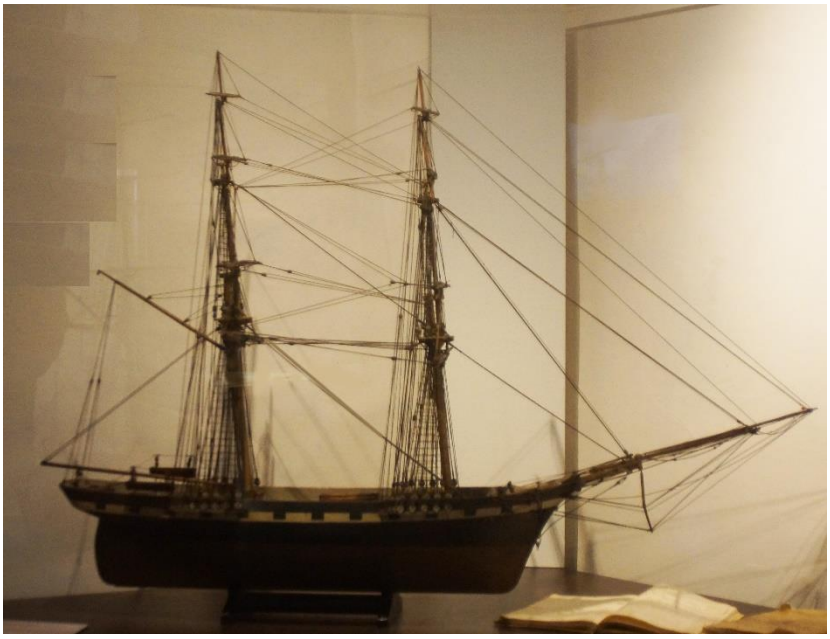
Je ne résiste pas à mettre d'ailleurs le détail autour de Saint Tropez

Au début les marins de Saint Tropez sont surtout des pêcheurs

Puis se développe le cabotage, c'est-à-dire une navigation proche du littoral de cap en cap pour le transport des marchandises, bois, vin, poisson séché, blé, produits manufacturés…comme ci-dessous des bols.

Les caravanes

Dès la fin du XVIème siècle les marins tropéziens vont être nombreux à participer aux caravanes, c'est-à-dire une activité règlementée pour transporter d'un point à l'autre de l'empire Ottoman des marchandises et des personnes et ce à partir de ce qu'on appelle les échelles du Levant, les provençaux pallient ainsi la faiblesse de la marine ottomane et certains feront fortune comme Michel Pacha. *(Voir son histoire dans l'annexe 2 du document consacré à La Seyne ou dans la monographie sur Sanary)*



Un brick de commerce du XIXème,

Bâtiment à deux mats et voiles carrées.

Grands voyages

A la fin du XVIIIème les armateurs marseillais commencent à faire de grands voyages vers les Antilles ou même l'Inde et utilisent les compétences des marins tropéziens qui seront nombreux à embarquer sur les 3 mats transocéaniques.

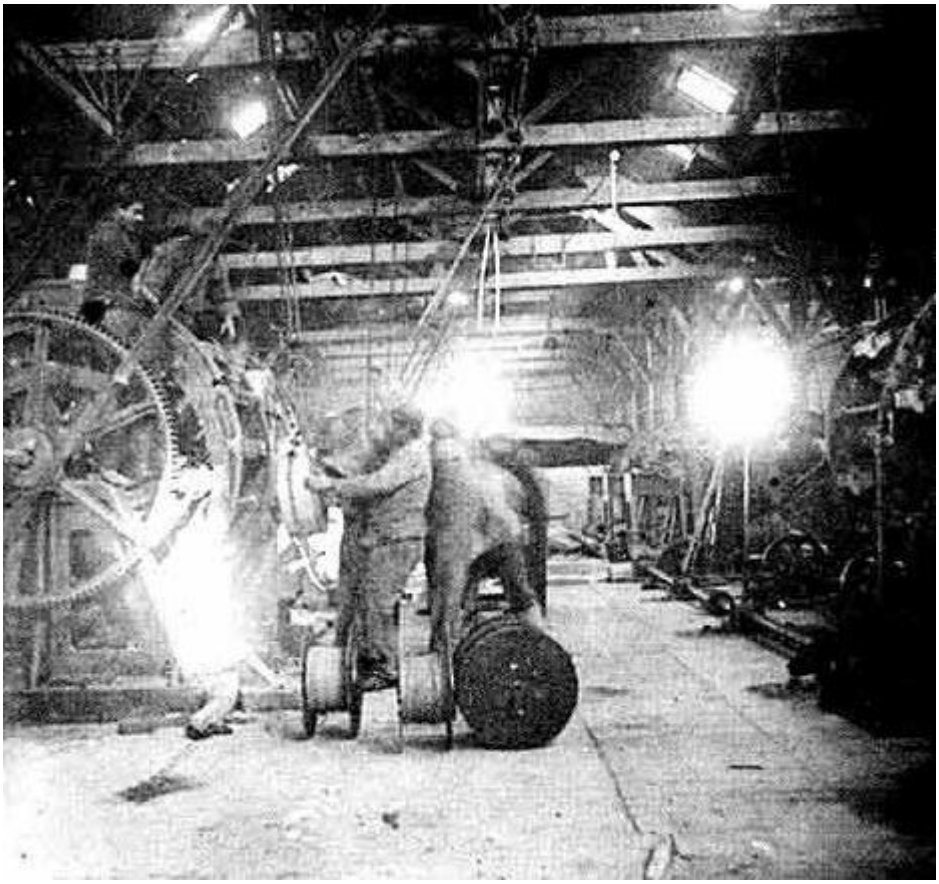
Superbe peinture du 3 mats Suzanne avec sa voilure impressionnante construit en 1900 il allait chercher le nickel en Nouvelle Calédonie notamment et était commandé par un tropézien, Jean Condroyer. La vapeur va faire disparaitre progressivement les bateaux à voile.

Ainsi à partir de Marseille vont se développer après 1950 les lignes à destination des Antilles ou de l'Amérique du sud, à bord de paquebots comme celui-ci, le Provence, les marins tropéziens y prendront certes part mais en nombre limité car un autre destin se profile pour Saint Tropez, le tourisme.

Les chantiers navals de Saint Tropez

Cette peinture d'Auguste Pégurier (peintre tropézien) date de 1878 et montre les chantiers navals de l'annonciade.

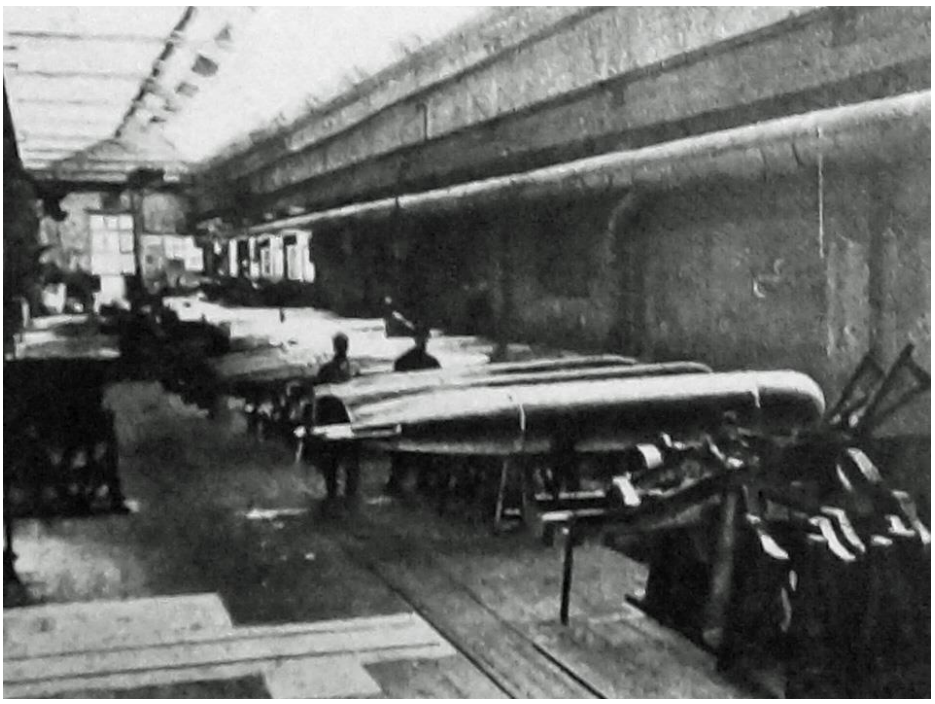
Avec le temps ce sont d'autres activités en rapport avec la mer qui vont se développer à Saint Tropez comme l'usine de câbles Grammont.

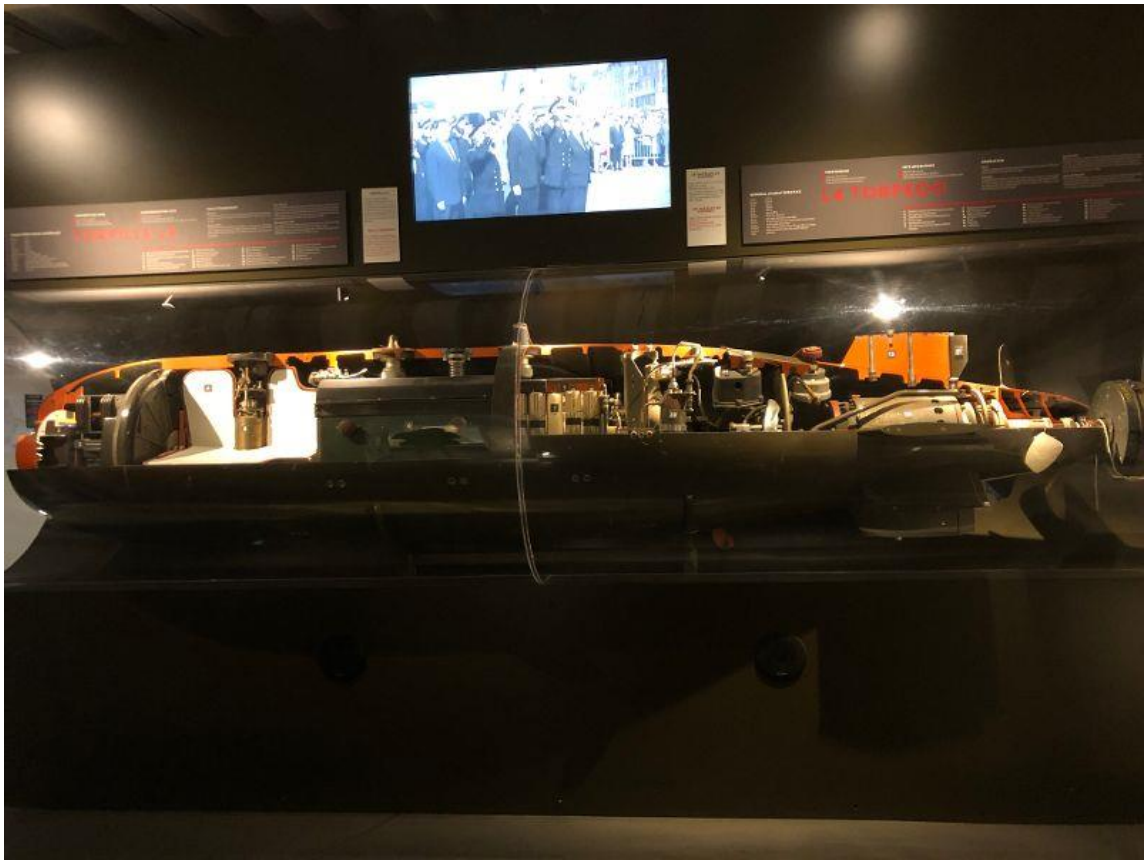


Alexandre Grammont industriel obtient l'adjudication de la construction et de la pose d'un câble sous-marin entre Marseille et Bizerte. Il fait alors construire une usine dans la baie des Cannebiers à Saint Tropez dont l'activité commencera en 1892 et qui contera jusqu'à 150 ouvriers car avec l'essor du téléphone de nombreuses liaisons par câble sont nécessaires, ainsi plus de 5 500 km de câbles seront produits à Saint Tropez. Mais après la 1ère guerre mondiale, l'activité sera mise en sommeil et terminée en 1952, les bâtiments rasés.
Le fils d'Alexandre Grammont, Georges, est celui qui va créer le musée de l'Annonciade.

L'usine des torpilles

Cette usine fut fondée en 1912, aujourd'hui elle fait partie du groupe DCNS et emploie encore environ 300 personnes, le site est à Gassin.





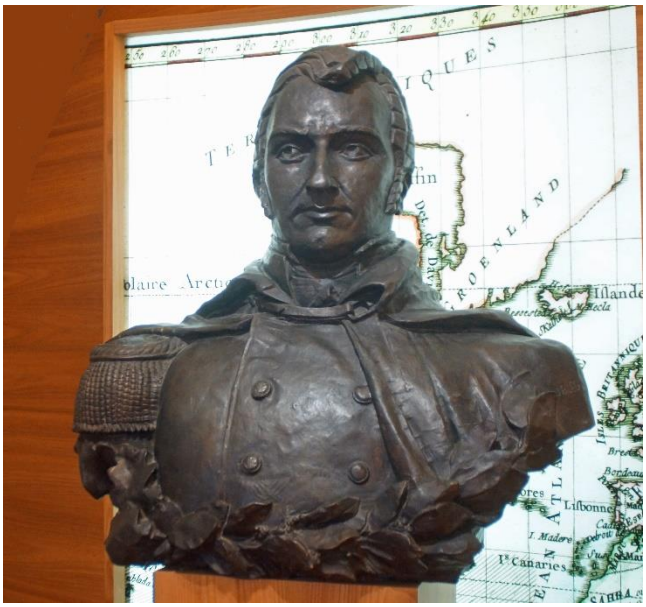
Une torpille moderne la Torpedo.

Enfin on ne peut quitter le musée sans évoquer les grands hommes de Saint Tropez

Pierre André de Suffren (1729-1788)

Sa famille possédait la seigneurerie de Saint Tropez au XVIIIème siècle.
Il a effectué une remarquable carrière dans la marine royale et atteint le garde de Vice-amiral.
Il devient célèbre lors de la guerre d'indépendance américaine où il bat les Anglais 5 fois dans l'océan Indien.
Membre de l'Ordre de Malte c'est pour cela qu'on parle du bailli de Suffren.

Hippolyte Bouchard (1780-1837)



De famille tropézienne il a été d'abord pêcheur, puis après avoir été marin lors du Consulat et de l'Empire il part chercher fortune aux Amériques et plus spécialement en Argentine où il se met au service des révolutionnaires en 1809. De 1817 à 1819 il fait un tour du monde en combattant les Espagnols partout où il les trouvait et notamment lors de la guerre d'indépendance du Pérou en 1820.
Il mourra en 1837 dans sa résidence péruvienne de Nazca.

Jean François Allard (1785-1839)

Il est né dans une famille de capitaines marchands de Saint Tropez. Il va quitter la France et en 1822 se mettra au service du roi du Penjab pour réorganiser son armée.
Le résultat sera probant et il deviendra généralissime des armées du Lahore.
Il décède en 1839 et est enterré à Lahore. Son épouse, la princesse indienne Banou Pan Deï repose au cimetière marin de Saint Tropez.

Ainsi toutes les mers du globe ont vu passer les marins tropéziens « Braves, « excellents », « renommés » et dont le courage était réputé mais l'exiguïté du port les forçait à aller s'embarquer à Toulon ou Marseille.

De ce passé maritime il reste encore des traditions, le port de plaisance et l'organisation de la Giraglia Rolex Cup au mois de juin et les Voiles de Saint Tropez en automne qui accueillent certains des plus beaux voiliers du monde. (On peut voir une vidéo de 8 minutes que j'ai réalisée sur Les voiles de Saint Tropez 2009 - https://www.youtube.com/watch?v=aTE3bWnVxb0)

Pour terminer ce panorama, le voilier de course appelé *Virtuelle* et conçu par le diseingner Philippe Starck dont il écrit qu'il a voulu *« faire une fusée d'argent d'où apparaît le rêve »*

Et on quitte la citadelle dont les douves ne servent plus à protéger mais qui abritent les répétitions des fifres et tambours pour la prochaine bravade de Saint Tropez

FIN

Photos et réalisation Jean Pierre Joudrier

Avril 2022

Les commentaires doivent évidemment beaucoup aux notices disposées dans le Musée.