



ASSOCIATION **ASPMV**
POUR LA SAUVEGARDE
DU PATRIMOINE MARITIME
DE VILLEFRANCHE-SUR-MER



La forme des galères Cœur de l'arsenal de la Darse



Reconstitution de l'entrée de la « forme des galères » au cours du XVIII^e siècle (Aquarelle de J.M. Gassend)

Achevée en 1737 la « **forme des galères** » (ou cale sèche) est à l'origine destinée à la construction et à l'entretien des galères de la marine royale de Piémont-Sardaigne. Couverte d'un toit supporté par des arches, ce bassin s'ouvrait sur le port par une façade monumentale visible jusqu'au cours du XIX^e siècle. La forme des galères, aujourd'hui plus communément dénommée « **bassin de radoub** », est de nos jours encore utilisée par des chantiers navals, presque 300 ans après sa construction!



Vues du bassin de radoub en eau et à vide.

La pièce maîtresse de l'arsenal

Rattaché au Comté de Savoie en 1388 le Comté de Nice devint le débouché maritime de cet état montagnard et Villefranche son seul port jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. On sait cependant qu'une modeste darse y existait depuis au moins le XVI^e siècle.



*Reconstitution de l'ensemble dédié à la construction des galères au XVIII^e siècle
(d'après une maquette réalisée par le Département sous l'égide de J-C Poteur et Mara de Candido)*

En 1713, à la suite du traité d'Utrecht, le duc Victor Amédée de Savoie devient Roi de Sicile, échangée en 1720 contre la Sardaigne. Le nouveau souverain s'emploie alors à transformer la darse existante en un *arsenal* royal digne de son nouveau statut. Les premiers travaux commencent en 1719 par la construction de magasins pour les espars des galères (mâts, rames,..) Le môle existant est agrandi et un «*canal pour la construction des galères*» est creusé. L'arsenal ne sera terminé qu'avec la construction d'une corderie, à la fin du XVIII^e siècle.

Une prouesse technique

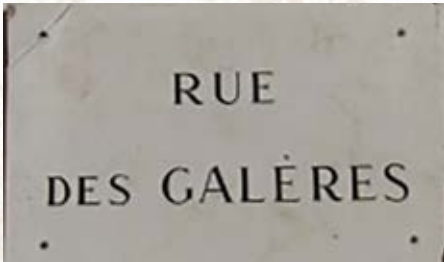
Situé en fond de la darse, ce bassin (achevé en 1737) fut l'un des premiers en Méditerranée. En France, le seul ouvrage antérieur de ce type, construit entre 1669 et 1671, est la « *vieille forme* » de Rochefort, en Charente. Le bassin de Villefranche mesure 62 m de long pour 12 m de large avec une profondeur de 3 m à l'entrée et de 2,50 m à son extrémité. Il a été taillé, dans la roche, en gradins descendants afin d'épouser la forme des galères à construire et à entretenir. Son creusement constitue une véritable prouesse technique pour l'époque.

En effet, l'absence de marée obligeait les ingénieurs à trouver une solution originale pour évacuer l'eau d'un bassin creusé sous le niveau de la mer : pompe à vis d'Archimède ou noria ? Faute d'archives à ce propos on l'ignore.



*Vue et coupe du bassin des galères au XVIII^e siècle
(aquarelle de J. M. Gassend)*

Les galères de Savoie

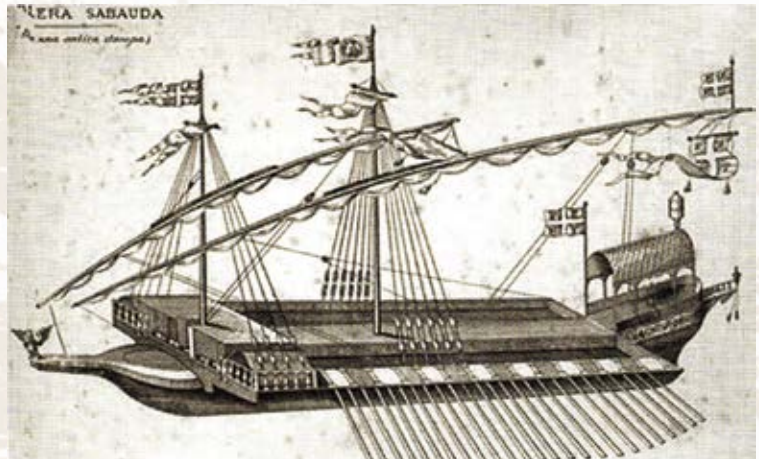


Villefranche est l'une des rares villes à posséder une rue des galères. C'est un juste hommage rendu à ces navires mouillés à la Darse dès le XVI^e siècle et qui participèrent à la prospérité économique ainsi qu'à la défense maritime de la *Maison de Savoie*.

Plaque, quartier de la Darse à Villefranche

Le duc *Emmanuel Philibert* doit se contenter de trois ou quatre galères, car ce sont des bâtiments coûteux à entretenir. En 1739, deux galères sont construites dans la forme de Villefranche : « *la Santa Barbara* » puis « *la Capitana* », qui devient le navire amiral de cette petite flotte.

Représentation d'une galère de Savoie du XVII^e siècle. (Atlas dit de Jouvet)

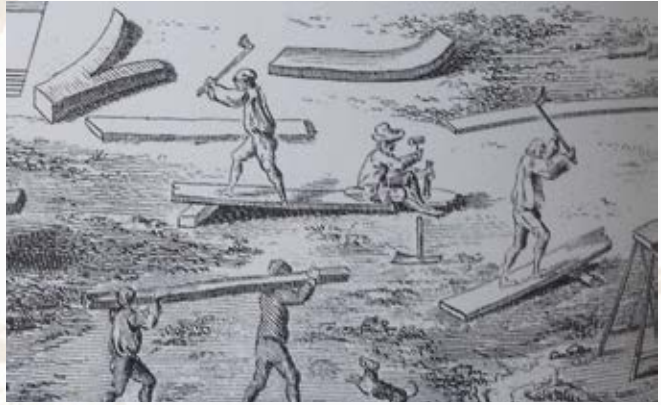


Dès l'Antiquité, et jusqu'au XVIII^e siècle, *les galères sont les navires militaires* typiques de Méditerranée, région où le vent fait souvent défaut. Quand ses deux grandes voiles latines sont inopérantes, une galère de Savoie «vogue» grâce à une cinquantaine de rames maniées chacune par cinq galériens. S'ajoutent à cet effectif humain plus d'une centaine de soldats installés sur la « rambarde » dominant la proue. Sur une galère de 47 m de long et de 6m de large s'entassent donc presque *400 personnes!* L'artillerie se limite à un gros canon installé à la proue et à de petites pièces de pont disposées sur les bords et à la poupe.

Les missions principales des galères de Savoie sont : le contrôle et la perception du « *Droit de Villefranche* » (taxes de passage), la protection contre les *Barbaresques*, le transport de troupes et, occasionnellement, de civils sur de courtes distances. Exceptionnellement les galères de Savoie participèrent à des opérations navales importantes comme à la bataille de Lépante en octobre 1571 contre la flotte ottomane.

La construction navale au XVIII^e siècle

Charpentiers de marine au travail. (dessin extrait de l'Encyclopédie maritime de Panckoucke, 1782).



Le terme « **arsenal** » vient de l'arabe « *Dar-al sina* » qui signifie « lieu où l'on construit ». Dès 1104, Venise innove et regroupe en un même lieu les bâtiments et une main d'œuvre qualifiée nécessaires à la construction navale. Un arsenal a en effet besoin d'un emplacement protégé avec un acheminement facile pour les trois matériaux essentiels à ces opérations à l'époque de la Marine à voile: bois, fer et chanvre.

Savoir faire et métiers

De nombreux corps de métier participent à la construction et à l'entretien d'un navire : maîtres constructeurs, charpentiers, calfats, forgerons, voiliers, cordiers, sculpteurs, etc..., s'activent dans l'arsenal.

- **Caréner**, ou **radouber**, consiste à entretenir, réparer, calfater, nettoyer et repeindre, la carène d'un navire c'est-à-dire la partie immergée de la coque.

- **Calfater** consiste à rendre étanche une coque en bois en enfonçant de l'étope à coup de maillet et à l'aide d'un ciseau en fer. Cette étope est ensuite protégée par un enduit fait de « brai » bitumineux ou de goudron. L'étanchéité de la coque dépend de ce travail long et pénible.

- **Forger**: les forgerons fabriquent et entretiennent les différentes pièces métalliques nécessaires à la construction et au fonctionnement des navires : ancres, chaînes, clous, ferrures, etc.



*Opération de calfatage.
(extrait de l'Encyclopédie maritime)*

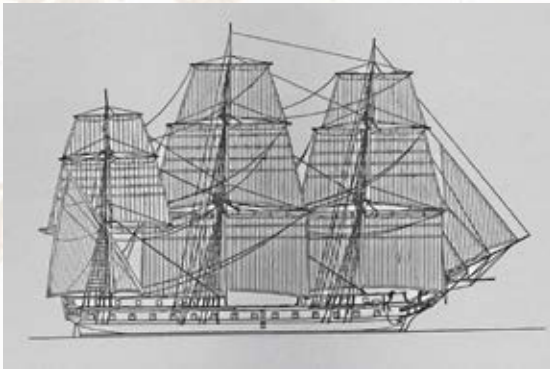


*Cheminée
de l'ancienne forge de
l'arsenal de Villefranche*

Après les galères ...

Dès le **XVI^e siècle** s'annoncent de grands changements en matière de construction navale. Parallèlement à l'évolution de l'artillerie, navires de guerre mais aussi de commerce se modernisent considérablement. En **1762** une commission préconise au roi l'abandon des galères. **Charles-Emmanuel III** accepte cette proposition et décide d'acquérir des voiliers beaucoup plus maniables : **des frégates**. Un nouveau lieu de construction pour des frégates est créé dans l'enceinte du Lazaret (voir le dépliant sur le Lazaret). En **1776**, la frégate « San Vittorio » est construite à Villefranche sur le modèle de la « **San Carlo** », acquise sept ans auparavant en Hollande.

La **forme des galères** ne sert alors plus qu'à l'entretien et la réparation des navires.



La Frégate San Vittorio.

L'occupation française sous la révolution

Le **29 septembre 1792** l'armée du Midi occupe Nice. En **janvier 1793** la ville et sa région deviennent **le 85^{ème} département français**.

Seules les opérations de carénage et de calfatage se poursuivent à la Darse, comme en attestent des documents du ministère des armées.

La Restauration sarde

A partir de **1815**, à la chute de l'Empire et lors de la Restauration sarde, Villefranche commence à perdre son importance navale du fait de la concurrence du port de Gênes, qui devient alors peu à peu le grand port militaire du royaume de Piémont-Sardaigne.

La navigation à vapeur et ses conséquences sur la Darse

Dès **1830**, la monarchie sarde s'intéresse à cette nouveauté technique; cette évolution entraîne des aménagements portuaires indispensables. Ainsi en **1850**, la toiture et la porte de **la forme des galères** sont détruites pour pouvoir faire pénétrer les nouveaux bateaux à vapeur. La vieille forme est désormais utilisée comme un **bassin de radoub** pour l'entretien des navires.



Aviso à roues, navire à vapeur à aubes de la Marine sarde (illustration M. Alfano)

Le XX^e siècle : un essor local et international

Au début du XX^e siècle, la Darse est encore un port militaire qui abrite et entretient de petites unités comme des *contre-torpilleurs* de la *Marine Nationale*. A la fin du premier conflit mondial les activités artisanales deviennent prépondérantes.

En 1929, *Gabriel Voisin*, constructeur d'avions et de voitures, obtient la concession d'exploitation du bassin de radoub pour y établir un *chantier naval*. Plus tard, son neveu *Bernard Voisin*, donnera un essor local et international à la construction et la réparation navales. (avec une centaine d'employés qui y travaillait)

Sa renommée professionnelle attira des propriétaires de bateaux prestigieux : la *Calypso* du Cdt *Cousteau*, le *Shenandoah* du *Baron Bich*, le *Zaca d'Errol Flynn*, sont carénés dans le bassin. Le chantier eut aussi pour clients des metteurs en scène de *cinéma* et développa la transformation de bateaux pour de nombreux tournages. Le chantier, racheté en 1990 par un homme d'affaire britannique, ferme ses portes en 1994.

Concessionnaire de la gestion du port depuis 1968, la chambre de commerce de Nice Côte d'Azur (CCI NCA), reprend alors aussi celle du bassin de radoub.



*Un contre-torpilleur dans le bassin de radoub
(document J. Masnata)*



Un vieux gréement dans le bassin

Qu'est ce qu'un bateau-porte?

Un « *bateau-porte* » assure la fermeture du bassin. De forme trapézoïdale il est prévu pour s'encaster dans des gorges de chaque côté de l'entrée du bassin. Le remplissage des ballasts lors de la mise en place de la porte permet de la caler, ensuite les ballasts sont fermés et l'eau du bassin est pompée. Pour faire flotter cette porte on vide à nouveau ses ballasts, on peut ainsi la déplacer et remettre le bassin à flot.



Vue du bateau-porte de Villefranche

Le bassin de radoub de nos jours

De nos jours la *forme des galères* est toujours utilisée comme bassin de radoub pour l'entretien et la réparation des bateaux de plaisance.

Fonctionnement de la cale sèche



Tins et étais

Une fois le *bateau-porte* enlevé le navire peut entrer dans le bassin, On remplace alors la porte, puis l'eau du bassin est pompée. La coque, mise à sec, repose sur des pièces de bois, les *tins* ; elle est maintenue par des *étais* horizontaux et prête pour les travaux. A la fin des travaux, le bassin est remis à flot ; on vidange le *bateau-porte* pour le déplacer et faire sortir le navire réparé. C'est ainsi qu'un bassin du XVIII^e siècle est toujours utilisé pour accueillir, dans les meilleures conditions, des bateaux du XXI^e siècle!

Les bâtiments en périphérie du bassin



Le vieil arsenal restauré en 2014

Dans le fond du bassin existe un bâtiment allongé, l'ancien *arsenal*, qui abritait autrefois une forge, surmontée d'une belle cheminée torsadée (voir page 4), mais aussi divers ateliers de cordonniers, de tailleurs d'uniforme, ainsi que le logement du commandant du port.

Depuis le milieu du XX^e siècle, les locaux situés à proximité de la mer abritent des laboratoires de l'Observatoire Océanologique de Villefranche. Le reste du bâtiment, antérieurement occupé par les chantiers navals, abrite, depuis sa réhabilitation en 2014, l'Institut Nautique Breton qui dispense une formation aux divers métiers de la mer.



L'actuelle capitainerie du port de plaisance

Sur la droite du bassin se trouvent des magasins, lieux de stockage, ou locaux professionnels pour des artisans qui perpétuent, sur la Darse, les diverses activités, surtout liées au nautisme et à la plaisance. *La capitainerie*, qui gère le port de plaisance qu'est devenue la Darse, se trouve dans le bâtiment situé juste à côté de l'entrée du bassin de radoub.



ASSOCIATION **ASPMV**
POUR LA SAUVEGARDE
DU PATRIMOINE MARITIME
DE VILLEFRANCHE-SUR-MER

L'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Maritime de Villefranche-sur-Mer (ASPMV) a été créée en 1995 avec pour vocations principales la protection, la valorisation et la médiatisation du patrimoine maritime historique exceptionnel de la cité. Son premier objectif fut de rendre au site de la Darse, l'éclat qu'il avait connu jadis, surtout au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, époque où il avait été pour la Maison de Savoie un véritable Arsenal maritime et alors son unique et remarquable débouché sur la mer.



*Le siège de
l'ASPMV sur la
terrace
jardin
Beaudouin au
dessus des
voûtes
de la Darse*

*Affiche
du récent
colloque de
l'ASPMV*



Outre ses publications, ses participation à des expositions, ses conférences historiques, l'ASPMV s'attache également à faire connaître les divers aspects du patrimoine immatériel maritime, par exemple les traditions orales ou les techniques des artisans travaillant autour du port. L'ASPMV organise également des visites de l'ensemble portuaire ainsi que divers ateliers, par exemple de corderie, pour les scolaires ou le grand public. Pour plus d'information consultez le site internet : **darse.fr**

ASPMV
Pavillon Beaudouin
Voûtes de la Darse
06230 Villefranche-sur-mer
aspmv@darse.fr