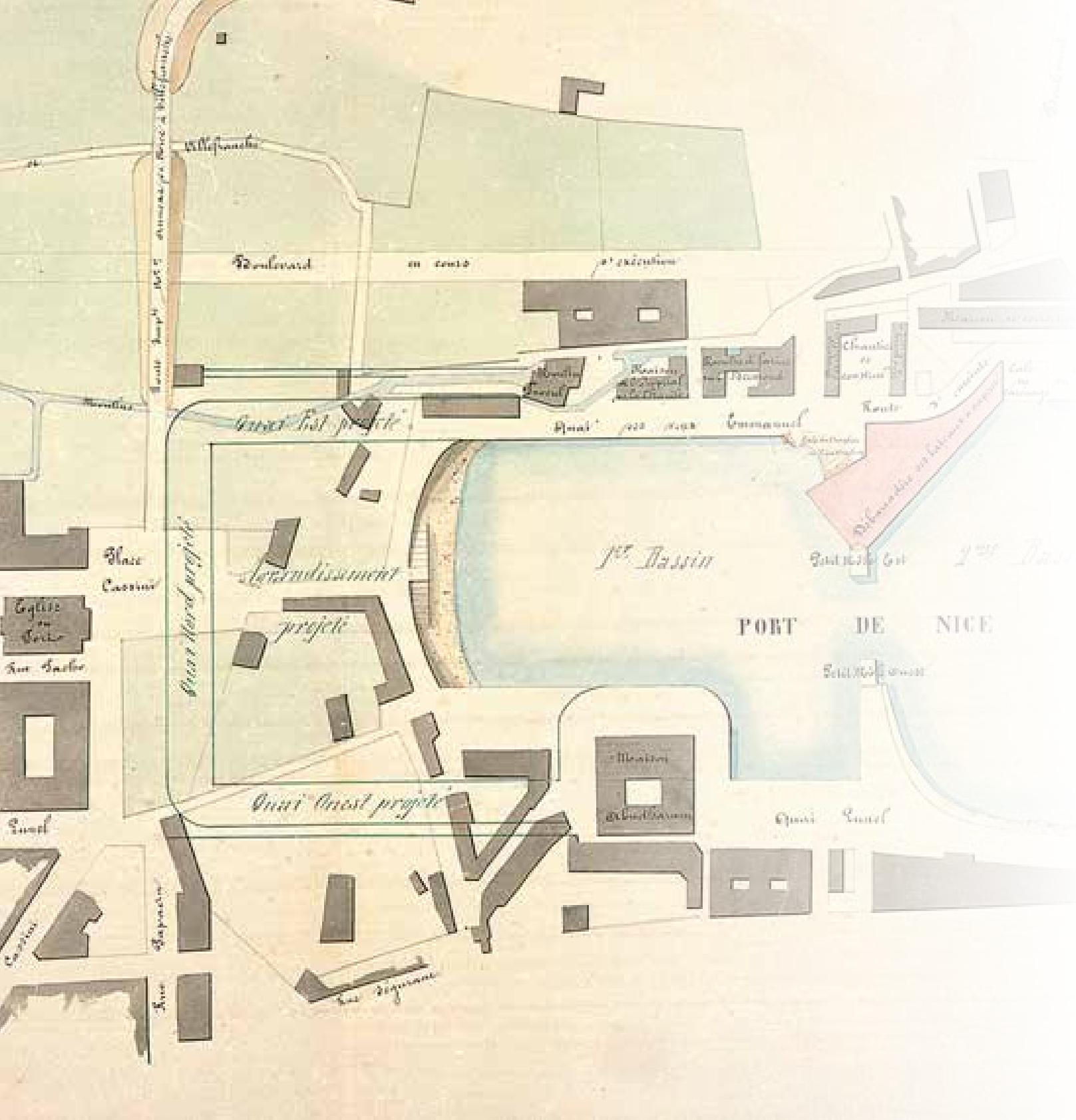


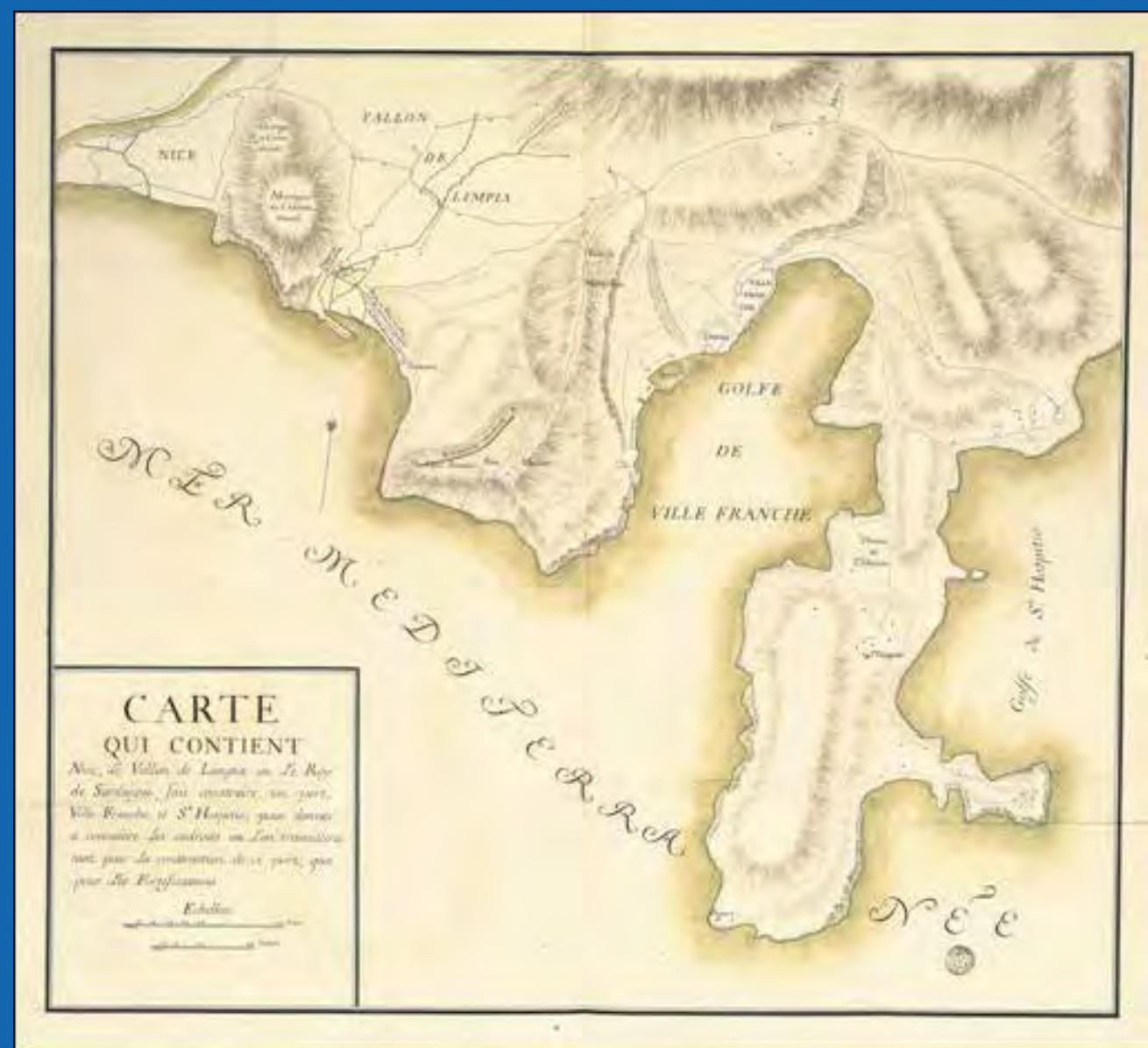


Port de Nice

UNE VOLONTÉ DE LA SAVOIE



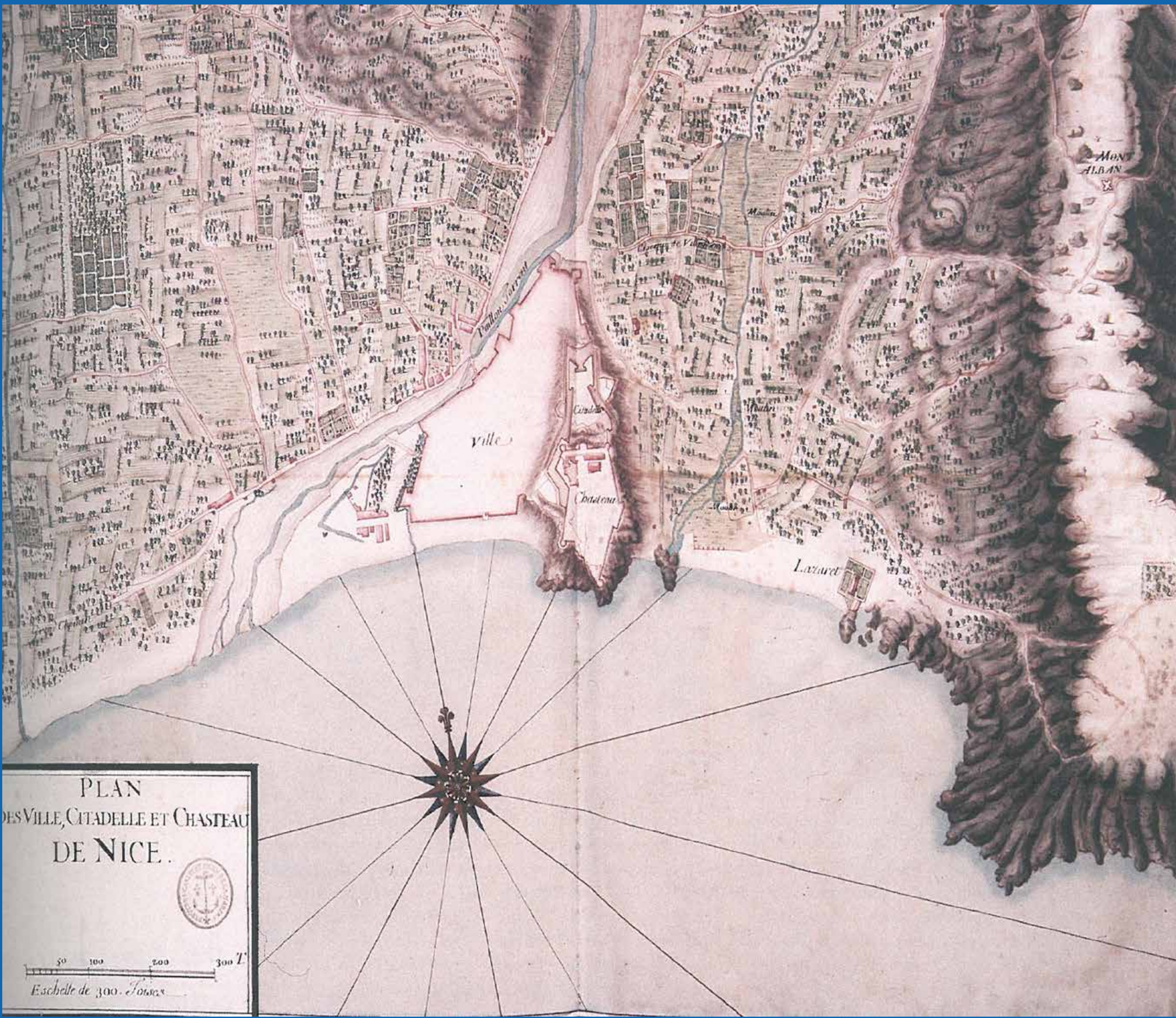
Royaume de Piémont Sardaigne



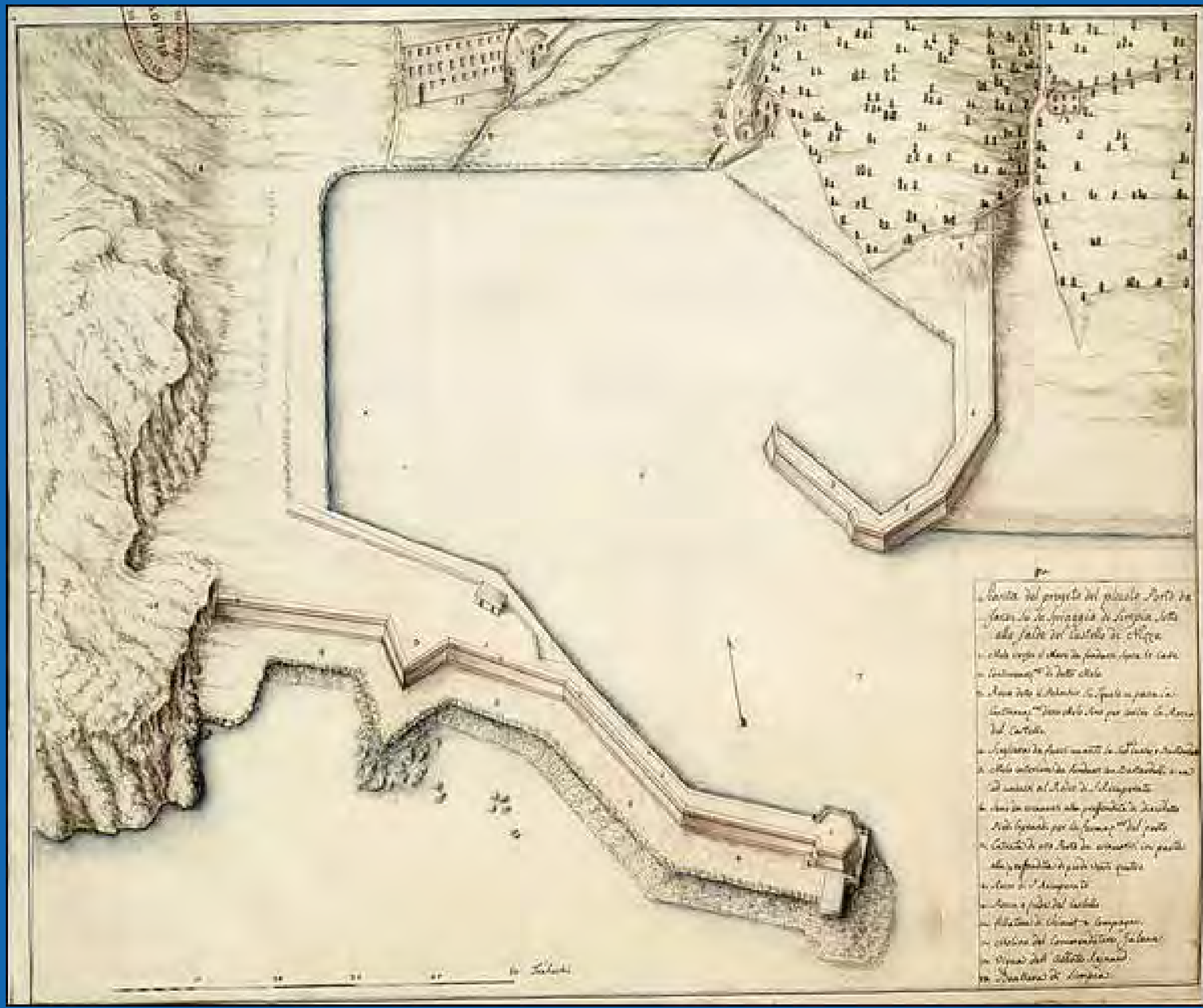
Vallon de Lympia où Le Roy de Piémont Sardaigne fait construire un port. 1749-1750

En 1720, les Etats de Savoie s'étendent jusqu'à la Sardaigne. Le Royaume Piémont Sarde ainsi constitué a encore plus besoin d'un débouché maritime. Le site des Ponchettes, sur lequel s'étaient succédés plusieurs projets, est abandonné. La rade de Villefranche est dédiée à la marine militaire, avec le port de la Darse et son arsenal.

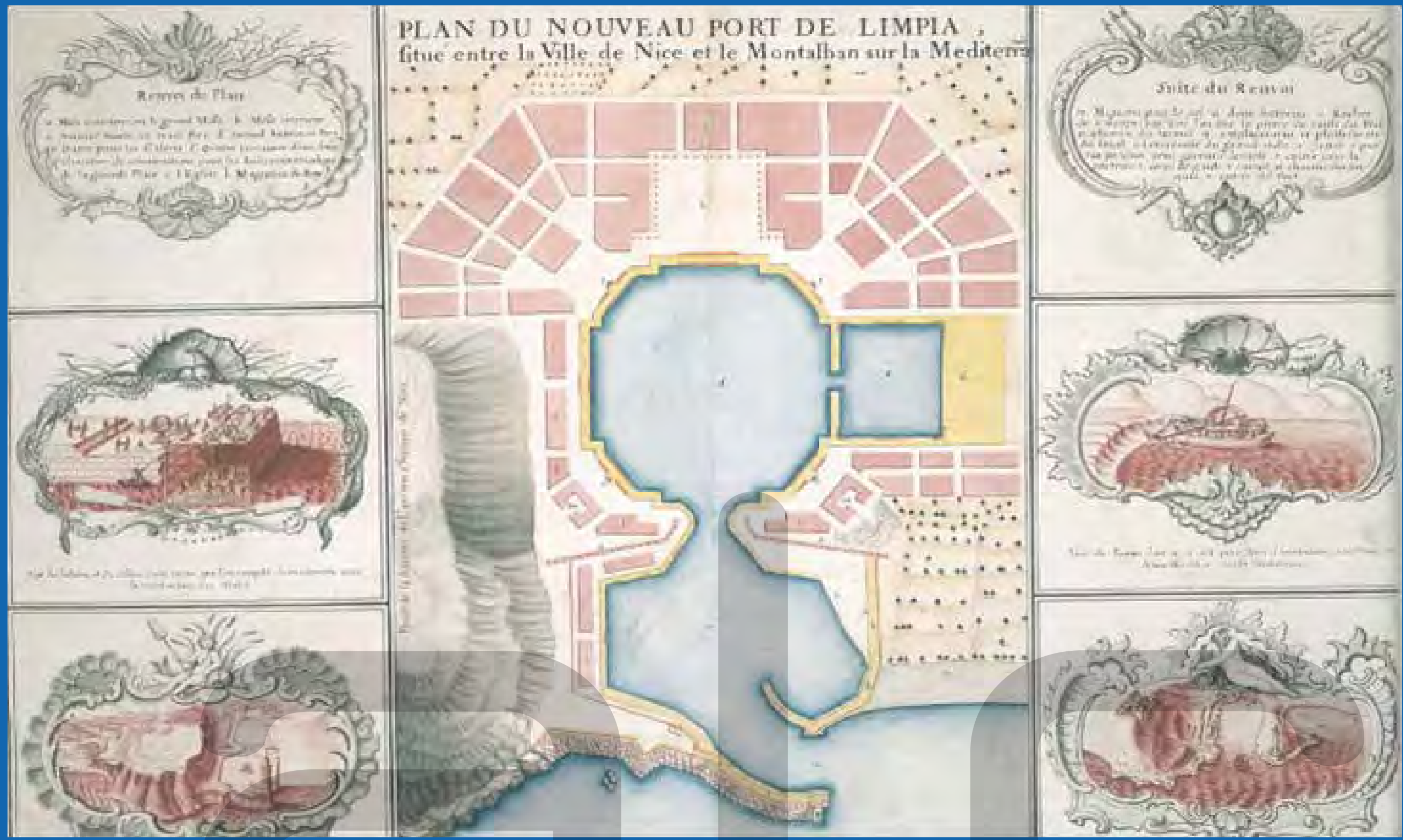
En 1749, le roi Charles Emmanuel III décide la construction du port dans les marécages Lympia. Le mot Lympia viendrait de Limpida qui désigne la source claire et abondante. Le projet est ambitieux et coûteux : il s'agit de concevoir dans cette plaine un port artificiel en y creusant un, puis deux bassins, d'y créer un arsenal, des quais et enfin tout un quartier. La construction va s'échelonner sur un siècle et demi.



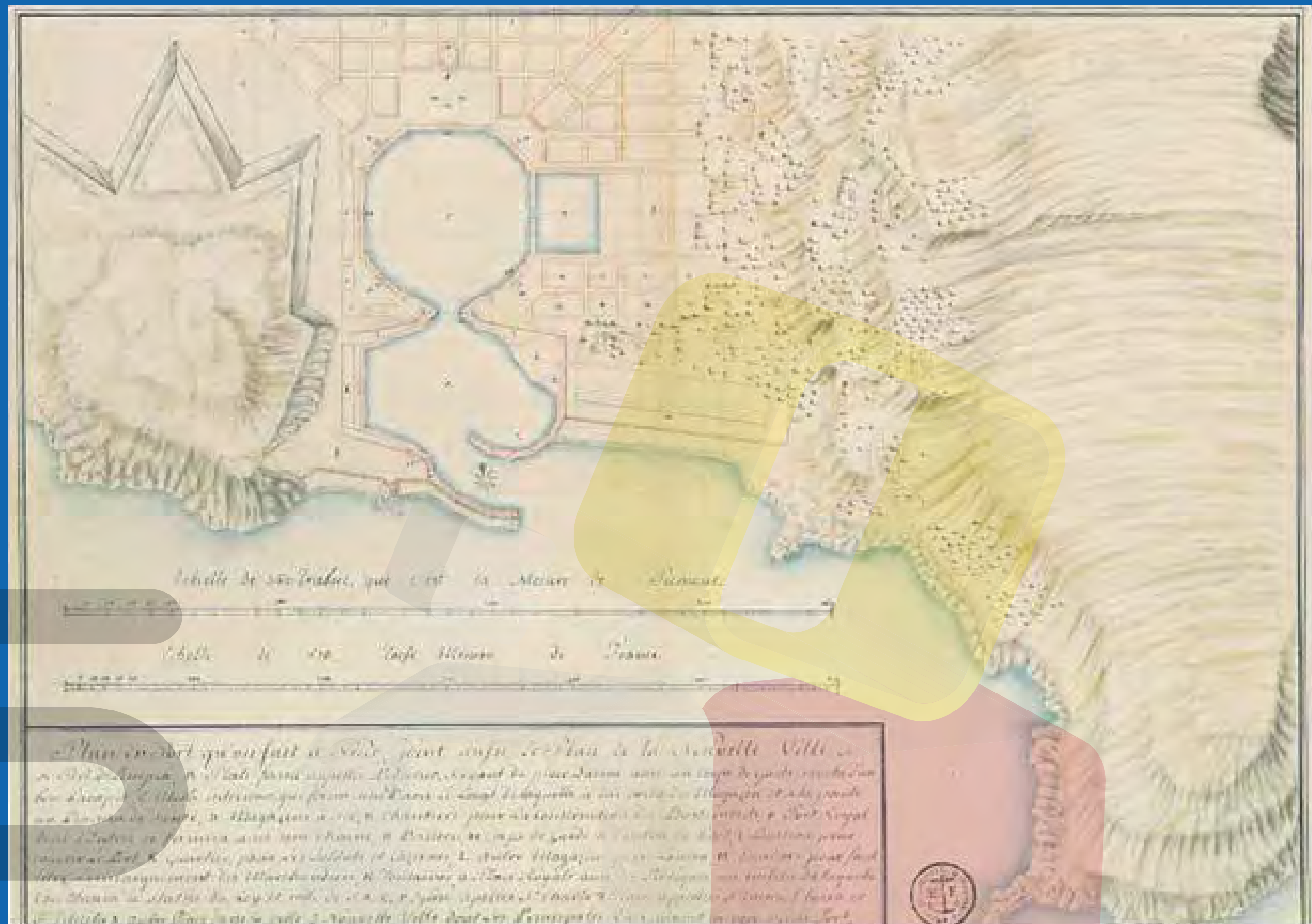
Vallée de « Lympia » à la fin du XVII^{ème} siècle : on discerne les eaux stagnantes du torrent et l'écueil du port, sur lequel sera ancré le môle extérieur du port



Projet du petit port sur la plage de Lympia sous les pentes du Château de Nice. Ce plan peut être identifié comme le projet définitif de De Vincenti en 1749-1750



Plan du nouveau port de Lympia situé entre la Ville de Nice et le Montalban sur la Méditerranée. De Vincenti et Borra

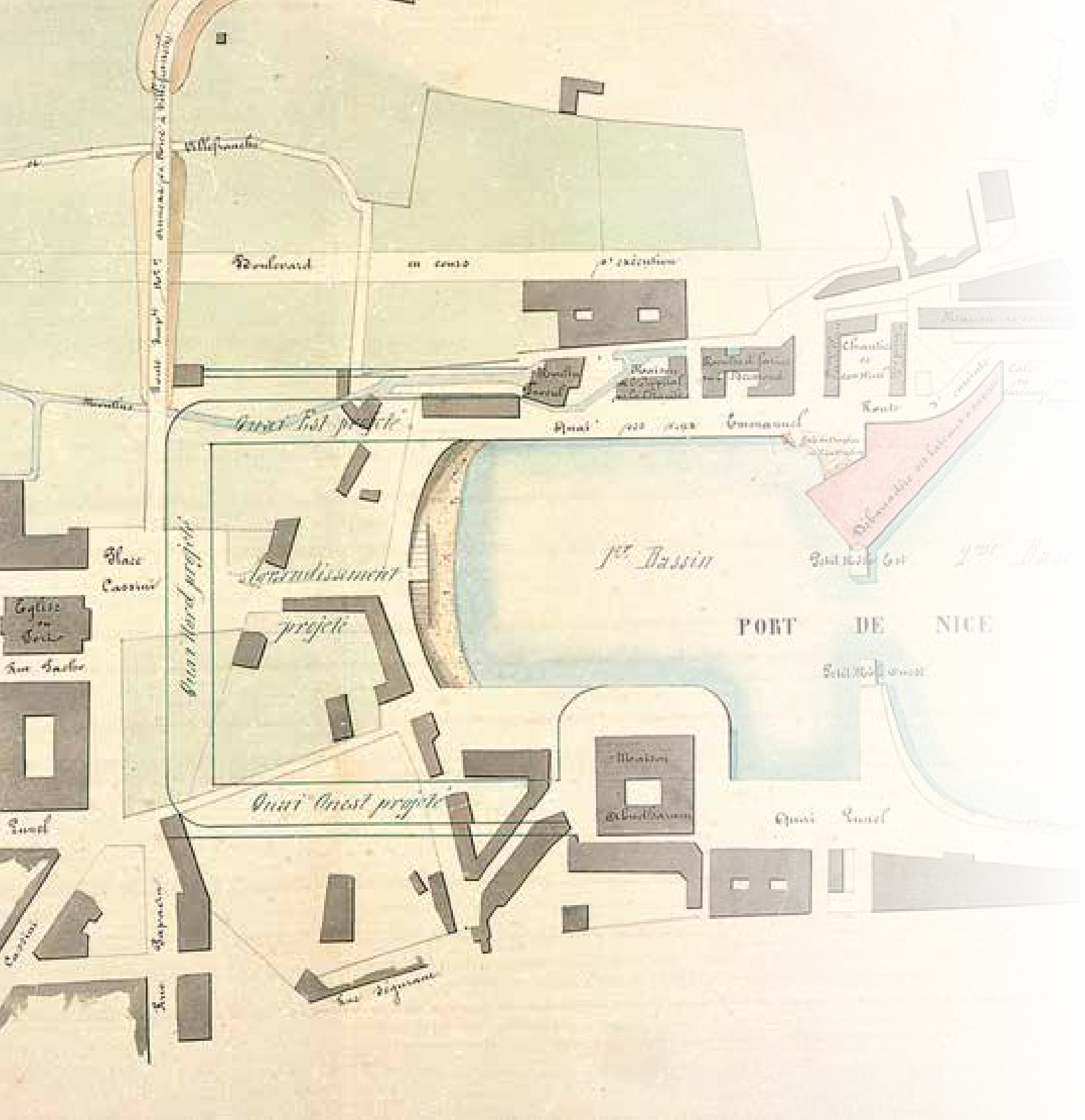


Fin XVII^{ème} siècle, Plan du Port qu'on fait à Nice joint aussi le Plan de la Nouvelle Ville. De Vincenti et Borra

concepteur d'espaces

Mémoire du port de...
Nice





Port de Nice

LA CONSTRUCTION DE L'OUTIL PORTUAIRE



Creusement du bassin Lympia



Le site original



Vers 1830

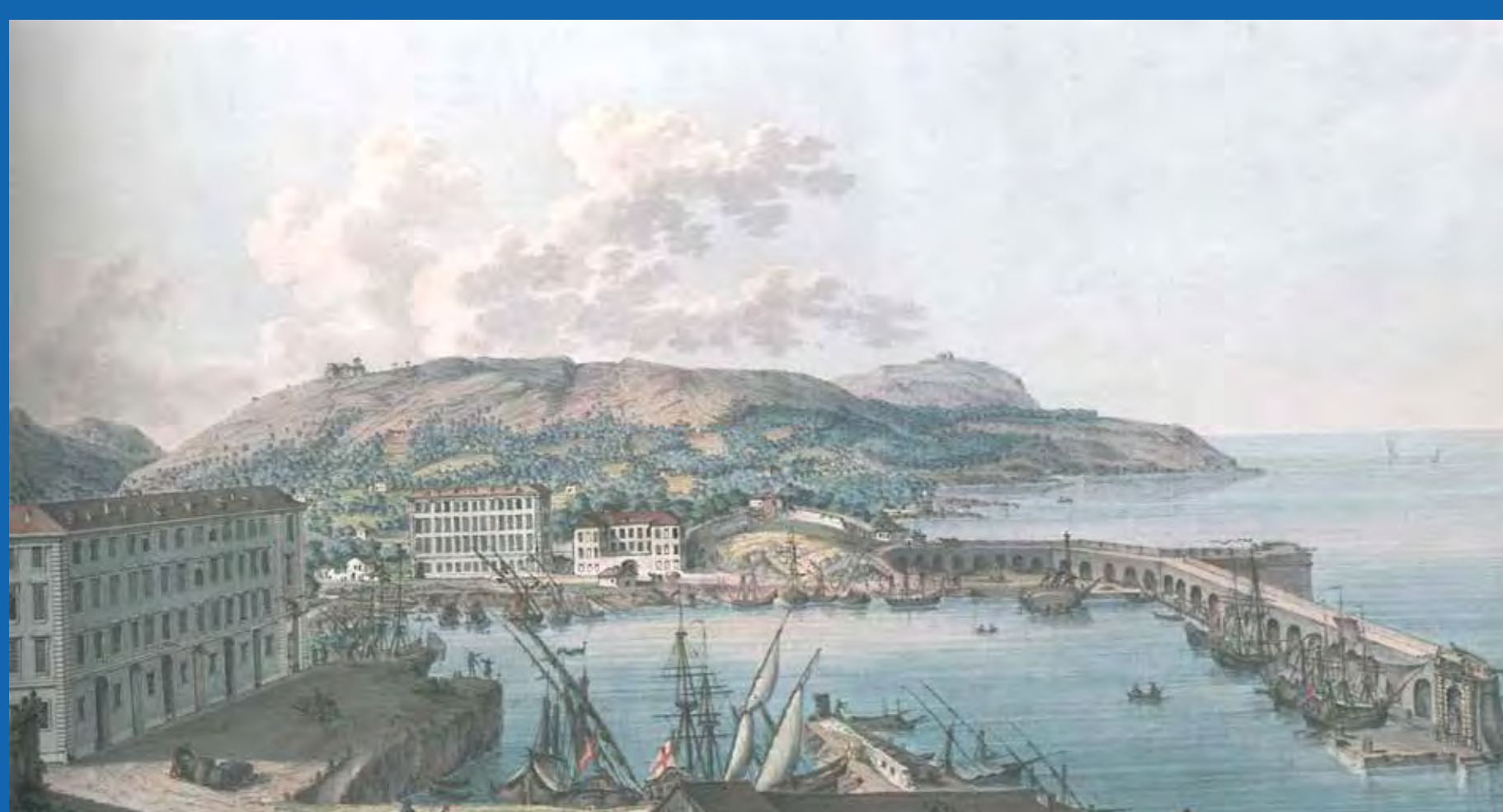


Vers 1975



Vers 1981

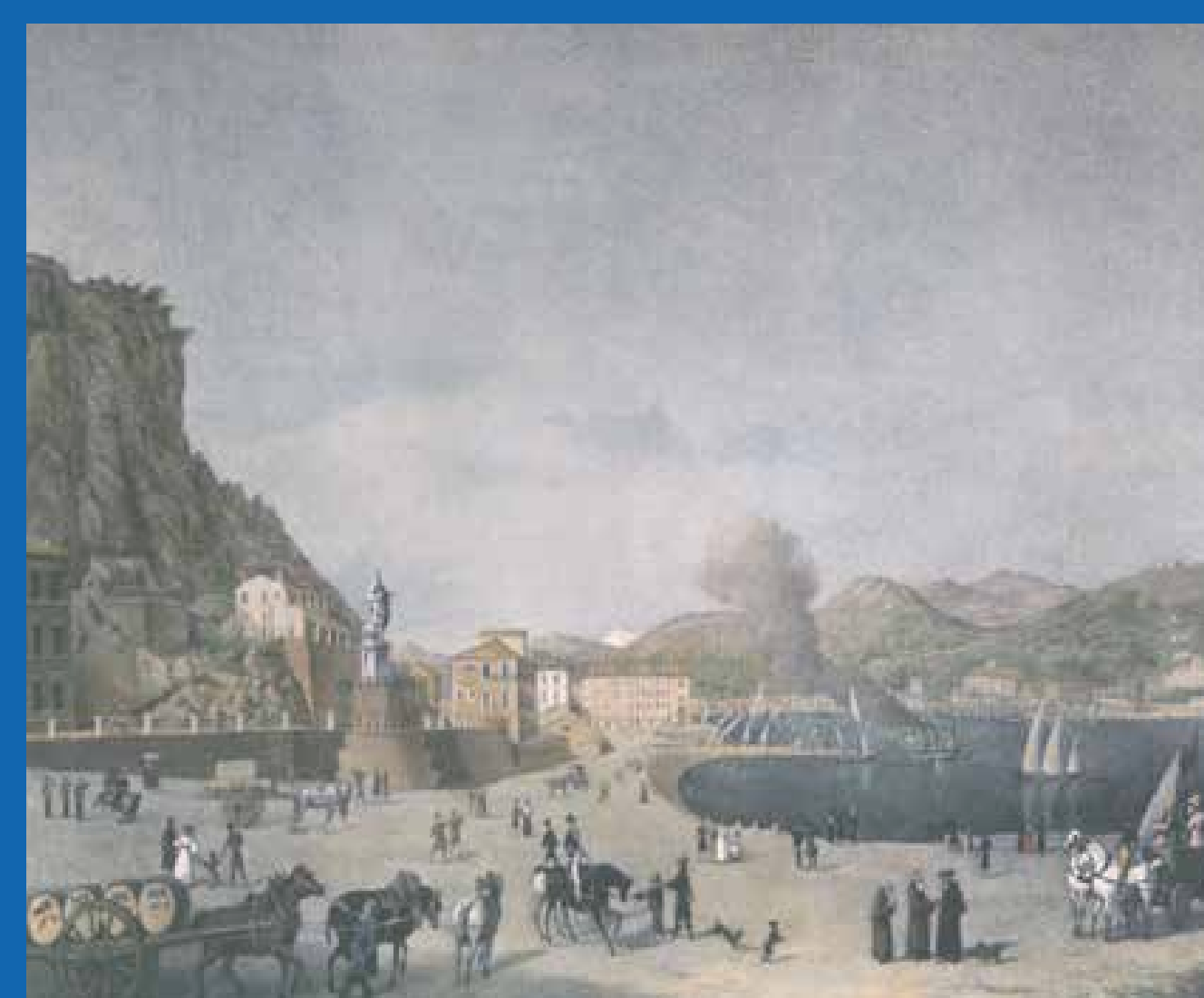
Juillet 1750, la construction du port débute. La première caisse du môle extérieur est immergée.
 1751, le port Lympia est accessible aux navires et remplace le mouillage des Ponchettes.
 1752, les travaux de construction de la digue et du premier bassin sont achevés.
 Le port reste encore trop petit. Des travaux sont engagés en creusant plus loin dans la plaine, en doublant la digue extérieure d'une jetée intérieure et en agrandissant le môle jusqu'à cent dix mètres de long. D'autres aménagements sont menés au fur et à mesure des évolutions de l'exploitation portuaire.
 1860, le rattachement de Nice à la France s'accompagne d'une volonté affirmée de développement économique.
 1890, le bassin Lympia est creusé.
 Dès 1897, la Chambre de Commerce de Nice est chargée de la gestion du port. Elle procède à la transformation complète du bassin de carénage, qui devient le bassin des Amiraux.
 A partir de 1904, les quais Ribotti et du Commerce sont construits et la traverse du Commerce est lancée, délimitant ainsi le bassin du Commerce pour les navires de gros tonnage. Plus à l'est encore, l'épi de la poudrière au large de la Réserve est allongé afin de permettre l'aménagement du bassin de la Tour Rouge pour les bateaux de plaisance. Sa géométrie a relativement peu évolué depuis cette période.
 Les nouveaux quais sont nommés en hommage aux figures niçoises, Papacino, Lunel, Cassini, Infernet, Entrecasteaux et Riboty.



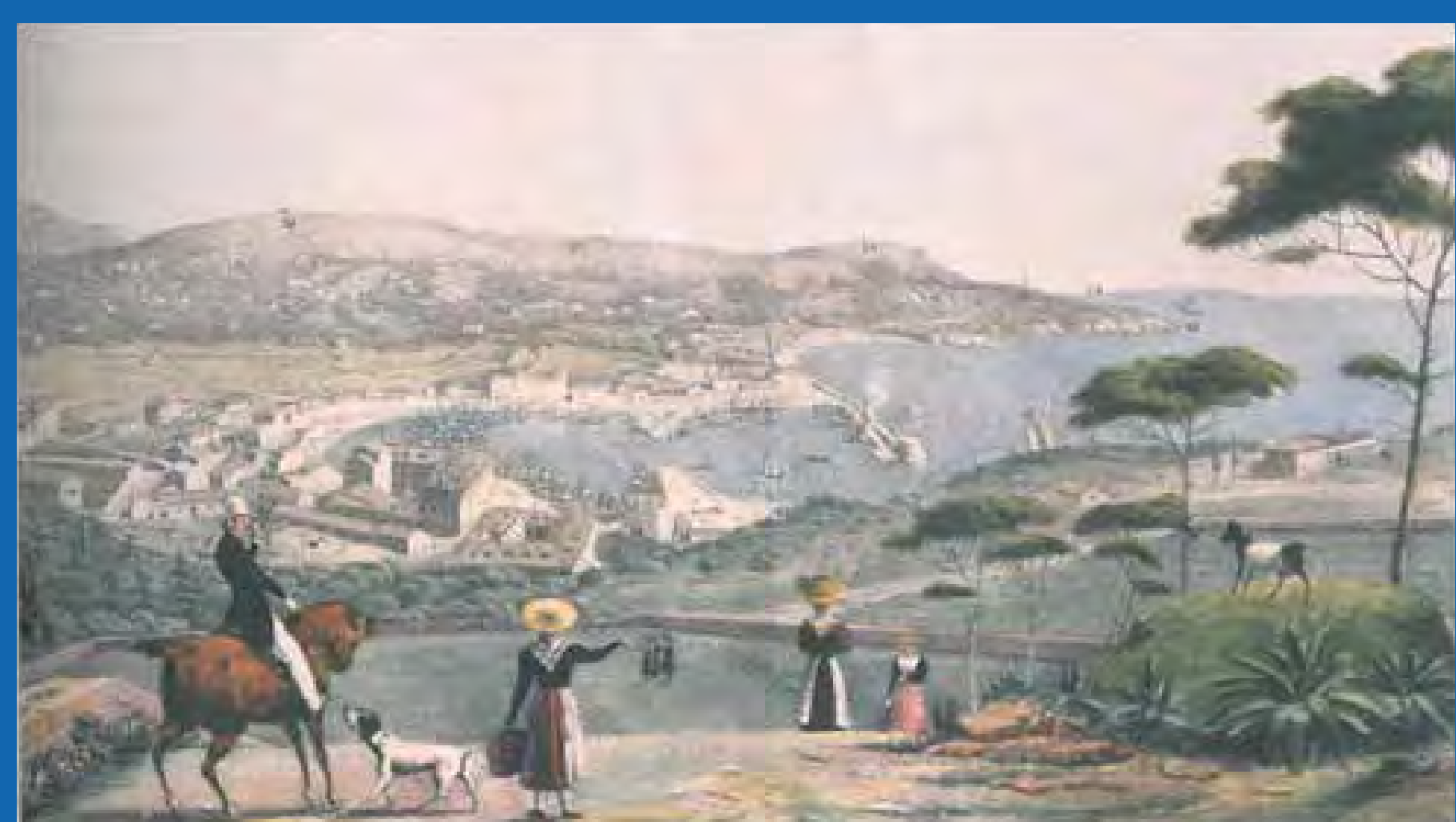
Albanis Beaumont et sa représentation du port, 1787



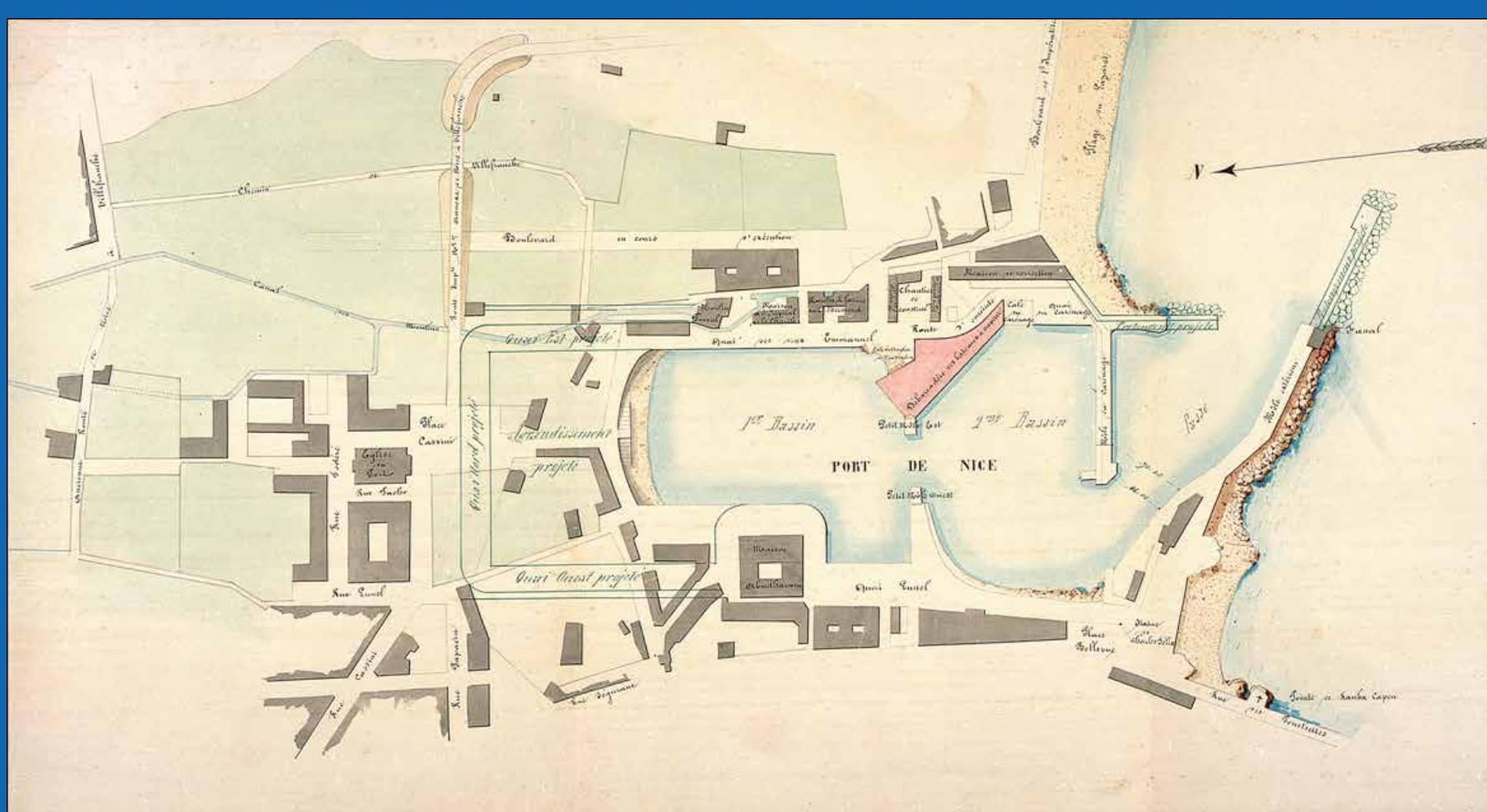
Plan de la ville et port de Nice, 1792



Le port de Nice en 1834



Le port de Nice en 1836



Le port de Nice en 1866



Le bassin Lympia en 1870 avant son agrandissement



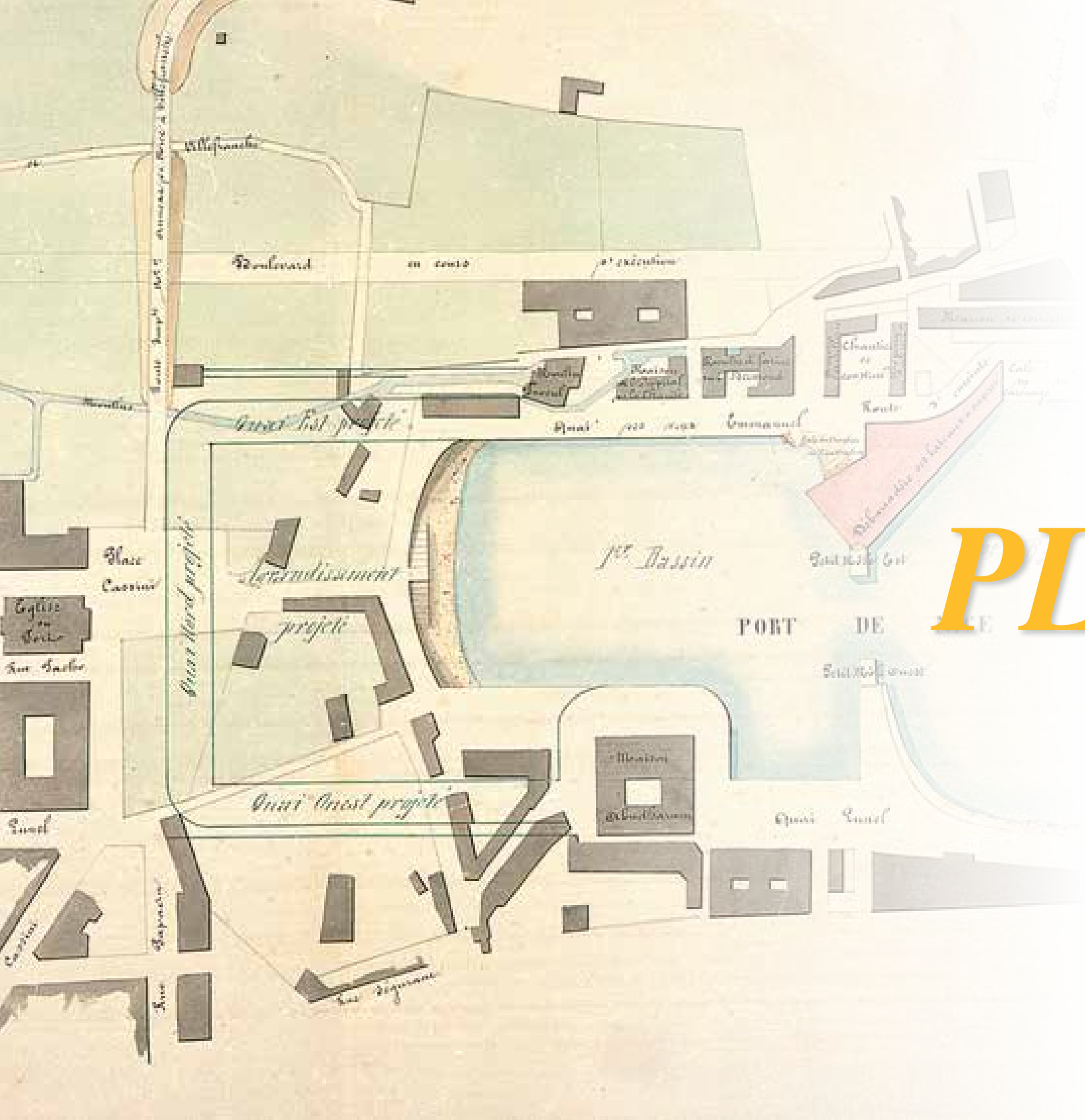
Les bains de la Tour Rouge, vers 1910

Nice

concepteur d'espaces

Mémoire du port de...
Nice



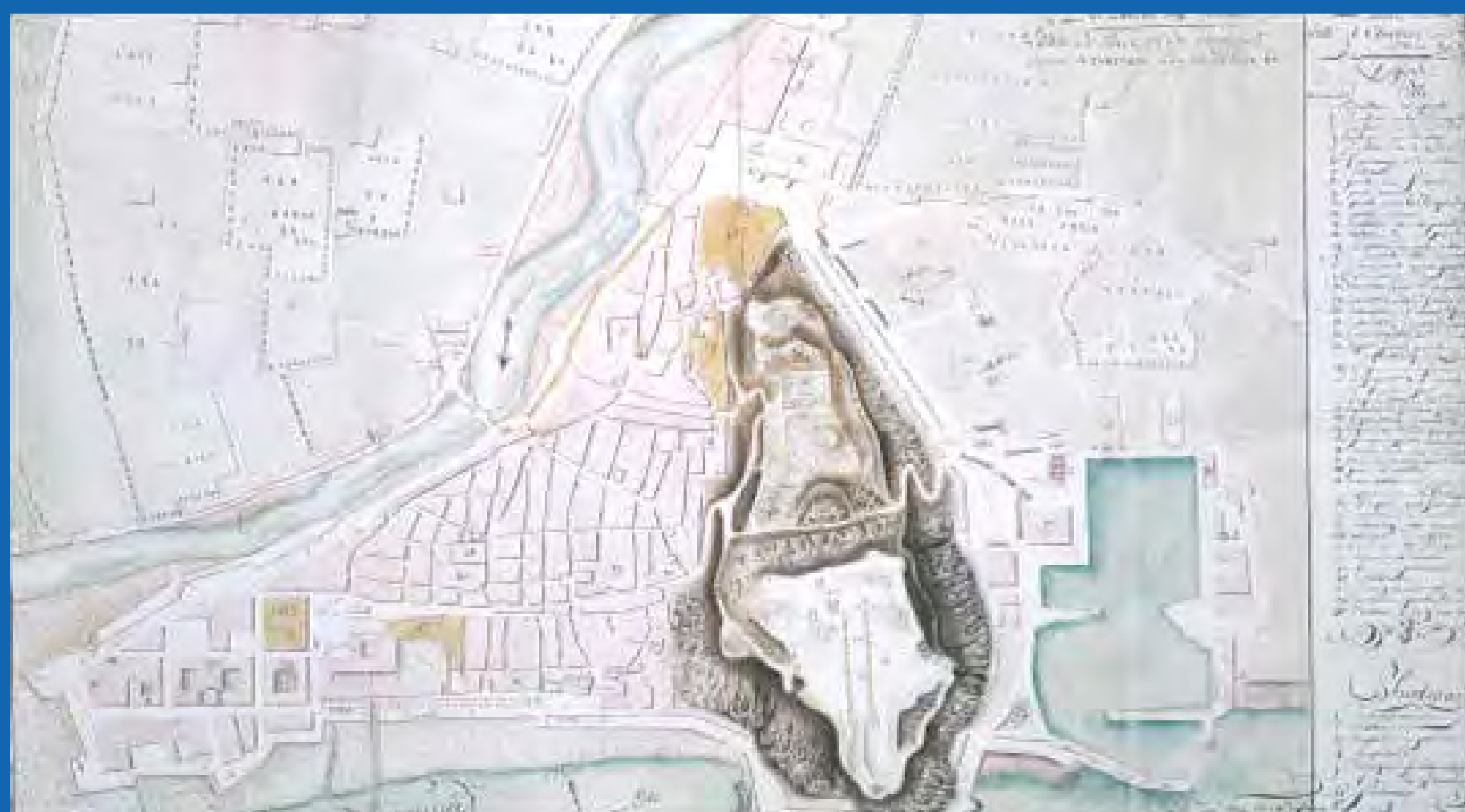


Port de Nice

PLUS DE DEUX SIECLES D'URBANISME POUR LE QUARTIER DU PORT



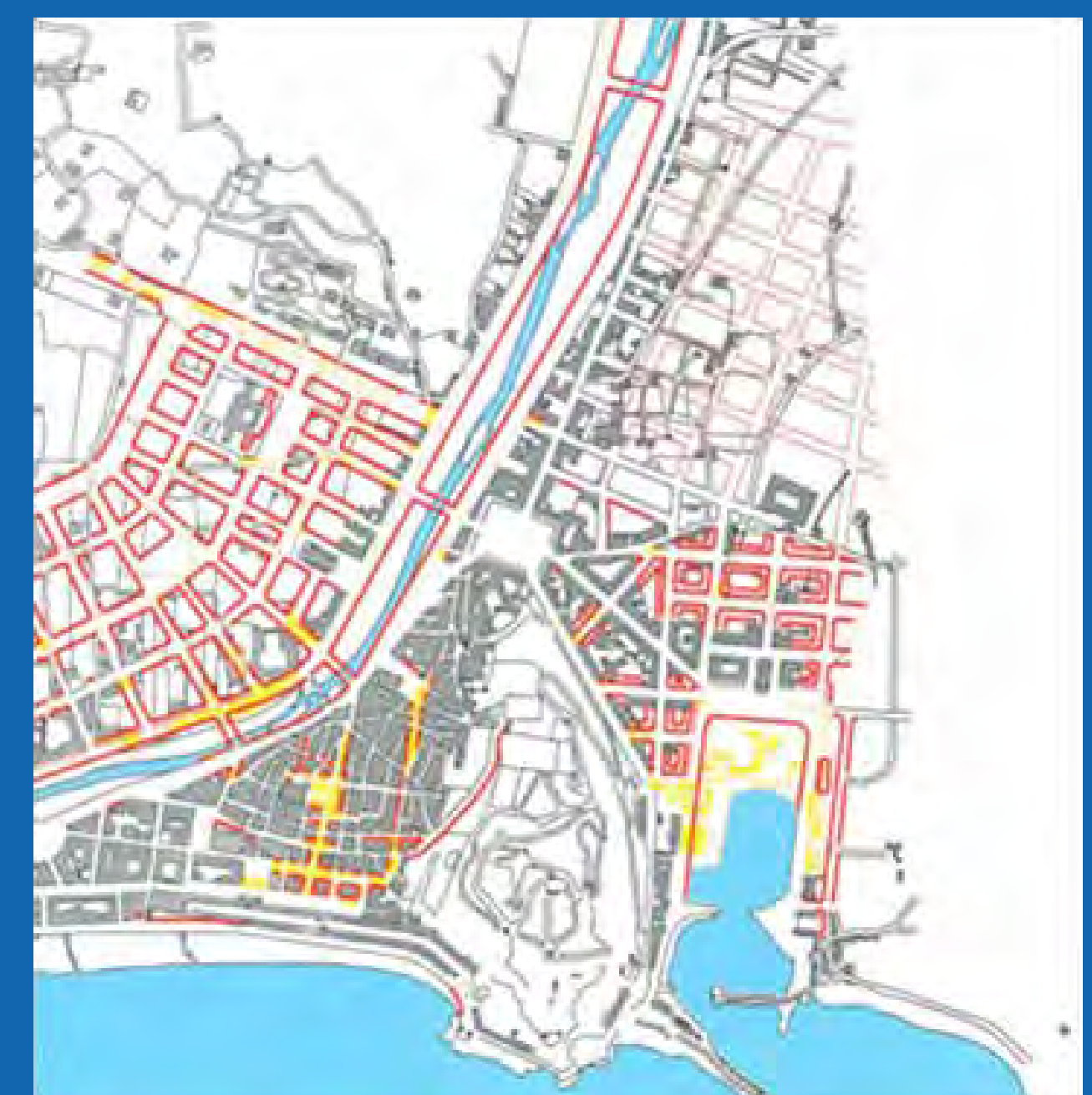
Le projet de construction du port associe depuis son origine la création d'un nouveau quartier accueillant l'ensemble des bâtiments utiles aux activités portuaires (entrepôts, logements...). Ce quartier se construit dès 1781, encouragé par le roi et dopé par l'élargissement des franchises. Relié à la route de Turin par des rues larges et rectilignes (Segurane, Cassini), il est construit sur un modèle géométrique, articulé autour de deux grandes places, la place Victor (aujourd'hui Garibaldi) et la future place Ile de Beauté. En 1832, un «Consiglio d'Ornato» est institué pour planifier l'expansion urbaine et projeter de nouveaux tracés. Devant veiller à tout ce qui concerne l'embellissement de la ville, ce Conseil d'Ornement examine la conformité des demandes d'autorisation de construire et assure l'évolution du plan régulateur.



Projet du Consiglio d'Ornato, 1840



Nice : plan des alignements approuvés en 1860



Plan des alignements approuvés, signé François Aune, architecte de la ville. 12 septembre 1860



Plan de la ville et château de Nice, 1798

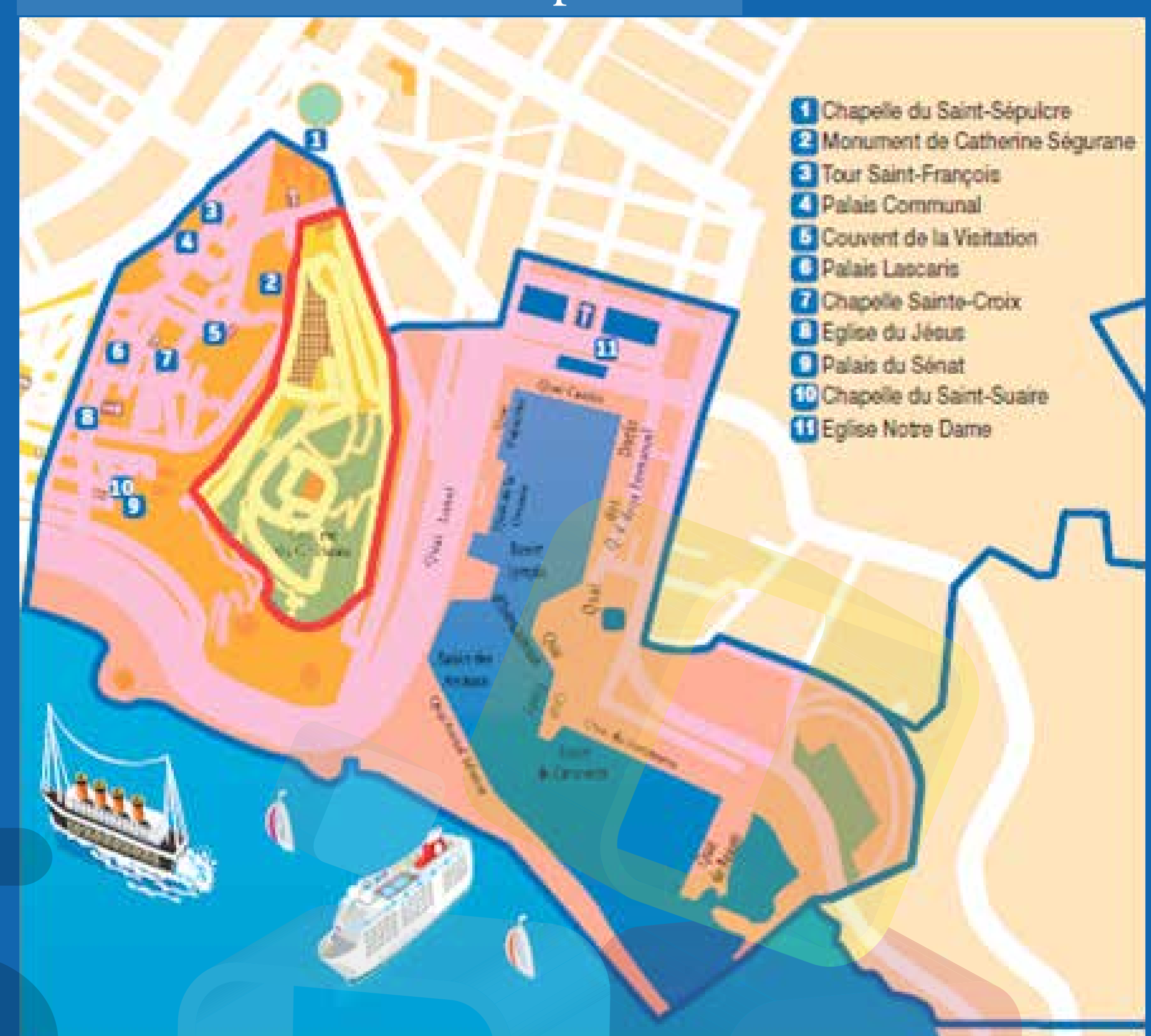


Elévation des immeubles Astraudo et Malbecchi, de l'église Notre Dame du Port, quai Cassini (actuellement Place Ile de Beauté) Septembre 1877

Les témoignages architecturaux de cette époque occupent encore le quartier du port. Le périmètre du port est protégé par de multiples procédures réglementaires qui encadrent et orientent durablement son évolution :

- Un site naturel classé comprenant la colline du château,
- Un site naturel inscrit concernant une zone urbaine assez étendue
- Un plan de sauvegarde et de mise en valeur
- Plusieurs édifices font l'objet d'un classement ou d'une inscription comme monument historique (façades et toitures de la caserne Lympia ; bain ; escalier monumental du quai Cassini + portique sur la place + partie des toitures des immeubles alentours).

Secteurs sauvegardés du vieux Nice et du port



- 1 Chapelle du Saint-Sépulcre
- 2 Monument de Catherine Ségurane
- 3 Tour Saint-François
- 4 Palais Communal
- 5 Couvent de la Visitation
- 6 Palais Lascaris
- 7 Chapelle Sainte-Croix
- 8 Eglise du Jésus
- 9 Palais du Sénat
- 10 Chapelle du Saint-Suaire
- 11 Eglise Notre Dame

Mémoire du port de...
Nice





Le port de Nice maintient encore aujourd'hui une forte activité de fret avec une moyenne de 300 000 tonnes de ciments exportés chaque année.



Port de Nice

LE TRANSPORT DE PASSAGERS



1860 : Première liaison régulière du port de Nice avec la Corse. Treize heures sont nécessaires pour rallier Bastia.

1878 - 1882 : Le trafic de passagers est en hausse sensible : environ 3 000 passagers débarquent.

Jusqu'en 1914 : Paris refuse la liaison maritime des passagers avec Alger. Nice se contente d'un service bi hebdomadaire avec la Corse.

Après 1918 : deux à trois sociétés assurent le trafic passager avec l'Afrique du Nord. La Compagnie Générale Transatlantique (actuellement Société Nationale Maritime Corse Méditerranée) assure le service régulier vers la Corse, avec les Sampiero Corso, le Cynos, puis le Napoléon, plus moderne, qui peut accueillir 1200 passagers et 80 véhicules, sur la ligne Nice-Ajaccio-Marseille.

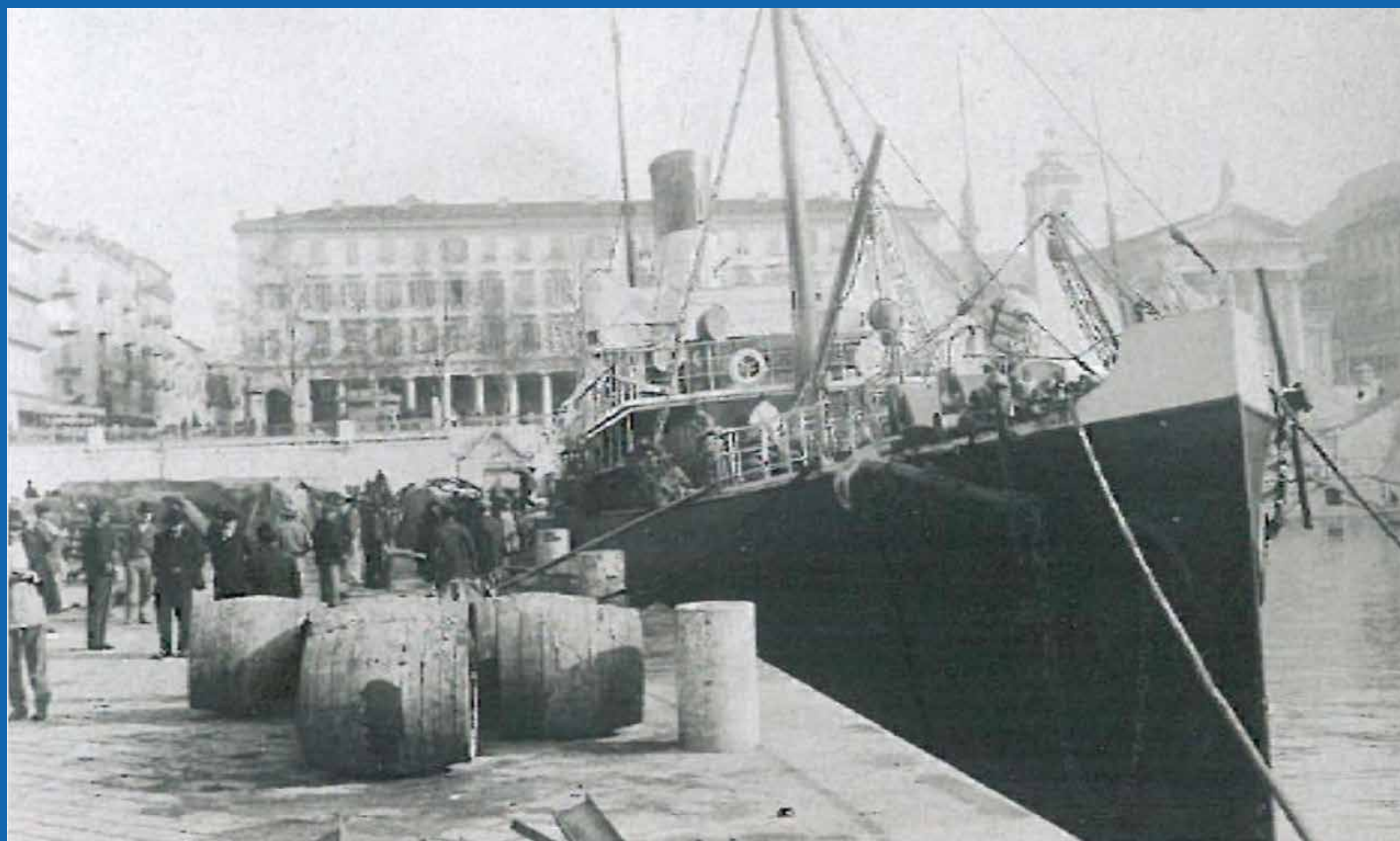
Port littoral français le plus proche de la Corse, Nice bénéficie très vite d'une augmentation rapide du nombre de voyageurs. Après l'interruption de la seconde guerre mondiale, le trafic sur la Corse reprend et évolue très favorablement.

Ils sont 35 000 voyageurs en 1949.

1996: L'arrivée du navire à grande vitesse (NGV) dope le trafic. 3h30 sont nécessaires pour rejoindre Bastia.

Dès 1997 : le développement des croisières conforte la vocation du port de Nice à accueillir du transport de passagers.

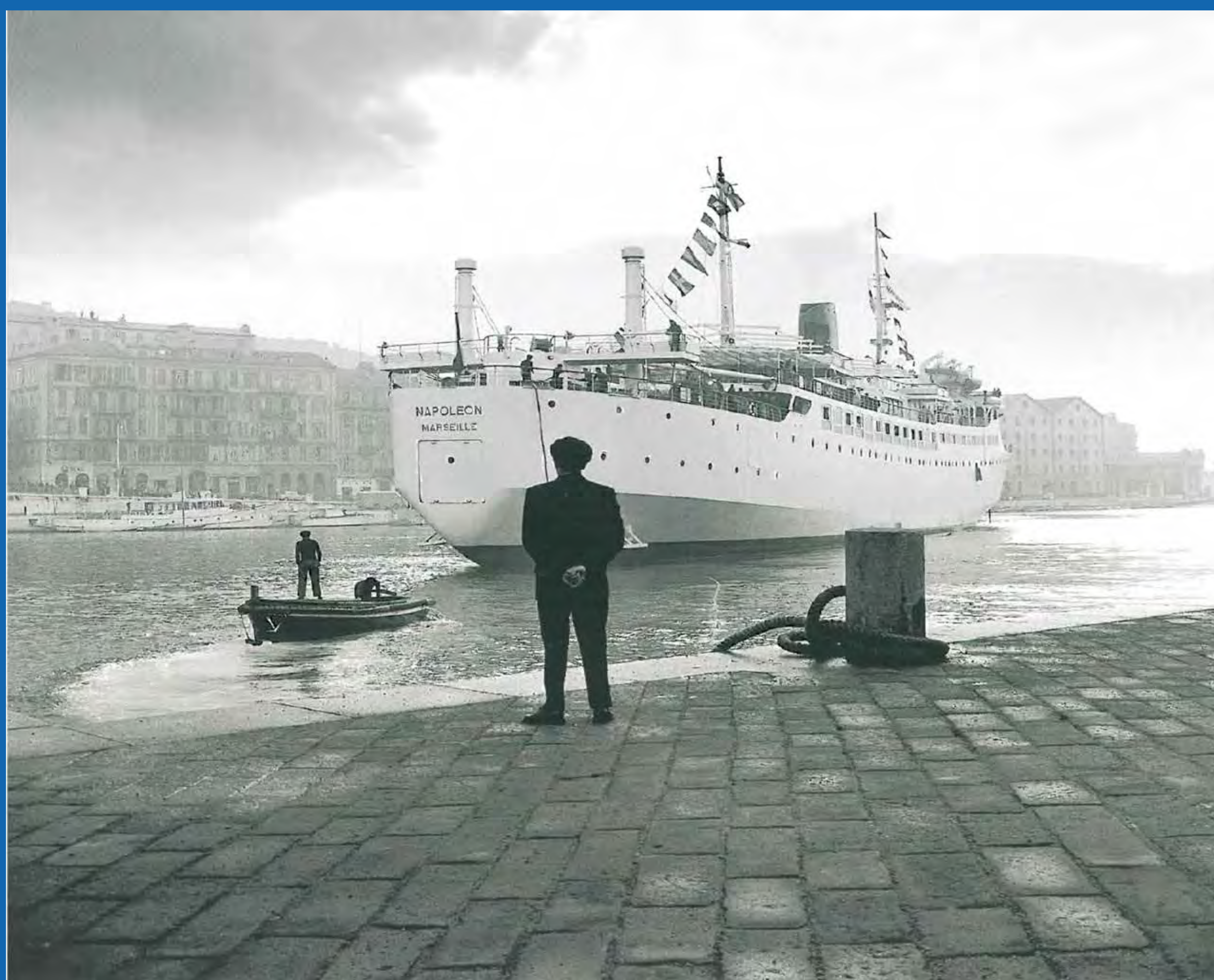
En 2012 le port de Nice accueille 20 000 croisiéristes à l'année. Le nombre de voyageurs embarquant et débarquant vers la Corse est de 900 000 par an, et environ 300 000 véhicules.



L'Insulaire, Quai Papacino vers 1900



Le Général Bonaparte, vers 1925



Départ du ferry Napoléon pour la Corse vers 1955, sous les yeux du commandant du port



Le port en 2003



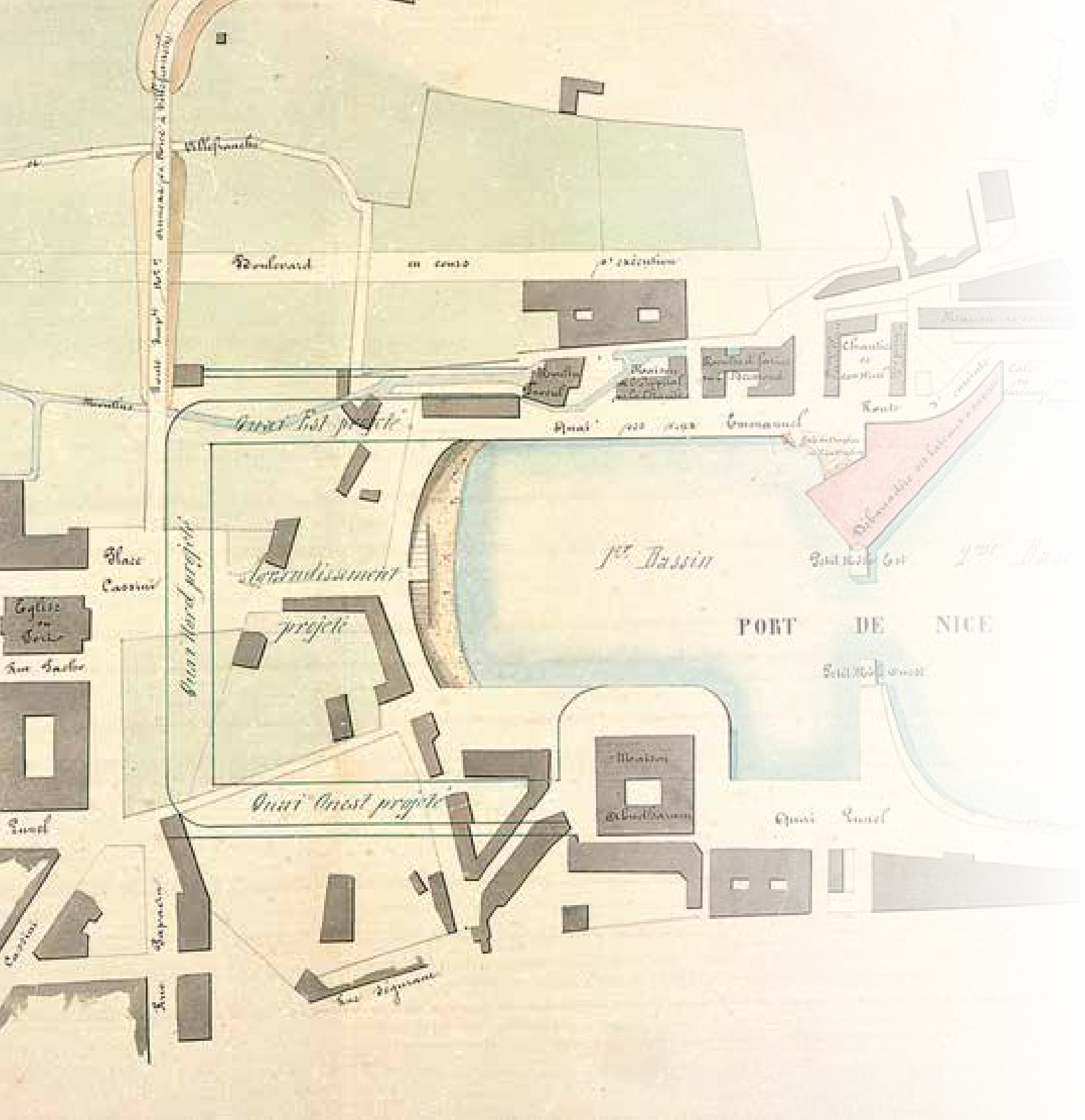
Le port en 2009

alris

concepteur d'espaces

Mémoire du port de...
Nice





Port de Nice

QUELQUES ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE



Rauba Capéu, 1973

RAUBA CAPEU

En 1769, le port de Lympia a besoin d'une communication facile avec la ville. Le gouvernement s'occupe avec sollicitude de ce projet et fait ouvrir, aux frais du Trésor, le chemin dit des « Ponchettes » (du niçois « pounchetta » petites pointes rocheuses) creusé sur les flancs du rocher de l'ancien château.

Le 7 octobre 1771, la route reliant le port à la ville est commencée.

En 1773, on fait sauter une mine pour ouvrir le passage vers Nice et on atteint la Porte Marine.

17 septembre 1774, l'ouverture du chemin des Ponchettes est achevée, « pour la première fois des chariots l'ont emprunté pour le transport de marchandises ». C'est maintenant le quai Rauba-Capéu. « Rauba capéu » signifie en langue niçoise, « vole chapeau ». Ce lieu est en effet l'un des plus venteux de la ville.

Cette route constitue une importante opération urbaine et technique. Jusqu'à son ouverture, il était plus facile de transporter les cargaisons des négociants du port de Lympia à la plage de Nice en utilisant des barques spéciales, de petites dimensions et au fond presque plat.

Ce n'est qu'en 1826 qu'elle est élargie, à l'occasion de la visite du roi Charles-Félix.

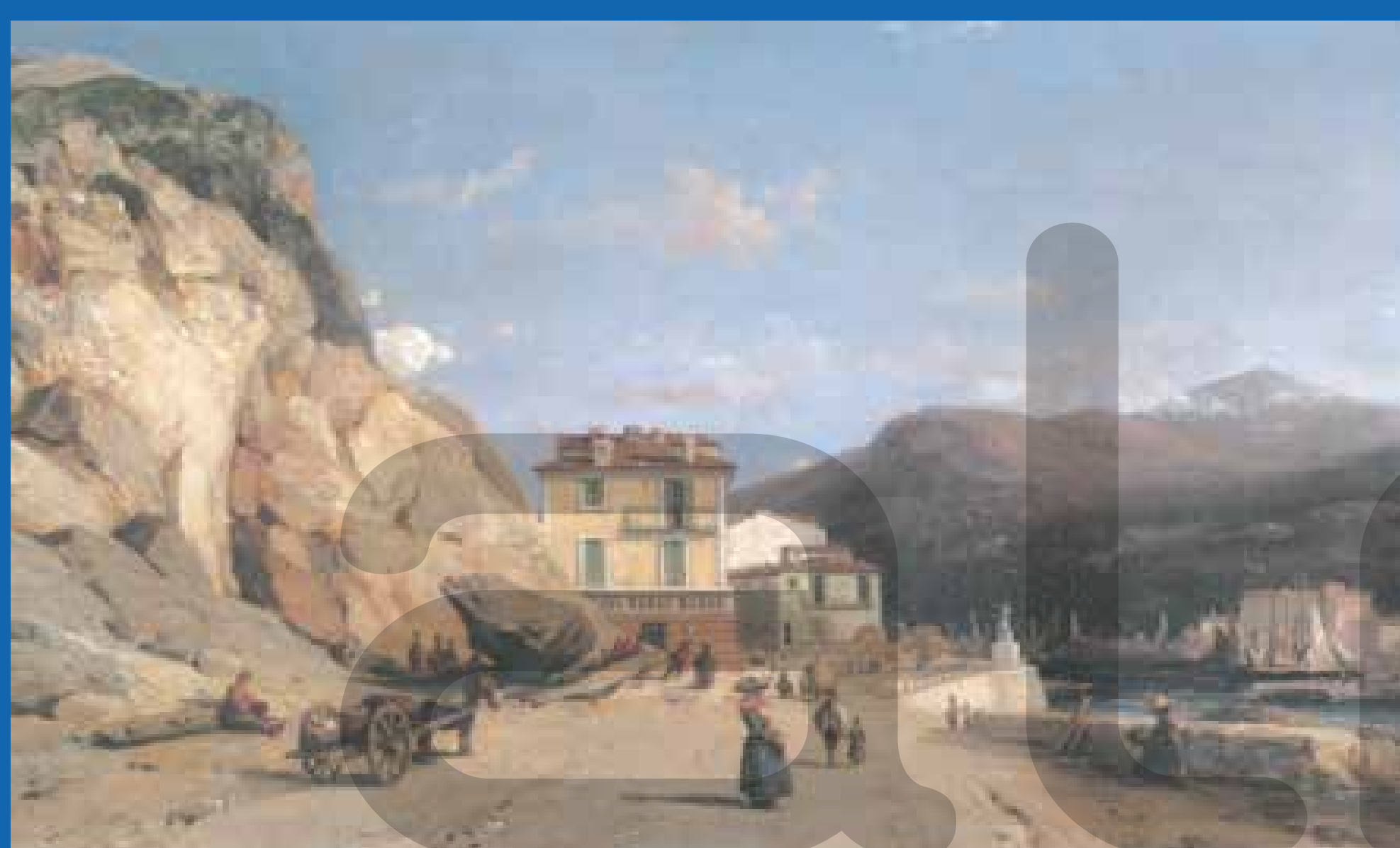
En 2004, Rauba Capeu est entièrement repensé et réaménagé et obtient le 1^{er} prix aux Trophées de l'Aménagement Urbain.



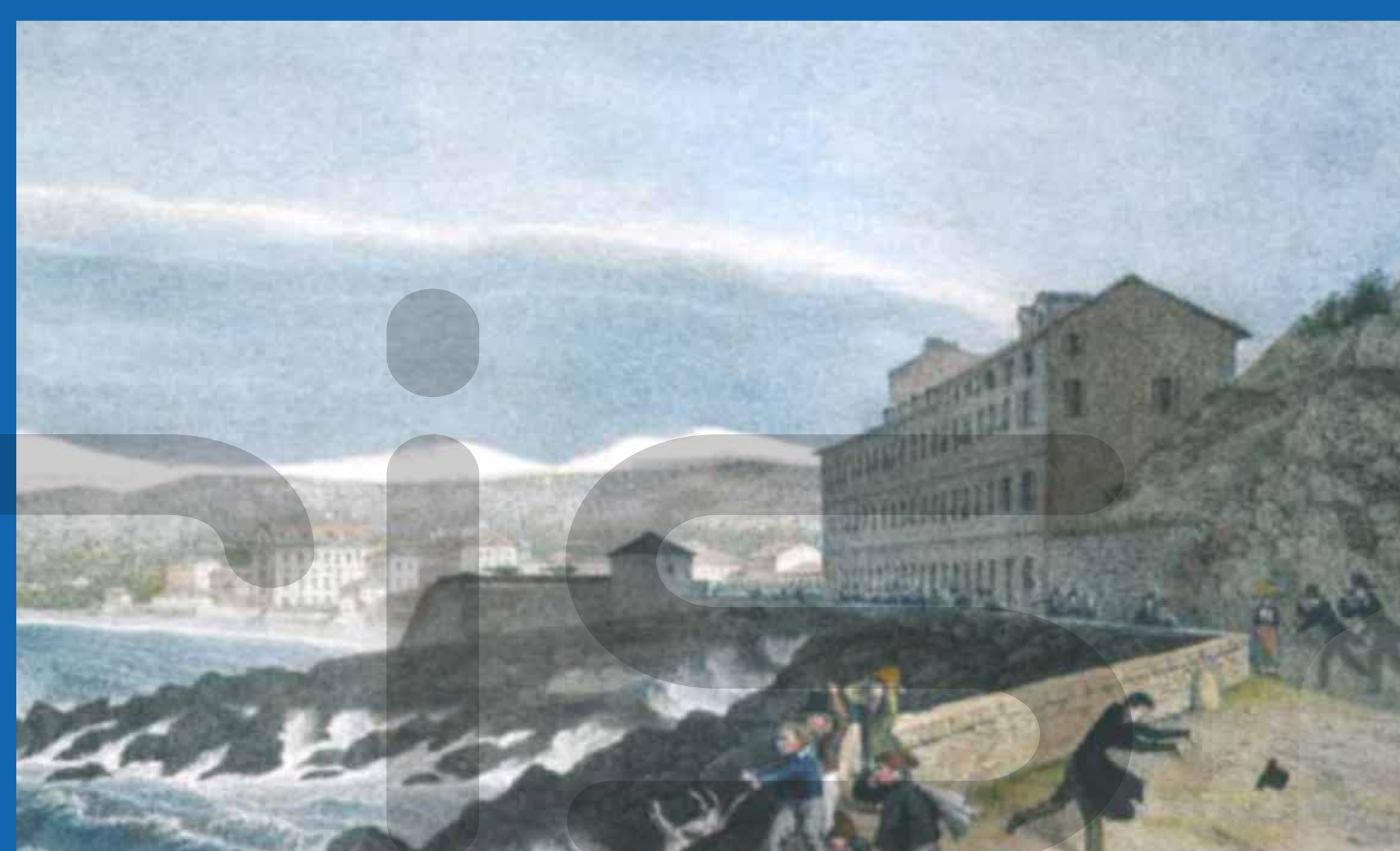
Trajet entre le port Lympia et la plage des Ponchettes pour le transport des marchandises par la mer.
Avant 1770



Intérieur du port de Lympia. Albanis Beaumont 1787



L'entrée du port à Nice (vers 1841-1842)
Léon François Fleury



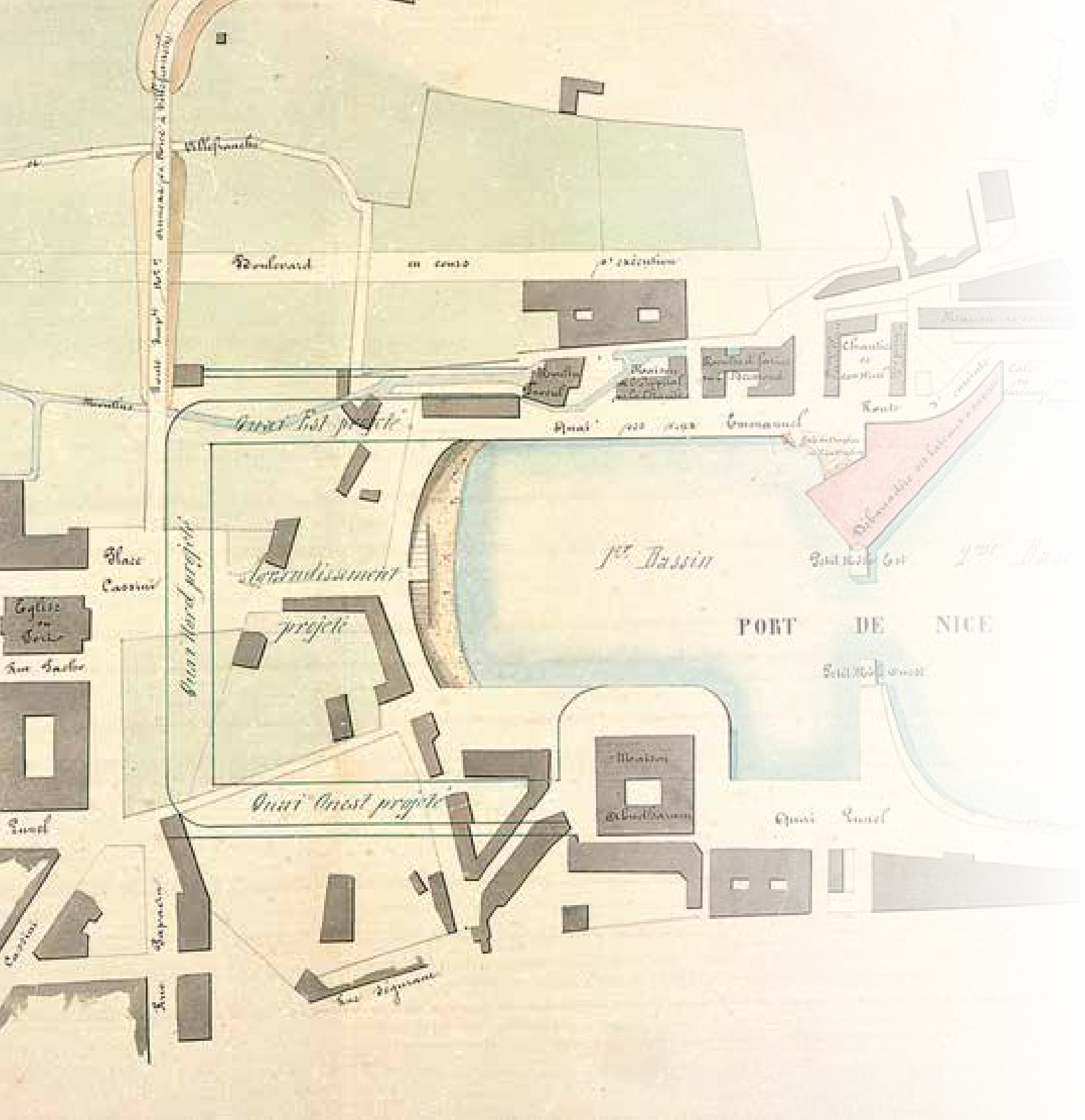
Vue de Rauba Capéu à Nice. Paul Emile Barberi, 1834



Rauba Capéu aujourd'hui

Mémoire du port de...
Nice





Port de Nice

QUELQUES ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE



Statue de Carlo Felice

LA STATUE DE CARLO FELICE

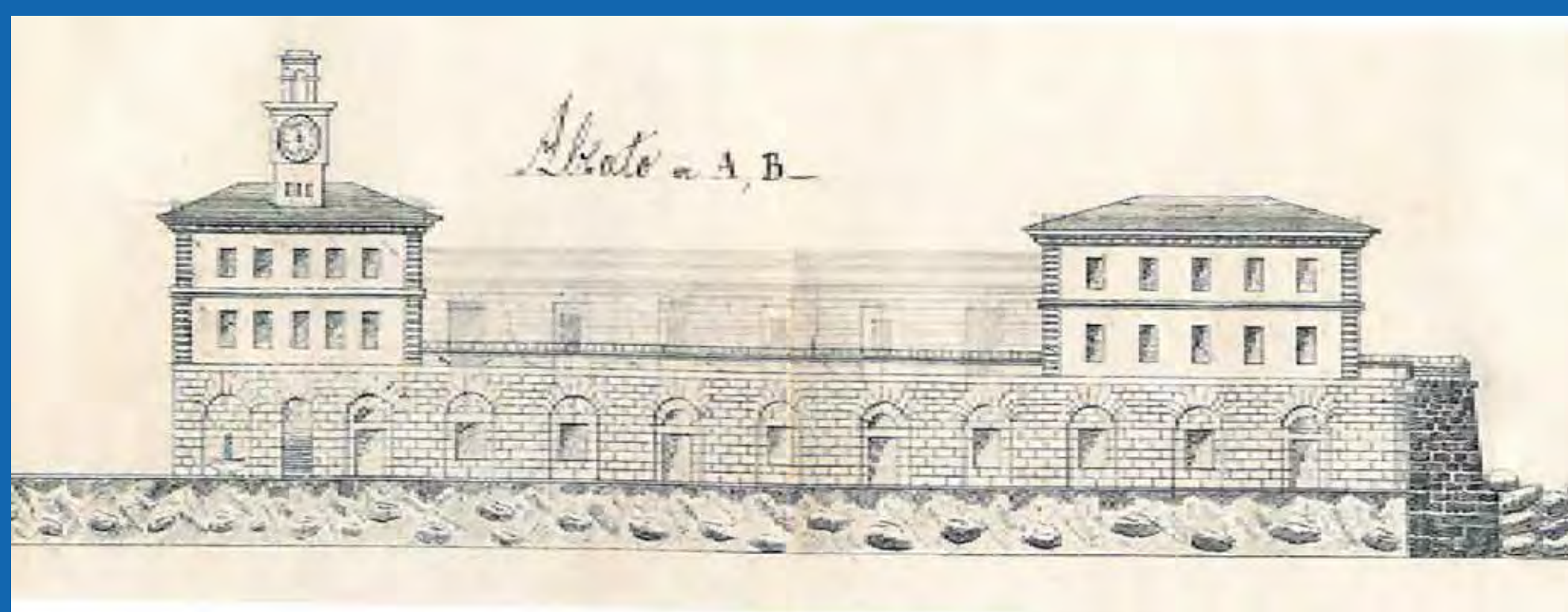
La statue de Charles-Félix de Sardaigne à Nice, dessinée par Paul-Emile Barberi, est érigée en 1828. En 1851, de violentes émeutes éclatent à Nice suite à la décision de supprimer le port-franc de Nice. La rupture avec le royaume de Piémont-Sardaigne est même envisagée. Les Niçois furieux mutilent la statue de Charles-Felix situé au port et s'en prennent plus particulièrement au doigt pointant le port. Cet acte symbolise l'ampleur du mécontentement et l'esprit d'insoumission des niçois, prêts à se battre pour conserver leurs libertés et privilèges. La suppression des franchises du port signe la séparation avec le Piémont-Sardaigne. Elle aurait poussé les Niçois à se tourner progressivement vers la France.

LE BAGNE

De 1748 à 1752, le duché de Savoie entreprend la construction du bagné à côté du chantier du port Lympia afin de loger au plus près, la main d'œuvre venant de Villefranche pour creuser le port. « Lou Barilonc » renferme des centaines de forçats employés au creusement du port, à l'ouverture, d'un chemin reliant le port à la ville au pied du rocher du château puis au chantier de la route de Turin. La « chaine de rigueur », la bastonnade ou les privations alimentaires sont conservées par le règlement pour les bagnes maritimes de 1841 et répriment les comportements déviants, désobéissance, vols, tentatives d'évasion.

Construit tout en pierre de taille, le bagné constitue une pièce importante du patrimoine. Fermé par d'imposantes portes en bois barrées d'immenses verrous, c'est un bâtiment tout en longueur constitué d'une galerie en pierre (appelé en niçois « Lou barri lonc », le long mur) entre deux pavillons élevés de deux étages.

L'utilisation initiale du bagné se prolonge jusqu'en 1851, date de la suppression du port franc. On transfère les derniers détenus en 1887 à la nouvelle maison d'arrêt, toujours en service à ce jour. Le bagné se transforme en caserne militaire au début du XX^{ème} siècle. Seul perdure actuellement le pavillon nord avec son clocheton et la galerie. Le 16 septembre 1943, le bâtiment est protégé par une inscription au titre des monuments historiques.



Elévation de la façade du Bagné du port de Nice, 1841



Détail du Bagné



Le Bagné aujourd'hui

LA CASERNE LYMPIA

En 1840, deux bâtiments complémentaires sont construits de part et d'autre du bagné (dont la Caserne Lympia au nord réhabilitée par le Conseil Général en 2010). En 1937, le bâtiment sud est démoli pour agrandir le terre plein et faciliter l'accès au quai du Commerce.



Horloge de la Caserne Lympia

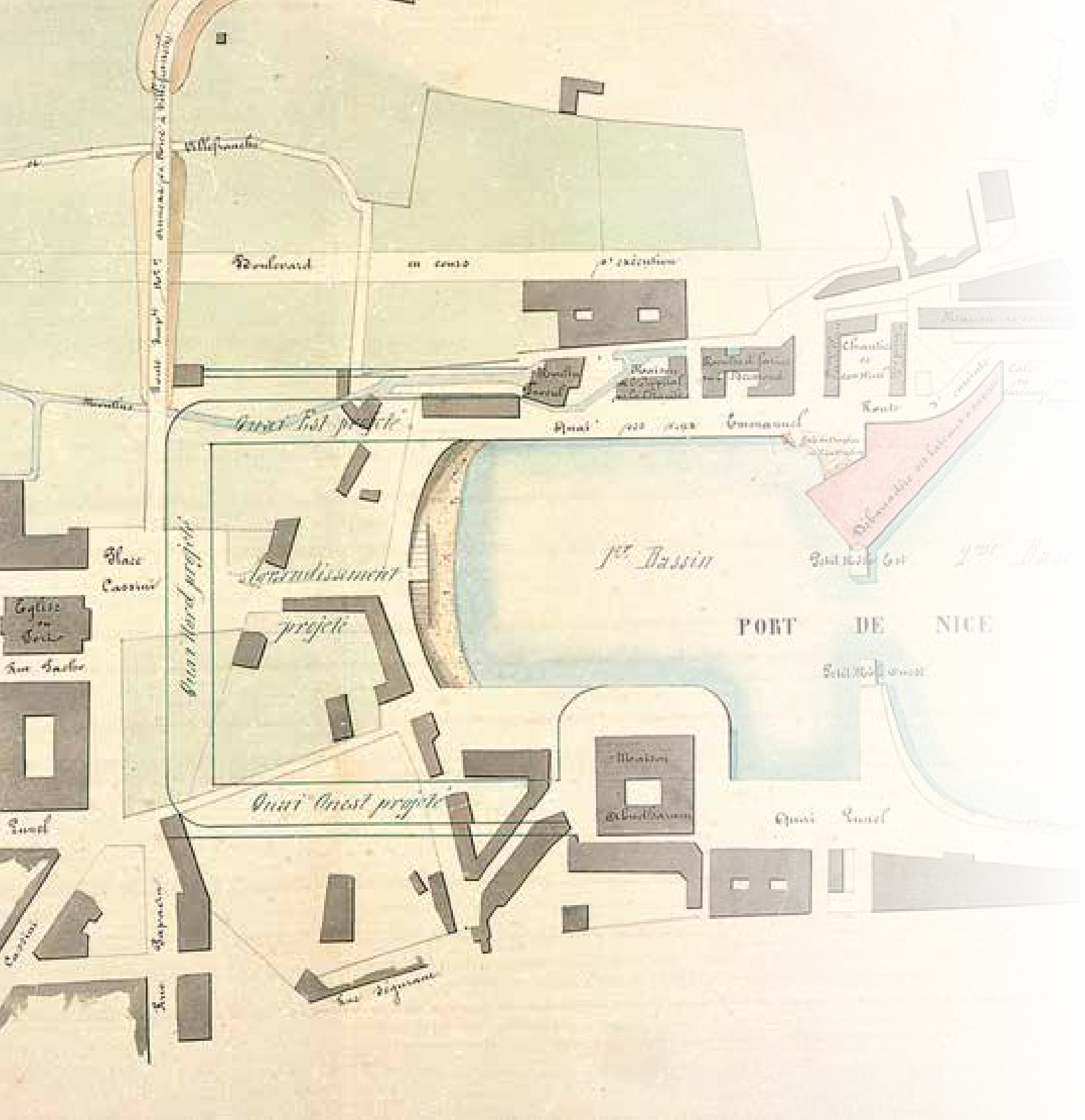


La Caserne Lympia avant la rénovation



La Caserne Lympia après la rénovation

Mémoire du port de...
Nice



Port de Nice

QUELQUES ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU PATRIMOINE



LA DIGUE DU PORT

Les travaux de construction de la digue et de creusement du premier bassin s'achèvent en 1752. La digue est l'ouvrage qui évolue le plus avec le temps.

Elle est agrandie par périodes successives, et soumise à des aléas, tant naturels (coup de mer, carrières, progrès technique...) qu'administratifs (financements, changements de régime, guerres...). On remédie à ces difficultés en doublant la digue extérieure d'une jetée intérieure.

Les pierres de la forteresse démolie servent à la construction de la digue par la main d'œuvre du bagne. Les travaux sont suivis par l'ingénieur De Vincenti.

En 1841 et 1846, on allonge la digue de plus de cinquante mètres : le plan d'eau passe de quatre à six hectares. Si la sécurité du bassin intérieur est mieux garantie, son approche reste dangereuse et surtout l'ensablement demeure.

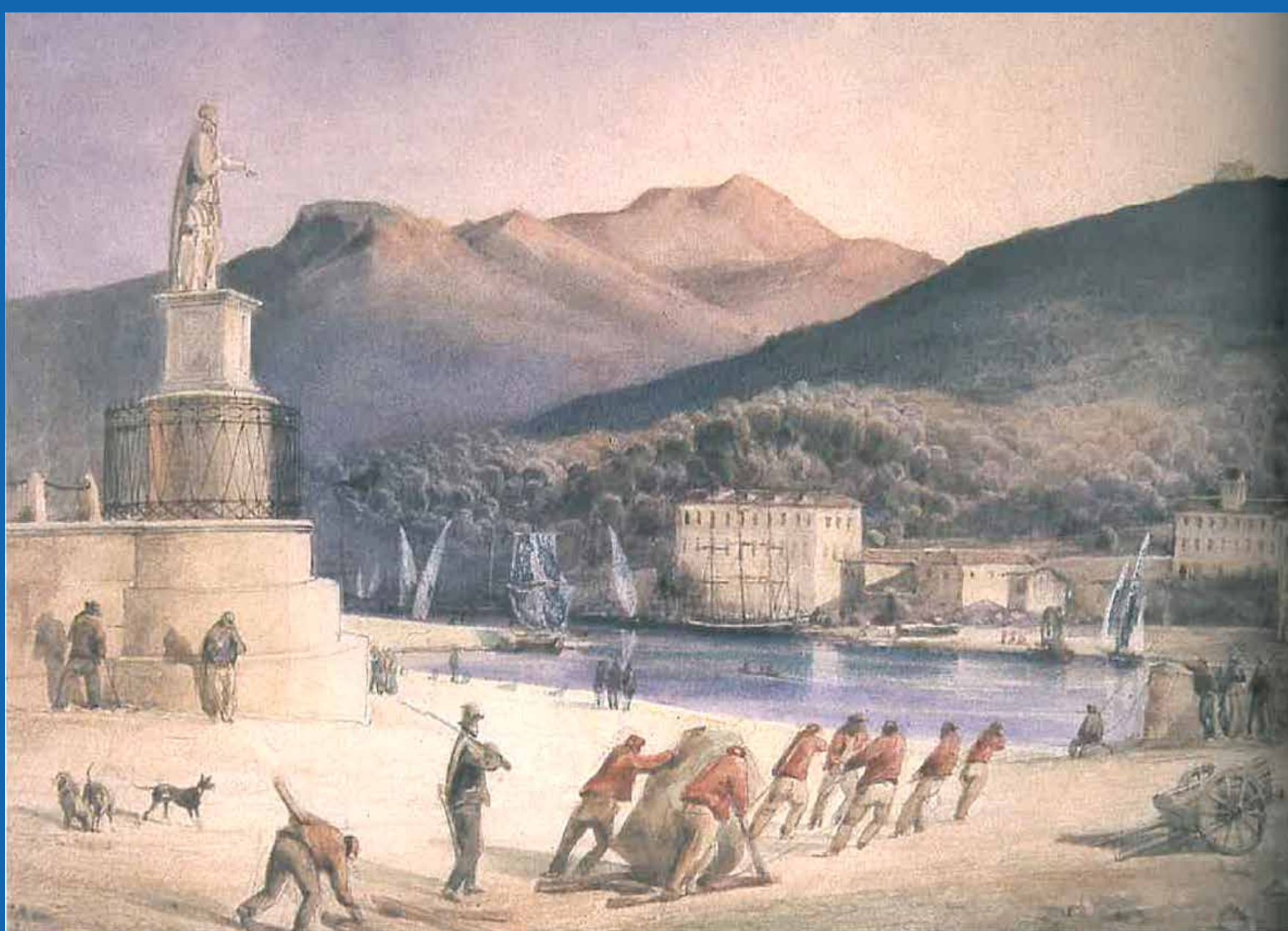
Entre 1868 et 1869, une nouvelle amélioration est décidée avec approfondissement du port, création du bassin Lympia et prolongement de la digue sur 100 mètres.

En 1872, la digue est prolongée de 108 mètres et dotée d'un phare.

Dans les années 1900, nouveau prolongement de la digue, sa longueur augmente de 235 mètres avec modification de la base au niveau de l'ancien môle.

En 1912, un nouveau bassin, le bassin du Commerce, est ouvert.

Depuis cette date, aucune modification n'a été apportée, hormis la reconstruction du phare démoli à la libération.



Les forçats charrient un bloc, extrait de la carrière de Rauba Capeu, vers la jetée. Vers 1840. Louis Joseph Legall Dutertre



Prolongement du môle extérieur de 100 mètres linéaire, 1875



Restauration de la jetée au droit du quai Infernet côté extérieur ; rechargement en blocs naturels ; vue du début de la jetée et de Rauba Capeu ; au premier plan, les rails installés pour véhiculer les blocs, et la plage., 1941

LA GRUE APPELVAGE N°14

D'une hauteur de 22 mètres, sa capacité de levage est de 5 tonnes sur un rayon d'action d'une quinzaine de mètres. Elle est construite en poutres, profilés et tôles rivetés et boulonnés.

La grue Applevage n°14 pèse 83 tonnes et a une hauteur de 22 mètres.

C'est une grue électrique roulante, sur portique, à relevage de flèche et fléchette d'équilibrage arrière.

Construite par la société parisienne Applevage en 1937, elle est réparée en 1947, suite aux dommages subis lors de la Seconde Guerre mondiale et totalement restaurée en 1956. Elle figure sur le registre des monuments historiques depuis l'arrêté du 27 mars 2000 et obtient le label « Patrimoine XX^{ème} siècle » le 1^{er} mars 2001.



Grue de trois tonnes à bennes, 1945 après les bombardements

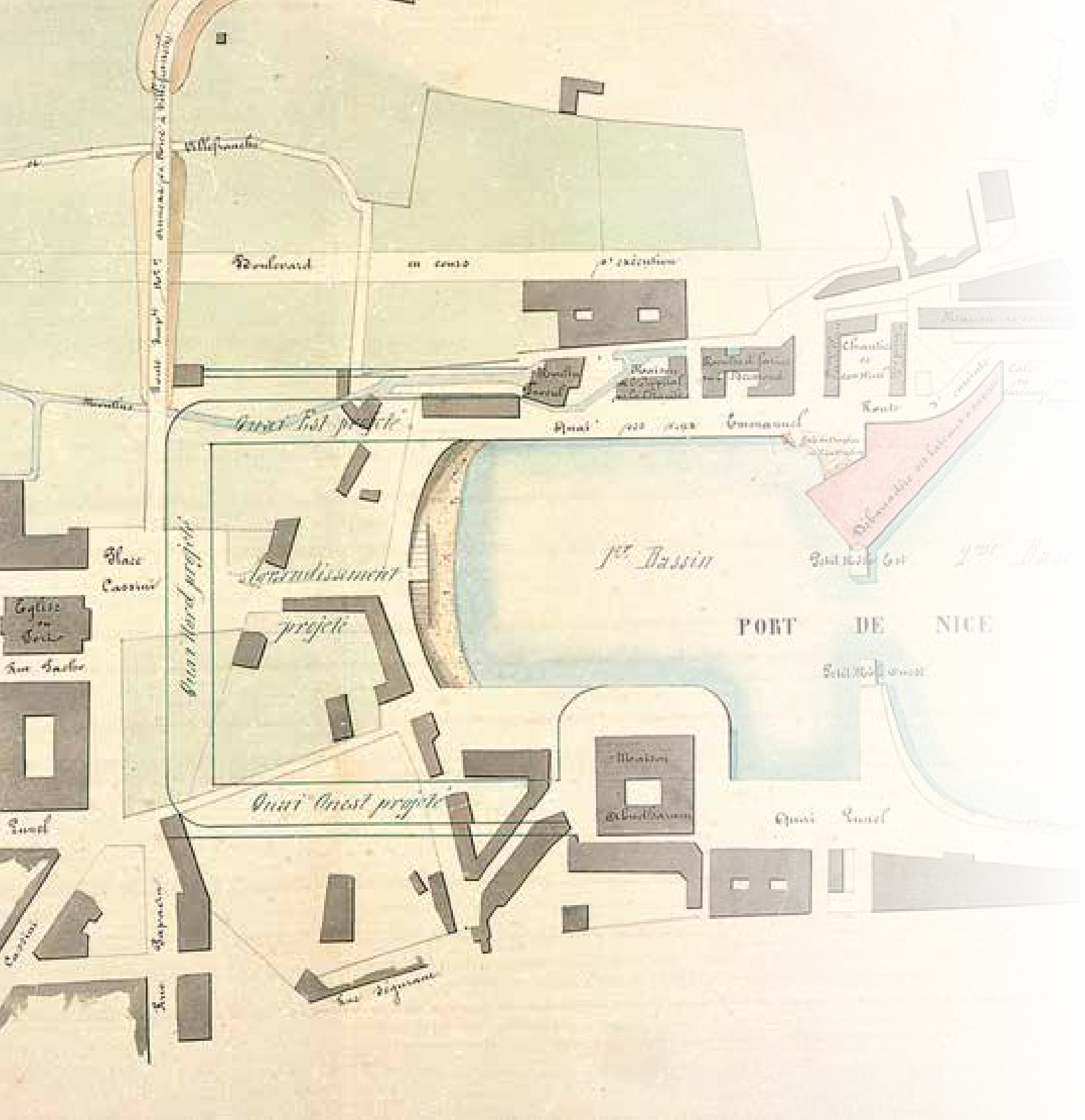


Déchargement des bobines de papier pour le journal Nice Matin, quai Amiral Infernet, vers 1985



La grue classée monuments historiques, septembre 2004

Mémoire du port de...
Nice



Port de Nice

LES POINTUS DU CLUB DE LA MOUETTE



Les Gourses au port des Ponchettes
A l'origine, les gourses étaient les embarcations niçoises typiques des pêcheurs, du temps où le seul port de Nice se résumait à l'anse des Ponchettes. Ces bateaux étaient construits de façon à être tirés sur la berge



Treuil au Quai des Ponchettes qui servait à tirer les gourses sur la berge



La Resquilhada

Dès 1937, tous les pointus sont regroupés sur un même quai : ils sont à rame et à voile. L'association la Mouette est créée pour conserver ce patrimoine maritime et perpétuer les traditions. L'engagement de passionnés de pointus sachant convaincre et obtenir le soutien des administrations successives permet à ce patrimoine maritime d'exister et d'être admiré aujourd'hui par tous. Des sorties en mer et des projets tels que la restauration d'un pointu destiné à l'église du port en 1999 font vivre l'association et assurent la transmission des traditions. D'autres manifestations comme des concours de pêche, des fêtes traditionnelles, des fêtes populaires et des régates latines, des concours de rames sont organisées tout au long de l'année.

Réparation et entretien

Les pointus nécessitent un entretien constant et long. C'est sur l'emplacement de la Resquilhada qu'ils sont grattés, calfatés, réparés, repeints, pour conserver ce patrimoine maritime et l'exposer lors des fêtes traditionnelles. La Resquilhada est située au bout de la rangée de pointus et permet une mise à terre aisée. Elle contribue à une animation typiquement méditerranéenne sur le port. Le dernier chantier naval de Monsieur Parisi créé en 1957 est aujourd'hui fermé. Cinquante pointus sont sortis de ces ateliers et vendus principalement dans le Var et en Corse. Treize d'entre eux sont amarrés aujourd'hui à Nice.



Mémoire du port de...
Nice



IX





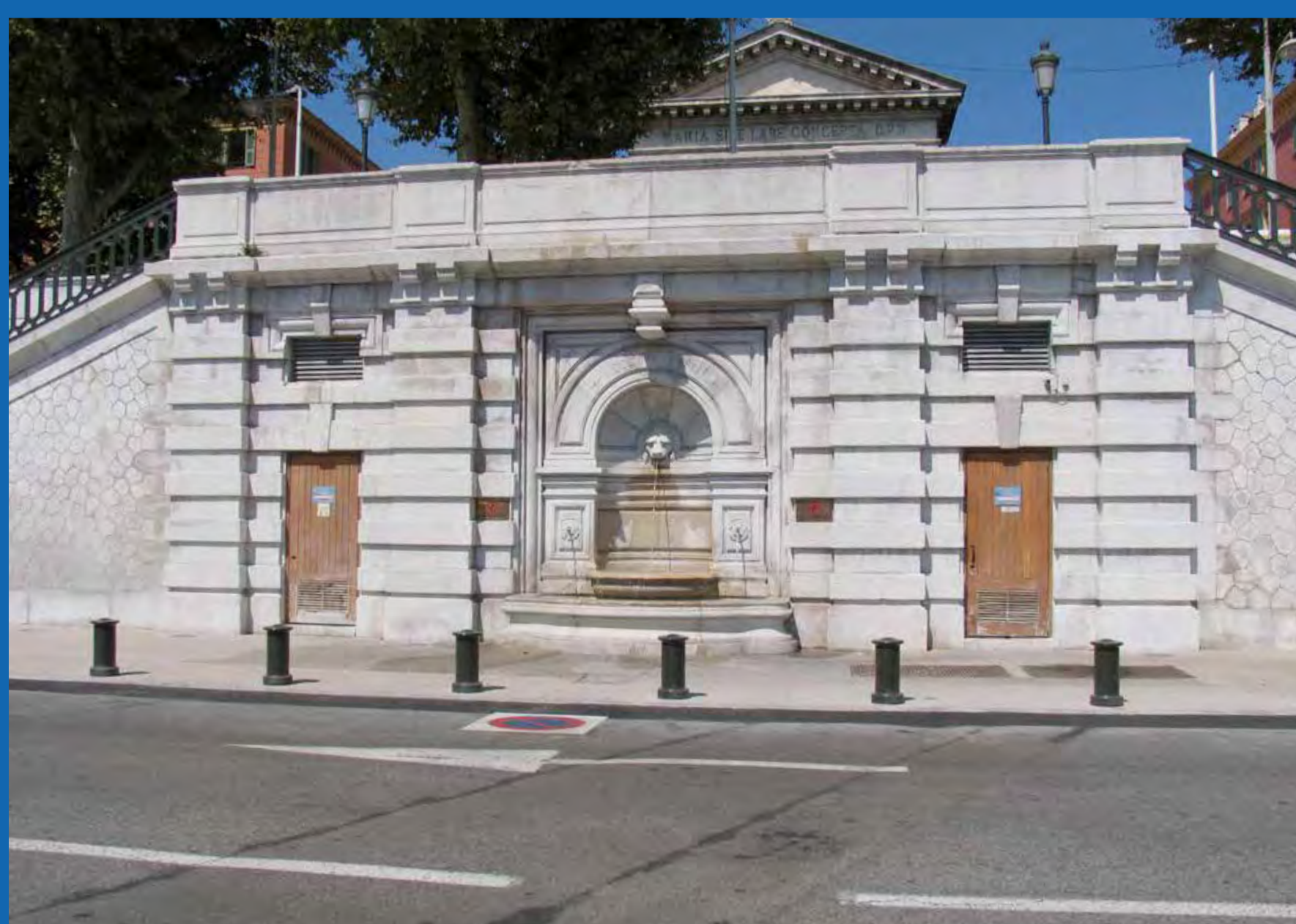
Port de Nice

UN OBJECTIF COMMUN : PRESERVER UN PATRIMOINE PORTUAIRE VIVANT

L'histoire du port de commerce de Nice s'avère très riche et couvre de multiples aspects : L'histoire des Etats de Savoie puis du Royaume de Piémont Sarde, la constitution d'une composition urbaine symétrique et monumentale, le développement du transport de marchandises, le développement plus récent du transport de passagers (Corse, croisières).

Cette histoire perdure à travers le maintien des multiples activités portuaires : transport de ciment, transport de passagers vers la Corse, croisière, plaisance et yachting, pêche et affectation d'un espace consacré aux pointus. Elle perdure également à travers un patrimoine préservé, entretenu au fil du temps par une communauté portuaire passionnée par la richesse et la diversité de l'Histoire.

L'espace portuaire complet tel qu'il est constitué au XIX^{ème} siècle a évolué du fait de la pression urbaine et du besoin d'espace pour la circulation automobile : les voiries et les stationnement des véhicules s'effectuent sur d'anciens quais, les entrepôts commerciaux sont transformés en logements, en restaurants ou en galeries ...



L'Escalier Monumental Cassini



Bâtiment des Affaires Maritimes, Quai de le Douane

La préservation de ce patrimoine est un objectif partagé par l'ensemble des institutions, professionnels et associations intervenant sur le port de commerce de Nice : le Conseil Général, Autorité portuaire et concédante, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice, l'exploitant portuaire, la Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur, les architectes des Bâtiments de France, l'association la Mouette, et de nombreuses autres associations qui ne peuvent être toutes citées.

Des actions sont continuellement organisées pour valoriser et faire partager cette culture commune. Citons par exemple :

- Le livre « le port de Nice des origines a nos jours » en collaboration avec l'Academia Nissarda
- Les visites de sites et les publications régulières du Centre du Patrimoine de la ville de Nice
- Les films et reportages
- Les événements réunissant des publics importants (Fête du port, 40 000 personnes, Ecole au Port, 950 scolaires, Fête de la Saint Pierre, Régates et les nombreuses sorties en mer ...)



Ecole au port



Fête du port



Fête de la Saint Pierre

SOURCES DES ILLUSTRATIONS :

- « Le Port de Nice, des origines à nos jours », Chambre de Commerce et d'industrie de Nice et Académia Nissarda
 - « L'Exception urbaine », Philippe GRAFF
- © Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur
© Club de la mouette

Mémoire du port de...
Nice

