



Institut méditerranéen
RM2E - Revue de la Méditerranée
Edition électronique

Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire

École Nationale Supérieure Maritime,
Bou Ismail (Algérie) 29-30 octobre 2014

textes édités par
Agnès Charpentier et Michel Terrasse

Numéro spécial
Tome III - Année 2016
ISSN : 2274-9608

pour citer cet article :

Morucci, Francesca, Pichi, Francesca « La vieille forteresse de Livourne, interface historique entre ville et port », *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, RM2E - Revue de la Méditerranée, édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 211-234.

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Morucci-Pichi_2016-III-1.pdf

Pour contacter la revue
secrétariat de rédaction : redaction@revuedelamediterranee.org

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

LA VIEILLE FORTERESSE DE LIVOURNE, INTERFACE HISTORIQUE ENTRE VILLE ET PORT

Francesca Morucci
Francesca Pichi

Autorité Portuaire de Livourne

Les villes portuaires doivent faire face à des changements qui concernent les aspects économiques et ceux culturels et patrimoniaux. Le port, lieu mythique, de frontière, de périphérie, lorsqu'il se trouve dans le centre-ville, fascine depuis toujours et ses composantes historico-artistiques constituent, ou au moins le devraient, un élément d'importance culturelle et paysagiste, source d'attraction touristique.

Le thème du rôle du patrimoine portuaire est essentiel aussi pour la ville de Livourne (Italie), qui présente des témoignages historiques importants tels que la Vieille Forteresse, par exemple, qui se trouve à l'intérieur du territoire portuaire.

La Vieille Forteresse constitue l'extrémité Nord-Occidentale du centre historique de Livourne, point de départ du pentagone de Buontalenti, qui représente le premier plan de la ville et date du XVI^e siècle. Adjacente côté Nord au port Médicéen et à proximité de la Gare Maritime, elle se trouve finalement sur l'interface ville-port depuis sa naissance. En partie propriété de l'État et de l'autre de la Chambre de Commerce de Livourne, elle est considérée comme le symbole de la ville, creuset de cultures et du brassage des populations, notamment dans les premiers siècles de sa vie.

Cette valeur dérive non seulement de l'histoire, qui classe la Forteresse comme

le plus ancien lieu de défense du port et de la vieille ville, né autour des activités portuaires, mais provient aussi de son même emplacement physique: elle se situe en effet en continuité entre terre et mer, port et ville, passé et futur.

Reconnue comme monument de grand intérêt et liée par un décret historico-artistique du 16 février 1966 par la Loi 1089/39, la Vieille Forteresse a été rouverte en 2013 au grand public afin d'en valoriser les particularités liées à l'aspect paysager, architectural et culturel.

Grâce à sa position stratégique, dans le cœur du tissu urbain, à deux pas du centre économique et commercial de Livourne, et à l'ampleur des espaces internes, elle a assumé, en termes stratégiques et logistiques, des fonctions qui ont disparu peu à peu mais d'autres sont en train d'être réélaborées. Tout d'abord, elle représente de nouveau, non seulement métaphoriquement, la porte d'accès à la ville, mais aussi la première carte de visite de quiconque qui arrive à Livourne par mer, lieu d'accueil excellent. Ensuite, lieu de valeur incontestable historico-artistique, s'étant prêtée depuis quelques années à la réalisation d'une série d'événements culturels et d'accueil touristique qui ont eu une réponse positive, elle peut être considérée comme un véritable réservoir de différentes activités, en commençant tout d'abord par la culture.

Notre article prendra en considération son

évolution du XV^e au XX^e siècle, traitant des différentes transformations vécues et de son insertion dans le territoire portuaire et dans celui urbain. L'on abordera aussi le thème des nouvelles fonctions qu'elle pourrait accomplir dans l'avenir, en essayant de mettre en évidence que, malgré les conquêtes et les conflits qui lui ont infligé d'importants changements, la Vieille Forteresse représente un atout important à prendre en considération pour le développement touristique actuel de la ville.

Les mutations de la ville portuaire : évolution historique du port et de la ville

La ville de Livourne est géographiquement bien positionnée, au centre de l'Italie et de la Méditerranée. Elle est un cas particulier parmi les villes italiennes, car elle a été fondée à la fin de la Renaissance au service du port. Ceci suite à un acte politique et économique de grande prévoyance que la famille des Médicis, Grands-ducs de Toscane, ont accompli après l'acquisition en 1421 des ports de Pise et Livourne pour faire de l'escale livournaise un centre d'échanges entre la Méditerranée et l'Europe du Nord (fig. 1).

Mais les premiers témoignages de celle qui sera par la suite la ville de Livourne remontent plus arrièrè dans le temps et sont liés à l'histoire de la Vieille Forteresse, comme nous le verrons mieux plus avant.

Étant donné l'état de décadence du port de Pise, dû à son comblement à cause des marées montantes, en 1537 Côme I de Médicis, premier Grandduc de Toscane, décide de construire à Livourne une grande escale maritime. En 1565 il réforme le système douanier faisant de Livourne un Port Franc.

Cet acte représentera le point de départ de la fortune de la ville avec la mise en valeur du port dépôt. Beaucoup de marchands étrangers s'y

installent en effet à partir du XVI^e siècle, grâce à une série de lois du Grand-duc Ferdinando, dites « livornine », qui instituent des privilèges pour la ville de Livourne et assurent la liberté aux étrangers, notamment en matière de religion. Suite à ces lois « livornine », en peu de semaines l'architecte Cogorano, qui dirige les travaux de la ville, peut compter sur plus de cinq mille nouveaux ouvriers, la plupart aventuriers, désespérés qui voulaient couper avec leur passé. A cela s'ajoute l'intention des puissances nordiques d'avoir un port de référence en Méditerranée.

Livourne est donc le fruit d'une rencontre entre trois volontés : la volonté étatique - elle est une création des Médicis - la volonté des puissances nordiques, en particulier de l'Angleterre, dont l'affirmation en Méditerranée est concomitante de l'affirmation de Livourne comme un grand port italien et méditerranéen, et la volonté des marchands et des différentes communautés de négociants liés aux trafics portuaires qui animent alors le grand commerce en Méditerranée (fig. 2). Cette conjonction permet l'affirmation de Livourne en tant que port international cosmopolite et entraîne une réelle diversité de sa population¹. Le port est donc né avant la ville qui s'est peuplée grâce à la nécessité de main-d'œuvre pour l'agrandir. L'imbrication naît à ce moment et se poursuit jusqu'à nos jours, donnant lieu à une ville cosmopolite basée sur l'activité portuaire.

Dans les vues d'autrefois, le port apparaît comme une immense place qui longe la mer sur laquelle la ville se penche. Pendant longtemps cette vision unitaire a caractérisé Livourne et beaucoup de villes de la période préindustrielle, dont les images montraient presque toujours la

¹ Samuel Fettah, « Le Cosmopolitisme livournais : représentations et institutions (XVII-XIX^e siècles) », dans *Cahiers de la Méditerranée*, n°67, décembre 2003, p. 51-60.

LA VIEILLE FORTERESSE DE LIVOURNE



fig. 1- Vue de Livourne au moment de l'acquisition de la part de Florence (1421),

© Collection Autorité Portuaire de Livourne



fig. 2- Plan du Port Franc de Livourne XVI^e siècle.

© Collection Autorité Portuaire de Livourne

façade portuaire.

À la fin du XVI^e siècle, la réorganisation du port et de la ville est confiée à Bernardo Buontalenti qui prend comme référence les traités maniéristes et le modèle du port nordique d'Anvers, réalisant un projet de ville avec un plan pentagonal, avec la base au Nord, aux extrémités la Vieille Forteresse à l'Ouest et la Nouvelle Forteresse à l'Est et le sommet au Sud (fig. 3).



fig. 3 - Vue du projet du Pentagone de Buontalenti (XVI^e siècle).

© Collection Autorité Portuaire de Livourne

Pendant le règne de Ferdinando de Médicis se réalisent les œuvres les plus importantes: la nouvelle enceinte des remparts de la ville, le Fossé Réal, à sa protection, communiquant avec la mer et la Forteresse Nouvelle au Nord-Est. Celle-ci s'ajoute à la Forteresse Vieille réalisée en 1519, sur dessin de Antonio San Gallo, englobant l'ancienne Quadrature des pisans, à

Ouest du port, comme nous le verrons après.

Son fils Côme II (1609-1621) réalise, dans la deuxième décennie du XVII^e siècle, le Quai Côme, l'actuel Quai Médicéen, composé par une falaise extérieure et un quai intérieur à deux voies.

A la moitié du XVII^e siècle Livourne est désormais une ville complètement marchande.

Dans les années 1700 à 1750, le nouveau quartier baroque, la « Venise Nouvelle », qui est alors créé à proximité du port, devient le symbole de cette ville mercantile, utilisant les fossés des fortifications, fournis de parapets et de marches, comme des voies d'eau commerciales¹. Ce réseau de canaux au fil des années assume plusieurs fonctions: un système de défense de la ville (1500-1600), un système de voies d'eau commerciales (1700-1960) et un système d'amarrages pour la plaisance nautique locale jusqu'à aujourd'hui (fig. 4).

Avec l'accroissement de la « Venise Nouvelle », la ville Médicéenne prend ainsi l'aspect d'une ville sur l'eau, avec les canaux, les ponts, les marches et les caves au niveau des fossés, projection de la zone portuaire dans la ville. Nous voyons par là que Livourne a historiquement une liaison intime avec l'eau qui se manifeste au-delà du port. Les canaux et les fossés en sont les témoins.

En 1750 la ville est entièrement entourée d'un canal fortifié et le Quartier « Venise Nouvelle » est traversé par des fossés avec ses deux forteresses d'un côté et de l'autre. Son importance architecturale-urbaine est connue et citée partout (fig. 5).

En 1737, la dynastie des Médicis ayant pris fin, grâce à des accords entre les grandes puissances, le Grand-duché est remis à François

¹ D'où le nom du quartier qui ressemble à Venise.

LA VIEILLE FORTERESSE DE LIVOURNE



fig. 4 - Le quartier de «Venezia Nuova - Venise Nouvelle» (XVII^e siècle),
© Autorité Portuaire de Livourne



fig. 5 - La Venise Nouvelle de Livourne

de Lorraine, mari de la reine d'Autriche, Marie Thérèse de Habsbourg, future impératrice.

En 1776 il y a une expansion de la ville au-delà du Fossé Réal, éliminant les fonctions militaires que ce dernier avait et le rendant une voie d'eau commerciale avec les caves souterraines annexées.

Après une courte période sous Napoléon, la Restauration, avec le retour de Ferdinand III de Lorraine (1815-1824), entraîne un contrôle plus grand du centre sur la périphérie, faisant perdre à Livourne l'autonomie qui l'avait caractérisée pendant longtemps. Lentement, la ville perd ses immunités civiles et pénales, de même que celles afférentes aux différentes religions. Il reste seulement les exemptions fiscales liées au régime du Port Franc. En plus, le développement de la navigation à vapeur et les caractéristiques nouvelles des trafics internationaux à la suite de la Révolution industrielle affectent son commerce. Livourne commence à voir son importance diminuer par rapport à d'autres ports de la Méditerranée qui ont des liaisons plus faciles avec l'intérieur. En 1839, avec le « Plan Bettarini », les remparts de Buontalenti sont détruits, remplacés par une architecture urbaine, et le Fossé Réal est ajusté. Dans ces mêmes années, le Grand Duc Léopold II décide d'agrandir l'aire du Port Franc par une nouvelle enceinte de remparts avec seulement des fonctions d'octroi, incluant les faubourgs.

Avec l'unité de l'Italie le 1^{er} janvier 1868 le statut de Port Franc est aboli et en contrepartie on institue un Port Franc.

Le premier vrai Plan Régulateur du Port est rédigé par l'Ingénieur Luigi Cozza, approuvé en 1908 et inséré dans le plus vaste projet de réorganisation des ports italiens par les soins d'une commission parlementaire instituée en 1906.

En 1922 un nouveau projet prévoit un

grand port industriel intérieur obtenu avec le raccord des canaux avec le bassin portuaire et l'implantation de nouvelles industries, directement au contact des quais, à la suite de quoi le port opérationnel commence à se détacher physiquement de la ville, tandis que les activités commerciales et de dépôt des marchandises sont encore effectuées au centre-ville.

A partir des années 1930, avec la loi n. 1012 du 1929 les facilitations et des exemptions fiscales pour les zones portuaires et industrielles sont confirmées. On définit ainsi la tendance à la construction d'installations industrielles à l'extrémité de la ville, vers les zones marécageuses au Nord, ce qui a favorisé l'extension de la cité vers le Sud, et la définitive indépendance physique du port de la ville.

Avec les bombardements de 1943 la zone portuaire subit de dommages, aggravés par les démolitions des Allemands qui, dans leur retraite, veulent empêcher les Anglo-Américains d'utiliser le port. Dans la phase de reconstruction, la séparation entre la planification du port et celle de la ville se manifeste officiellement pour la première fois. En plus, l'on doit reconstruire presque toutes les œuvres portuaires et les zones de la ville contiguës à l'aire portuaire.

Un nouveau Plan Régulateur du port est donc rédigé et approuvé en 1953¹. Ce dernier

¹ Ce plan a été valable jusqu'à nos jours, essentiellement à cause de l'incapacité des entités publiques d'arriver à une nouvelle planification, une fois terminée celle prévue en 1953. Cette incapacité a motivé un retard du port de Livourne par rapport aux autres ports italiens, notamment celui de Gênes, en relation avec les problèmes structuraux que nous pouvons résumer en deux points : le fond peu profond et un nombre réduit de quais, qui dépend aussi d'une mauvaise programmation de la part de l'État italien. À ces deux causes, il faut aussi ajouter la privatisation des quais, qui commence à se mani-

prévoit la réalisation d'œuvres nouvelles et la séparation entre port et ville qui sera de plus en plus marquée jusqu'aux années 2000 quand, par contre, l'idée d'intégration ville-port se manifeste à nouveau. D'autant plus que le port reste encore le palimpseste le plus lisible de la ville et, surtout, l'acteur essentiel de son développement économique, de même qu'un des moteurs de l'économie régionale.

Aujourd'hui le port de Livourne et sa ville représentent le pôle infrastructurel-logistique pivot du couloir Tyrrhénien. À l'instar de nombreux ports, Livourne, port multifonctionnel, a subi en 2009 une contraction de son activité à 26, 77 MT (-21,3%). En 2013 le trafic est remonté à 28, 000 MT, dont EVP 560.000, sans retrouver toutefois son niveau de 2008 (34 MT). Sa physionomie économique a toujours été caractérisée par un équilibre relatif entre importations et exportations, avec une forte composante de marchandises non conteneurisées et un secteur passagers en progression constante, aussi bien pour les ferries que pour les croisières. Si son équilibre économique s'est maintenu constant dans le temps, sa conformation spatiale, nous l'avons vu, a enregistré des changements considérables. De la graduelle transformation d'escale terminale, pour sa nature d'emporium, à port moderne, nœud d'un réseau logistique nationale et internationale, le port abandonne les caractéristiques d'infrastructure intégrée à la ville.

Parallèlement à cette distance physique, on a assisté dans la deuxième partie du siècle dernier, à un éloignement du port de l'imaginaire des habitants, ce qui a contribué à rendre moins solide la relation ville-port et à créer une

distance immatérielle entre les deux instances.

C'est pour cela que la planification urbanistique du territoire portuaire dans les derniers vingt ans s'est posé le problème de requalifier les aires d'interface entre ville et port. La Vieille Forteresse représente un des points de force de cette requalification.

La Vieille Forteresse, lieu emblématique de la ville de Livourne

La Vieille Forteresse constitue l'extrémité Nord-Occidentale du centre historique de Livourne, adjacente côté Nord au port Médicéen et à proximité de la Gare Maritime. Actuellement elle est la propriété du Domaine de l'Etat et de la Chambre de Commerce de Livourne qui possède les 1.800 m² de tunnels depuis 1939 (fig. 6).

Évolution historique de la Vieille Forteresse

Pour pouvoir comprendre totalement les multiples et polyédriques valeurs de la Vieille Forteresse annoncés dans l'introduction, il est nécessaire de faire un bref rappel de ses origines et de son histoire que, comme nous l'avons déjà dit, est à la base de celle de la ville.

Les premières installations des aires proches de celle qui sera la zone occupée par l'actuelle Vieille Forteresse remontent à l'époque classique. On a retrouvé des traces de fréquentation d'un point d'abordage datant de la période étrusque (VII^e-I^{er} siècles avant JC). Plus récemment, ont été individualisés des restes d'un point d'abordage datant de l'ère républicaine ainsi que des morceaux d'un édifice à caractère commercial datant de l'époque impériale (II^e-IV^e siècles après Jésus-Christ) relatifs aux infrastructures d'un port. Dans la seconde moitié du VIII^e siècle / début du IX^e siècle après JC, le point d'abordage

fester dans les années 1950-1960, la spécialisation productive et l'autonomie fonctionnelle du travail portuaire. Le nouveau Plan Régulateur du port a été présenté en Mars 2015.



fig. 6 - Vue aérienne de la Vieille Forteresse (actuelle)

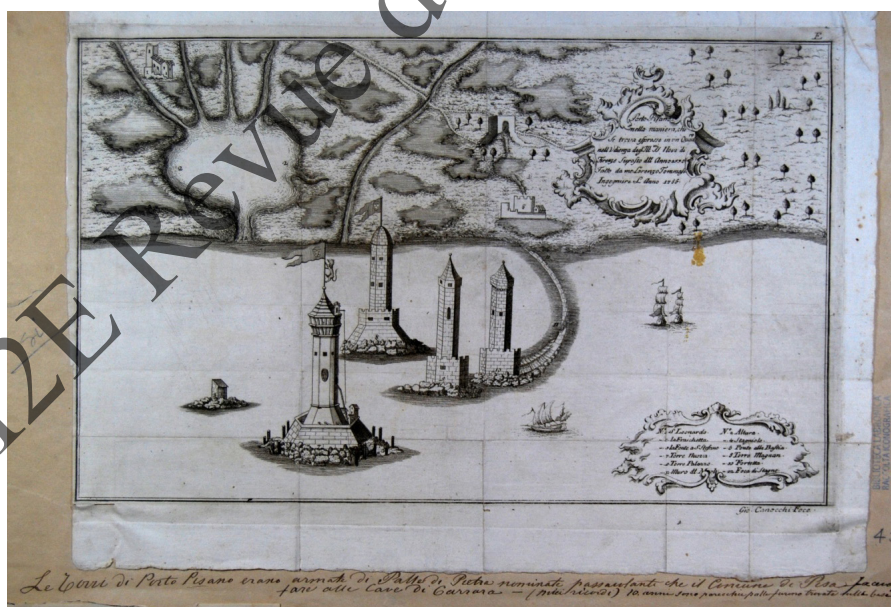


fig.7 - Le château maritime (XI^e siècle). © Collection Autorité Portuaire de Livourne

assuma le rôle d'avant-port de la ville de Pise. Celle-ci bientôt (XI^e siècle) deviendra une des Républiques Maritimes, et on commença à nommer ce point d'abordage « Porto Pisano-Port Pisan », étant donné qu'il était situé à la limite du « Sinus Pisanus » – espace marino-lagunaire comprise entre la Pise et la Livourne actuelles. Cette espace avait été nommée « Pleberii portus », c'est-à-dire le «village du port» déjà à partir du X^e siècle et était constitué d'un petit promontoire rocailleux empiétant sur la mer. C'est ce *rocher* qui accueille la première installation de Livourne, bien avant qu'elle ne soit élevée au rang de ville en 1606 comme nous le verrons.

L'activité maritime de la République Pisane, développée en un système portuaire qui prévoyait la collocation à Pise des infrastructures telles que l'arsenal, la douane, et le bazar et au Port Pisan de celles à caractère logistique portuaire (le quai, les bassins de mouillage, les tours de défense, la source d'approvisionnement hydrique, les entrepôts) favorisa très tôt le développement de Livourne. Ce dernier, de port de Pise commença son évolution tout d'abord en château maritime de défense de la côte, déjà répertorié en 1017, et ensuite en bourg (fig. 7).

Dans la seconde moitié du XII^e siècle, la construction de nouvelles structures du Port Pisan facilita davantage le développement de l'installation voisine proto-urbaine portuaire nécessaire pour développer les activités de charge/décharge des marchandises des navires. Au début du XIII^e siècle, le château de Livourne comprenait un édifice en pierre ou en bois. Il était doté de remparts avec une tour carrée (érigée aux environs de l'an 1000) était protégé par un fossé et était relié à une route qui l'unissait au Port Pisan et à Pise. En cas de danger, les soldats et la population locale pouvaient se réfugier à l'intérieur. Aux environs de 1241, suite à la victoire des pisans sur Gênes, fut

érigée à environ 30 mètres de la tour carrée, une grande tour circulaire, improprement appelée par la suite « Mastio (Torre) di Matilde - tour de Mathilde », du nom de Matilde di Canossa, comtesse qui vécut du 1046 au 1115 régnant sur l'actuelle Toscane.

L'intérêt constant de Pise pour le développement et pour la défense de la nouvelle installation eut pour conséquence entre 1369 et 1374 la construction de la «Rocca Nuova-Nouvelle Forteresse», aujourd'hui appelée «Quadratura dei pisani-Quadrature des pisans». Il s'agissait d'une sorte de ceinture murale en forme presque carrée et composée d'une série de logements et de locaux utilisés comme entrepôts d'une hauteur moyenne d'environ 4,80 m au-dessus du niveau de la mer qui unissait la tour carrée médiévale et la grande tour à planimétrie circulaire dénommée « Mastio (Torre) di Matilde - tour de Mathilde » (fig. 8).



fig. 8 - La Quadratura des Pisans aujourd'hui
(photographie de Paolo Pampana)

Une autre conséquence fut, en 1392, l'édification de nouveaux remparts qui, partant de la grande tour, entouraient le bourg et la darse, la « Cala Liburnica - Cale de Livourne », pour se raccorder à la « Rocca Nuova-Nouvelle

Forteresse ». La fortification avait des fonctions de citadelle sur la mer pour défendre l'entrée Sud de ce qui restait du Port Pisan ensablé et de la crique voisine « Cala Liburnica - Cale de Livourne » et elle était aussi le siège de la garnison du port. Le village de Livourne était alors constitué d'une rue publique principale qui, en partant du noyau plus vieux du château, se ramifiait en ruelles et à une place publique.

L'ensablement progressif du Port Pisan et le développement continu du bourg de Livourne en centre directionnel des activités maritimes du système portuaire, pisan auparavant et florentin ensuite, rendirent ce dernier un lieu stratégique.

La seigneurie médicéenne de Florence au début du XVI^e siècle décida une importante transformation des structures préexistantes avec un renforcement défensif ultérieur et la transformation en une vraie forteresse avec des remparts. Ceci va constituer celle qu'on appelle aujourd'hui la « Vieille Forteresse ». Les travaux démarrèrent en 1519 sous le projet d'Antonio Sangallo il Vecchio (le Vieux) dans l'espace compris entre les maisons du bourg et la « Rocca Nuova-Nouvelle Forteresse », avec la construction du bastion de « l'Ampolletta » et se conclurent en 1534, sous le règne du duc Alexandre de Médicis. Quelques années plus tard, le Grand-duc Côme I^{er} de Médicis y réalisa un palais qui fut complété en 1546 et qui s'élevait au-dessus de la « Quadrature des Pisans », dominant le profil de la Forteresse (fig. 9).

Aux environs de l'an 1546, la « Porta del Soccorso- porte du Secours » fut ouverte dans la courtine sud et un appontement sur la darse fut réalisé¹ (fig. 10).

¹ De cet appontement, au mois d'octobre 1600, la princesse Maria de Médicis s'embarqua sur la galère « Capitana Nuova- Capitaine Neuve » pour rejoindre la France où elle allait épouser Henri IV.

Le successeur de Côme I^{er}, François I^{er}, fit créer un petit palais face à la mer, sur la courtine Sud, et, sur le côté opposé, une petite chapelle dédiée à San Francesco, où en 1606 se déroulèrent les cérémonies solennelles pour l'élévation de Livourne au rang de ville.

Avec l'agrandissement de la ville, La Vieille Forteresse devint le cinquième bastion de l'enceinte pentagonale du Bontalenti et maintint son rôle de rempart défensif de la ville côté mer, en conservant intacte sa structure bastionnée et son installation maritime. Ce côté maritime diminua cependant au début des années 1800 avec l'ensevelissement d'une partie de l'étendue d'eau et la réalisation d'une grande place servant de dépôt aux marbres. A la fin de la dynastie des Médicis le Grand-Duché de Toscane passa à la famille des Lorena. La Vieille Forteresse devint sous cette dynastie le siège d'une caserne militaire (1769) pour les nobles, puis un prison pour des prisonniers aux travaux forcés à la fin du XVIII^e siècle.

Sous l'occupation napoléonienne, les remparts furent augmentés avec une haute muraille et l'on créa des embrasures pour les canons (fig.11).

Après 1855, le côté maritime se réduit ultérieurement avec la construction d'un terre-plein sur la mer, entre le bastion du « Forte San Pietro - Fort Saint Pierre » et la Vieille Forteresse, voulu par le Grand-duc Léopold II afin de faciliter les activités portuaires à travers la construction de la gare maritime et du bureau des douanes. En plus, furent construits à l'extérieur du murage de la Forteresse des darses et des quais, constituant un nouvel espace portuaire (fig. 12).

Utilisée en partie comme prison et incorporée successivement dans la zone douanière du port, la structure militaire, à partir de la moitié du XIX^e siècle et jusqu'aux premières décennies du XX^e siècle, subit de nombreuses modifications

LA VIEILLE FORTERESSE DE LIVOURNE



fig.9 - G.M.Terreni – La Vieille Forteresse. © Collection Autorité Portuaire de Livourne



fig. 10 - Vue actuelle de la Porte du Secour (Photographie de Paolo Pampana)



fig. 11 - 1796, Entrée des Français dans Livourne, Collection Autorité Portuaire de Livourne



fig. 12 - 1817, Plan de Livourne. © Collection Autorité Portuaire de Livourne

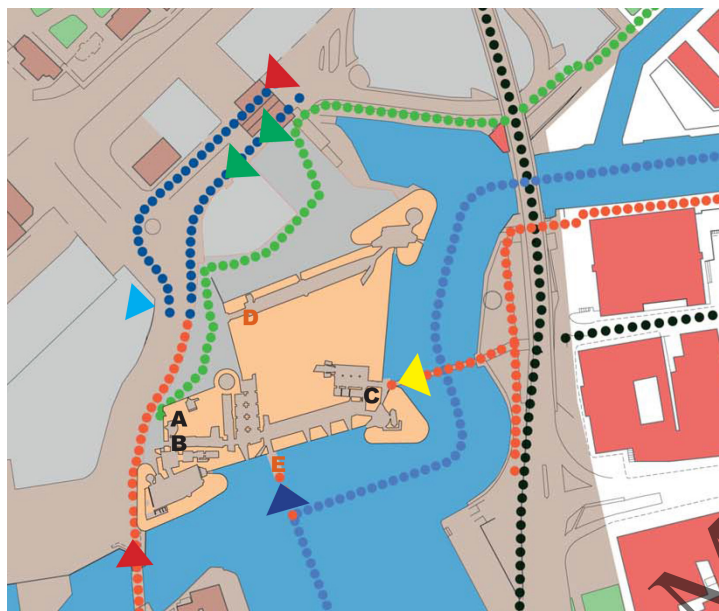


fig. 13 - Les accès actuels de la Forteresse



fig. 14 - Niveau de la plateforme centrale de la Forteresse



fig.15 - La Palazzina del Capitano, siège du Livorno Port Center (photographie actuelle)

avec l'ouverture de nouveaux arches internes et externes à la ceinture murale.

Pourtant, de la fin du XIX^e siècle et jusqu'aux destructions belliqueuses, les dernières mutations ne changèrent pas trop sa destination et contribuèrent par contre à la transformer en élément urbain dans le contexte citadin avec résidences, magasins et bureaux. Au début du XX^e siècle, le rôle de la Forteresse commença à décliner progressivement. En 1912 les galeries furent destinées à entreposer des huiles minérales et ainsi des passages dans les remparts furent créés pour rejoindre le terre-plein externe. Après la 1^{ère} guerre mondiale, des magasins et des dépôts furent construits sur les esplanades extérieures et en 1921, à la demande du génie militaire, l'entrée actuelle de la « Quadrature des pisans » fut ouverte. Les tunnels furent ensuite cédés au Conseil Provincial des Corporations de Livourne (aujourd'hui la Chambre de Commerce) qui les utilisa en tant qu'entrepôts jusqu'à la fin de 1943. A cette période, il faut faire remonter aussi les grandes ouvertures sur la darse, réalisées pour permettre le transport des marchandises.

La seconde guerre mondiale a causé d'importants dommages, détruisant en grande partie le Palais de Côme et la plupart des édifices présents, à l'exception de l'imposante « Mastio (Tour) de Matilde ». Après les premières interventions urgentes pour l'élimination des ruines, à partir des années soixante-dix un ambitieux programme de restauration du monument a été mis en œuvre, et est en partie encore en cours aujourd'hui, avec la volonté de restituer entièrement le complexe monumental à la ville. La restauration, menée par la Surintendance de Pise¹, était destinée à la consolidation des structures et à la valorisation de tout élément architectural qui pouvait permettre la jouissance et la lecture des différents composants constituant l'ensemble monumentale.

Aujourd'hui (fig. 13), au niveau des esplanades et des quais se trouvant à l'extérieur de la Forteresse, on peut voir les actuelles trois grandes entrées qui permettent l'accès du côté des tunnels Nord (D), Sud (B) et à l'espace appelé « Quadrature des pisans » (A). Après

¹ Qui a la juridiction sur le territoire de Livourne.

cette quadrature, on accède à la plateforme centrale et au tunnel Sud. On peut aussi y trouver deux accès par mer: le premier, qui s'ouvre sur la darse, est constitué du quai et de la « Porta del Soccorso- Porte du Secours » (E); le second, qui se trouve du côté retiré de l'oreillon du bastion «L'Ampolletta», permet d'entrer par la «Porta del Duca Alessandro- Porte du Duc Alexandre » (C), introduisant à la « Cour des armes» et à la montée qui conduit à la plate-forme centrale.

La « Cour des armes » nécessite une consolidation alors que les pièces qui la composent doivent être complètement récupérées. En ce qui concerne la courtine murée, uniquement celle côté Sud comprise entre le bastion de la « Cavaniglia » et celui de «l'Ampolletta» a été restaurée.

Sur la plateforme centrale se trouve l'église de « San Francesco-Saint-François », avec sa chapelle contiguë à l'intérieur de laquelle les autels (datant du V^e et du VII^e siècles) restent à restaurer. Le toit et les voûtes ont été par contre reconstruits (fig. 14).

A ce niveau se trouve aussi l'édifice dit « Casermetta » ou « Palazzo del Capitano - Palais du Capitaine », complètement restructuré et doté d'un ascenseur qui en permet la totale accessibilité. Ce dernier est actuellement le siège du *Livorno Port Center* (fig. 15).

Sur une partie du bastion dénommée «La Cavaniglia» persiste un édifice composé d'un rez-de-chaussée et d'un premier étage qui fut le palais du Grand-Duc François I^{er}.

Un autre édifice construit au XVII^e siècle le long de la courtine Est, sur un terre-plein, fut complètement détruit. Sont restées intactes des parties de murs du périmètre et quelques piliers centraux.

Dans cette zone au premier niveau, l'on trouve aussi les deux portions restantes de l'édifice qui constituait alors ladite «Casa di Cosimo- Maison

de Côme», non reliées entre elles. Le long du couloir Nord un petit édifice dit «Broletto» a été récupéré par ses structures horizontales pour éviter une détérioration excessive alors que son ensemble reste à rénover, autant du point de vue du bâtiment que du point de la conception des équipements. Une grande salle, à côté du «Broletto» (Salle « Ferretti ») a été récemment restaurée. En parcourant la rampe qui part de la plate-forme centrale, on rejoint le 1^{er} étage de la tour ronde dénommée « Mastio (Torre) di Matilde - Tour de Mathilde » qui s'élève sur deux autres étages. Depuis le 1^{er} étage de la tour, il est possible d'accéder et de parcourir le chemin de ronde de la « Quadrature des pisans » qui longe la courtine Sud entre le bastion de la « Canavaglia » et celui de « l'Ampolletta ».

Bien que lourdement touchée par les bombardements de la dernière guerre mondiale, à l'intérieur de la Vieille Forteresse, on peut encore reconnaître aujourd'hui les différentes interventions qui, au cours des siècles, modifièrent son utilisation. De château maritime pour la protection du système portuaire en habitation privée des Grands ducs des Médicis et de leur cour (1546), ensuite en garnison militaire (1737) pour décision du grand-duc Pietro Leopoldo des Lorena, jusqu'à devenir en partie dépôt de marchandises.

En considération de sa valeur tant historique qu'artistique, au lendemain de la guerre, en 1948, la gestion de la partie appartenant à la propriété domaniale de la Vieille Forteresse est passée des mains du Ministère de la Défense à celles de l'Instruction Publique. En 1966 la Forteresse a été reconnue d'intérêt historique et liée par décret historico-artistique du février 1966 d'après la loi n. 1089/1939.

Depuis 1968, la gestion est passée encore une fois, arrivant aux mains du Ministère pour les Biens et les Activités Culturelles et, par le biais de ce dernier, à la Surintendance de Pise qui a

pris le soin de la restauration et d'une progressive ouverture au public en tant qu'endroit monumental. Aujourd'hui, l'ensemble de la Forteresse présente des structures en bon état, grâce aux travaux entrepris à partir des années 1970. Toutefois, d'autres interventions de restauration et de consolidation devront être réalisées pour arriver à sa complète jouissance (fig. 16)



fig.16 – Vue de la Vieille Forteresse, entre le port et la ville

La restauration: île détachée ou citadelle insérée dans la ville ?

La Vieille Forteresse depuis son origine s'est caractérisée en tant qu'île détachée de la terre ferme, autant pour améliorer la fonction défensive que pour mettre l'accent sur le caractère de citadelle distincte du reste de la ville dans laquelle elle est pourtant insérée.

Mais, nous l'avons déjà dit, dès la moitié du XIX^e siècle, elle commença à perdre son caractère insulaire avec la réalisation de l'esplanade citée auparavant. L'ensevelissement total, qui à la fin du XVIII^e siècle intéressait seulement une partie, fit perdre ultérieurement à la structure son isolement constitué par les

fossés.

Au début du XX^e siècle, la Vieille Forteresse est désormais une structure militaire de forme triangulaire, composée de trois bastions de forme diversifiée rassemblés par une grande courtine murée et complètement englobée par le port et par la ville.

Après la deuxième guerre mondiale, une fois la restauration partie, les instruments urbanistiques ont commencé à s'intéresser à cette aire de la ville dont la Vieille Forteresse constitue le point focal. Le plan structural de la ville, approuvé en 1996, vise à lui conférer un aménagement urbain, encore plus moderne et fonctionnel, fidèle à son histoire, à ses vocations, à sa culture¹. Jusqu'à ce plan, l'interface ville-port ne figurait pas dans les programmations de la ville ni dans celles du port. A partir de 1996, la ville à sauvegarder doit être représentée par toutes les traces et témoignages historiques, redessinant les espaces publics, avec de nouvelles fonctionnalités. La Vieille Forteresse devient ainsi un des points fondamentaux de la requalification urbanistique et culturelle de la ville, à la fois témoignage historique et lieu public².

1 «*Piano strutturale della città di Livorno (Plan Structural de la ville de Livourne)*», 1996.

2 Le Règlement Urbain, approuvé en janvier 1999, accepte les orientations tracées pour le Plan Structural, indiquant avec plus de détails les prévisions des interventions sur le territoire. Il articule sa propre discipline sur deux niveaux, réglant les transformations des édifices, classés selon leur valeur historique et les transformations des espaces normatifs définis selon les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques. La Vieille Forteresse appartient au groupe 1, « monuments, remparts et fossés » pour lesquels ont été prévus des interventions de restauration philologique et à l'espace normatif de l'« implantation historique ». Les interventions prévues sont finalisées à la qualification de l'espace public et de qua-

La requalification de l'espace portuaire et de son front de mer constituent aussi une des principales interventions proposées par le nouveau Plan Régulateur Portuaire a été adopté en mars 2015. Ce Plan a l'intention de repenser l'aménagement de cet espace, de l'enrichir et de jeter les bases pour la requalification du système relationnel entre la ville et la mer, créant une connexion efficiente, une rationalisation et une requalification du port et de son interface avec la ville. En particulier, le réagencement des aires urbano-portuaires est considéré comme une opportunité d'un nouveau développement pour la ville, en récupérant les fonctions encore présentes, les intégrant à celles de la ville et en libérant les aires urbaines des interférences avec les activités portuaires. En ce sens, la rationalisation des destinations d'usage du territoire portuaire avec la création de véritables espaces spécialisés est fondamentale. Le premier pas vers cette direction est la réalisation du port touristique dans le port Médicéen et dans la Nouvelle Darse, avec la requalification des aires concomitantes. Cette opération est en cours et devrait être terminée dans les cinq années à venir. L'étape suivante sera de repenser l'espace de la Gare Maritime en la requalifiant et en l'intégrant à la ville, pour aussi faire face aux trafics croissants des croisières et des *ferries*.

Le port passager sera complètement concentré dans la partie la plus proche au centre historique de la ville, consolidant la situation actuelle. L'emplacement de points d'abordage (*ferries* et bateaux de croisières) dans l'espace du vieux port dans lequel la Vieille Forteresse est un des éléments principaux, créera les conditions pour une insertion adéquate de cette dernière au sein d'un espace portuaire conforme, dans un réciproque rapport de valorisation.

lité urbaine, récupérant l'image consolidée par son histoire. Elles s'inscrivent dans la ligne tracée par la restauration menée par la Surintendance de Pise.

Il est prévu dans ce contexte la récupération de la condition insulaire de la Vieille Forteresse au travers du démantèlement partiel de l'actuel quai portuaire, «Calata Sgarallino- Quai Sgarallino». Cette opération sera davantage valorisée si cette condition insulaire n'emmène pas à un isolement mais, par contre, positionne la Forteresse au centre de la requalification du centre-ville. La Forteresse récupérerait ainsi son image originaire et reviendrait l'élément caractéristique de la ville historique. Sa mise à l'eau, accompagnée de la restauration et de la transformation en équipement public, constituerait le point final de la récupération du front de mer de la ville.

La protection et la valorisation de la Vieille Forteresse doivent d'ailleurs être considérées soit pour son aspect monumental, en tant que valorisation des émergences historiques qui constituent la mémoire, soit pour son emplacement stratégique de charnière entre la ville et le port, rôle qu'elle a toujours endossé depuis ses origines. C'est pour cela que la condition d'île détachée doit forcément être liée à sa position de citadelle insérée dans la ville, à l'intérieur d'un espace dédié au port historique.

A ceci l'on doit ajouter la considération que Livourne pourrait devenir une ville à forte attractivité touristique, compte tenu de son rôle comme porte privilégiée de la Toscane et de l'Europe vers la Méditerranée. Le Plan d'Orientation Territoriale (PIT) de la Région Toscane, approuvé en 2007, reconnaît l'importance de la côte urbaine et la nécessité de procéder à une requalification globale et propose comme objectif de ressembler en un mode organique et fonctionnel les stratégies de développement régional avec les différents choix à moyen et long terme qui concernent l'ensemble du patrimoine commun de la région.

Dans les documents qui constituent le PIT, le rôle de Livourne comme port de la Toscane

apparaît évident par le fait qu'il l'a toujours été depuis ses origines, de même que son rôle en tant que centre fédérateur stratégique par rapport aux autres centres, en un système polycentrique d'intégration voué à sauvegarder et valoriser le territoire. La Vieille Forteresse pourrait devenir le symbole de cette position emblématique de Livourne.

Le plan de valorisation de la Vieille Forteresse

La progressive réouverture de la Vieille Forteresse, réalisée à partir de 1980, suite aux interventions de la Surintendance de Pise, a vu des hauts et des bas, des moments de pause et des moments d'accélération, mais depuis les années 1980 la Forteresse a été en grande partie restituée à la ville avec ses différentes fonctions.

En 2002, le professeur Marco Massa de l'Université de Florence a été chargé par l'Autorité Portuaire, en entente avec la Mairie de Livourne, d'étudier l'aménagement de l'espace charnière entre le port et la ville à insérer dans la partie du Plan Régulateur Portuaire relative au front de mer. Il s'agit d'un document à valeur d'orientation, avec comme objectif de coordonner les transformations de cette zone dont la Forteresse constitue l'élément principal de première importance.

Ce Plan de valorisation de la Forteresse soulève trois thèmes linéaires relatifs aux parcours et espaces publics : le premier est la nouvelle promenade de bord de mer, qui du Sud de la ville arrive jusqu'à la Vieille Forteresse et de là à la Gare Maritime. Sur celui-ci s'engagent d'un côté des parcours piétonniers directement vers le Port des Médicis (avec la possibilité de visiter les restes des fortifications des Médicis et le nouveau port touristique) et de l'autre côté des parcours menant directement au centre, à la fois terrestres et aquatiques (vers le musée de la Villa Mimbelli, le musée d'histoire naturelle,

le marché central et vers des parcours d'eau pour la tour de Marzocco et la Douane d'eau).

Le second thème concerne les parcours et les espaces en bord de mer dans le quartier « Venezia - Venise », jusqu'à arriver à la Nouvelle Forteresse. Ceci de façon à consentir la connexion piétonne entre le centre historique et le bord de mer tandis que le rétablissement d'un pont original sur le canal « Venezia - Venise », compléterait ainsi la récupération du quartier.

Grâce aux nouveaux passages piétons, l'ensemble du centre-ville pourrait converger vers la Vieille Forteresse et de là, à la terrasse du belvédère posé sur le toit du silo qui se trouve dans le port passagers une fois restauré, alors que des parcours protégés à la sortie de la Gare Maritime pourraient aussi converger vers la Forteresse. Cette connexion fonctionnerait dans les deux sens: d'un côté il introduirait la ville dans les nouveaux espaces publics de l'espace d'interface ville-port et de la Forteresse; de l'autre, à travers des parcours aisés, il orienterait les flux touristiques provenant de la Gare Maritime vers le quartier « Venezia - Venise » et le cœur historique de la ville. A ses alentours, un grand espace public destiné aux manifestations et aux événements pourrait être disponible.

Le troisième thème est celui de l'articulation d'espaces verts au Nord du port passagers, vers l'ancienne « Dogana d'acqua-Douane d'eau ». En particulier, la navigation du canal des « Navicelli » constituerait un élément important qui pourrait apporter une valeur ajoutée à la récupération de la Douane d'eau, du « Forte San Pietro - Fort Saint-Pierre » qui est à côté et à la valorisation du réseau des canaux.

En ce qui concerne l'espace qui nous intéresse particulièrement dans cet article et qui se positionne plutôt au niveau de second thème, le Plan propose entre autre de requalifier

le tronçon de la rue «della cinta esterna - de l'enceinte extérieure» compris entre la Douane d'eau et la Place du « Logo Pio-lieu Pieu » avec un parcours piétonnier et cyclable bordé d'arbres à côté des remparts.

De ces trois thèmes, nous voyons encore une fois que la Forteresse devient la charnière de la nouvelle relation entre la ville et le port et endosse une valeur de *land mark* fonctionnelle (fig. 17).

Fonctions actuelles de la vieille forteresse

L'ensemble monumental, une fois restauré à partir des années 1970, a été initialement utilisé pour des visites guidées. Dans le temps, il s'est vu rajouter d'autres fonctions qui ont permis d'en amplifier la jouissance et l'utilisation, notamment de nature culturelle. Malheureusement, le manque de financement et la difficulté de la part de la Municipalité de trouver un gérant capable de la valoriser au mieux, ont porté à une nouvelle fermeture en 2011. La Forteresse était devenue une émergence architecturale principale que la communauté livournaise entière regardait avec préoccupation et consternation. C'est à ce moment-là que s'insère l'œuvre entreprise par l'Autorité Portuaire de Livourne, qui depuis le 1^{er} août 2013 est devenue le gérant temporaire de la Vieille Forteresse en vertu des concessions souscrites avec les organismes propriétaires. Cette gestion était souhaitée par les principaux acteurs politiques territoriaux et régionaux et par les acteurs économiques.

A partir du passage officiel dans les mains de l'Autorité Portuaire, exactement à peine 36 jours après cette date, la Vieille Forteresse a été rouverte, accueillant le concert de clôture du « Livorno Music Festival » le 6 septembre 2013. Des espaces abandonnés ont enfin repris une nouvelle vie : les galeries Sud, la salle Ferretti, les cours, les places, les parcours le

long des remparts, importants témoignages des ingénieurs et de l'architecture de Livourne.

Grâce aux interventions de manutention ordinaires, de mise en sécurité, de restauration, de récupération et au travers d'une volonté qui a vu l'investissement de ressources économiques et d'un capital humain non indifférents, la Forteresse est devenue accessible et finalement visitable gratuitement six jours sur sept.

Au-delà des expositions transitoires qu'y sont accueillies depuis son réouverture, le grand projet expositif de la Vieille Forteresse est représenté par le *Livorno Port Center*, que l'Autorité Portuaire a inauguré fin 2015. Selon la définition que l'on donne dans la « Charte des missions d'un Port Center », le Port Center est un endroit où l'on explique « *le fonctionnement d'un port, afin que le citoyen puisse appréhender et comprendre l'importance socio-économique de l'activité portuaire sur son territoire. Il présente une approche thématique multisectorielle tenant compte des enjeux de la ville portuaire, du contexte de la mondialisation et de la complexité des liens entre les différentes activités portuaires* »¹.

A part les visites guidées, la réalisation et diffusion de matériel d'information et documentation, les expositions permanentes, les campagnes d'information et de sensibilisation sur les événements et sur les infrastructures portuaires, le *Livorno Port Center* essaiera tout d'abord de promouvoir des initiatives de participation citoyenne, dans le but de promouvoir la ville portuaire en tant qu'espace culturellement, physiquement et visuellement accessible. Ceci à travers la réinterprétation des espaces en tant que lieux de vie adaptés à la vie actuelle, en partant de la Vieille Forteresse. En outre, le *Port Center* aura pour but de

¹ « *Charte des missions d'un port center* », cf. site du Port center Network dans www.aivp.org

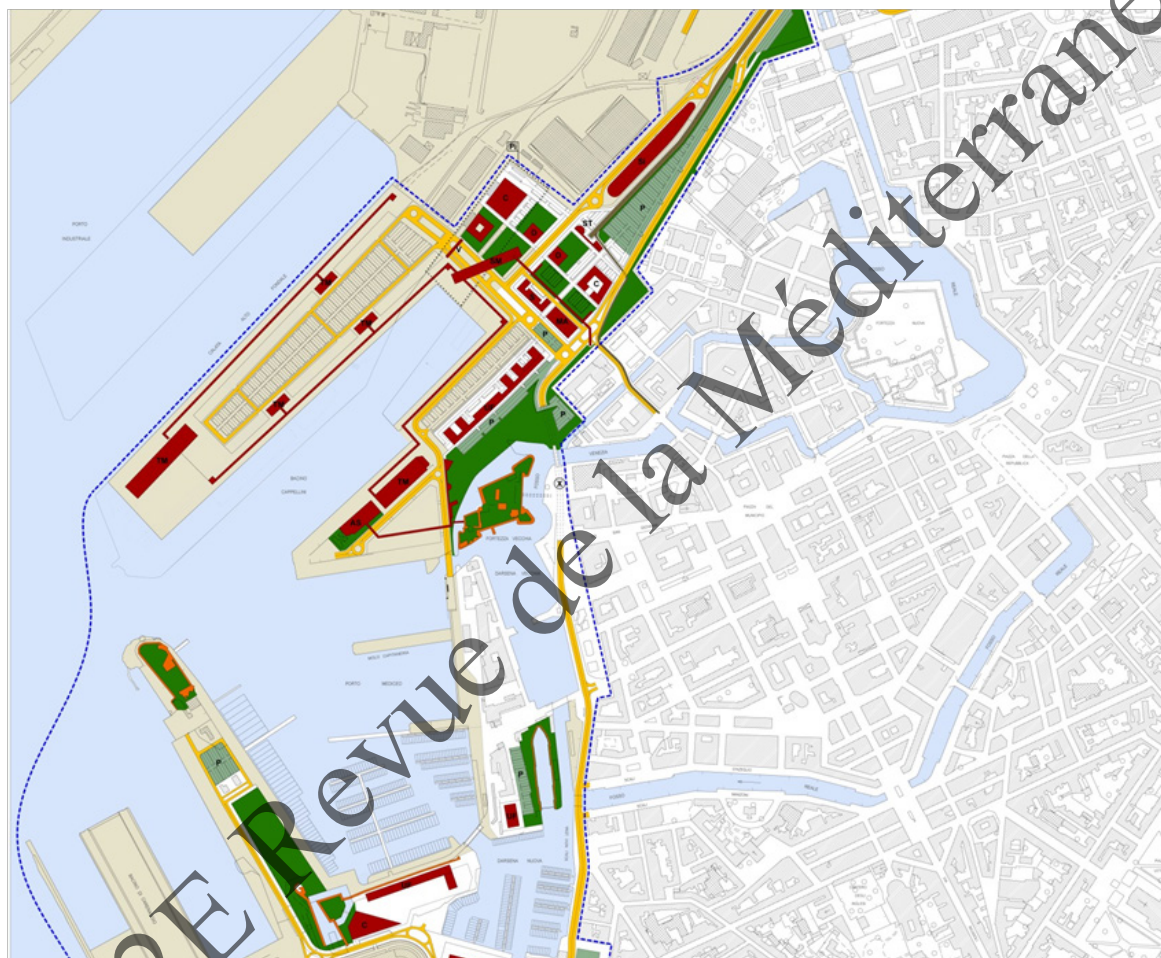


fig. 17 - Plan du nouvel aménagement prévu dans l'étude du Professeur M. Massa (2013)

promouvoir la redécouverte et le développement du patrimoine matériel et immatériel portuaire à travers des outils de sensibilisation variés et selon une approche historique qui rattache le passé au présent, ceci en vue de relier les sites portuaires dans un circuit touristique citoyen.

La Vieille Forteresse et le *Port Center* seront les lieux aptes à donner un caractère moderne à la vocation maritime et portuaire de la ville pour mieux l'intégrer dans l'opération de recomposition ville-port, en attirant les citoyens vers le port et en les associant à l'élaboration des projets qui les concernent.

Les bons résultats atteints indiquent que la Vieille Forteresse, qui pour des implications historiques et logistiques constitue l'œuvre historique-urbanistique-architecturale la plus importante de la ville, a confirmé le propre rôle naturel du point d'intégration et d'attraction des habitants et des touristes. Aujourd'hui le port et la ville de Livourne regardent avec orgueil la Forteresse qui regarde à son tour sa ville et son port, forte d'avoir été redécouverte et de pouvoir être à tous les effets l'élément requalifiant primordial du paysage portuaire et urbain.

Bibliographie

AIVP, "*Charte des missions d'un port center*", en ligne sur www.aivp.org

Autorita' Portuale Di Livorno, *L'impatto sociale ed economico del sistema portuale livornese sul territorio*, Roma, Éd. S.E.A., 2003.

Bettini, Maurizio, Frattarelli Fischer, Lucia, Mangio, Carlo, Panessa, Giangiacomo, Vaccari Olimpia, *Breve storia di Livorno*, Pisa, Pacini editore, 2006.

Boubacha, Emmanuel, Davoult Denis, Gueguen Philippe (dir.), *Ville et port, City and port, Ciudad y puerto, Dossier bibliographique, Centre de Documentation de l'urbanisme et Association Internationale Villes et ports*, Paris, Éd. Villes et territoires, 1997.

Bologna, Sergio, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Éd. EGEA, 2010.

Comune Di Livorno, *Piano Strutturale*, 1996.

Espo, *Code of Practice on Societal Integration of Ports*, Bruxelles, 2010.

Fettah, Samuel, « Le Cosmopolitisme livornais : représentations et institutions (XVII-XIX^e siècles) », dans *Cahiers de la Méditerranée*, n°67, décembre 2003, p. 51-60.

Gras, Pierre. *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Éd. Tallandier, 2010.

Rodrigues-Malta, Rachel, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au Sud de l'Europe », *Les Annales de la recherche urbaine*, n. 97, avril 1997, p. 96-104.

RM2E Revue de la Méditerranée