

# **LE PORT DE NICE DE 1860 À 1948**

**D.E.S. DE GÉOGRAPHIE PRÉSENTÉ EN  
1949 DEVANT LA FACULTÉ DES  
LETTRES ET SCIENCES HUMAINES  
D'AIX-EN-PROVENCE, RÉSUMÉ PAR  
L'AUTEUR**

**Par SIMONE BERTON**

## **Introduction ;**

Nice, capitale de la Côte d'Azur est généralement considérée comme une ville de luxe, de plaisirs et de fêtes, mais elle manifeste cependant une activité commerciale et industrielle non négligeable et joue depuis sa fondation le rôle de port maritime que lui assigne sa situation géographique et économique parmi les principaux ports français de la Méditerranée.

Et l'on est amené à rechercher si le port de Nice remplit l'une des trois fonctions économiques caractéristiques ou peut-être même les trois à savoir : la fonction régionale, la fonction industrielle, la fonction commerciale.

Voir également quelle place tenait le port de Nice avant l'annexion, examiner les étapes de son évolution matérielle et commerciale de 1860 à 1948 et à l'aide de quelques statistiques prouver qu'avant il avait une activité non négligeable, tels sont les buts de cette modeste étude.

## **Le Port de Nice avant 1860.**

### **I.- Le Port de Nice jusqu'à l'établissement du port franc.**

Si l'on remonte brièvement aux temps anciens, la ville de Nice "doit son origine à son port"... L'anse des Ponchettes devait devenir le port de Celleyal appelé aussi port de Saint Lambert, situé à l'ouest du Château.

À côté de ce port principal, le petit golfe de Lympia situé à l'Est du Château, à l'emplacement du port actuel, était aussi utilisé mais dans une plus faible mesure.

Pendant tout le Haut Moyen-âge le rôle maritime de Nice resta assez effacé et ce sera à partir du XIVe siècle seulement, époque à laquelle les comtes de Savoie annexent le pays niçois à leur domaine, que le port deviendra plus actif.

Ayant acquis le Piémont, les Princes de la Maison de Savoie ne régnaient que sur Les états continentaux; ils n'avaient alors, comme seuls débouchés sur la Méditerranée, que les ports de Nice et de Villefranche-sur-Mer. Aussi favorisèrent-ils l'essor commercial de ces ports.

Et c'est pour permettre au trafic niçois de prendre toute son ampleur, que Charles-Emmanuel Ier ordonne l'établissement du port franc à Nice en janvier 1612.

Toutefois l'anse de Saint-Lambert qu'on essayait de favoriser par tous les moyens, était menacée de comblement par les sables et les graviers et c'est alors que le bassin de LYMPIA fut aménagé par les Ducs de Savoie et sembla promu au plus brillant avenir.

### **II.- La création du Port de Lympia et ses conséquences.**

En 1750, Charles-Emmanuel III fit agrandir le bassin de Lympia sur l'emplacement duquel s'élève le port actuel et bientôt le nouveau port qui comprenait un seul bassin fut ouvert à la navigation.

C'est probablement à cette époque que le port de Nice favorisé par l'établissement des franchises atteignit son plus haut degré de prospérité, il importait des produits coloniaux, du sel, des objets manufacturés et exportait du chanvre, du riz, des soieries de Milan ; le transit pour une partie de la Lombardie et de la Suisse se faisait par son entremise.

Aussi à partir de 1761 on construisit un môle intérieur, on creusa un nouveau bassin et l'on surcreusa l'ancien, de sorte que les bassins avaient déjà la forme qu'ils auront au moment de l'annexion, mais en 1762 le creusement était incomplet et tous les quais restaient à faire.

Mais le destin du port de Nice allait se trouver modifié par les événements extérieurs : la Révolution française commençait en 1789.

### **III.- Le Port de Nice pendant l'occupation française.**

C'est en 1792 que les troupes françaises occupèrent le Comté de Nice; le port franc fut supprimé et les communications avec le Piémont furent interrompues du fait de la guerre...

Le Préfet Dubouchage fait un tableau peu brillant de la situation du port de Nice dans son rapport de 1806 : "La réunion de Gênes à l'Empire français a porté un coup mortel au commerce de Nice. Anciennement tout ce que la France, l'Italie, la Hollande, l'Angleterre et le Nord envoyaient en Piémont, dans la Lombardie, passait par Nice et le Col de Tende ce qui donnait au port et au pays de Nice ... un passage continu de marchandises qui s'élevait à plus de 200.000 colis par an".

Avec l'institution du blocus le trafic devait encore diminuer. Mais la chute de Napoléon Ier en 1814 et le morcellement de son Empire allait de nouveau faire entrer le Comté de Nice dans les possessions des rois de Piémont-Sardaigne. On revenait donc au statut antérieur à 1792.

### **IV.- Le Port de Nice sous la domination sarde.**

En 1814 les Niçois souhaitaient et obtinrent le rétablissement du port franc. Mais un facteur nouveau allait entraver la reprise du trafic local : les Congrès de Vienne attribuaient à la Maison de Savoie la possession du port de Gênes qui offrait de multiples avantages.

En 1833 cependant l'autonomie fut accordée au port de Nice pour ses propres travaux d'agrandissement et d'entretien : le môle extérieur fut allongé, la construction des principaux quais eut lieu de 1842 à 1860.

Si le trafic voyageur gardait une certaine importance, par contre le trafic commercial était réduit au simple mouvement des produits d'alimentation entre Nice et le Piémont, Le plus le port de Nice subissait la concurrence farouche de plusieurs ports méditerranéens : Marseille, Port-Maurice, Oneglia et surtout Gênes dont le ministre Cavour soutenait les ambitieuses revendications.

Sous l'influence de son ministre Victor-Emmanuel II décida en Juillet 1854 de supprimer le port-franc niçois et les lois douanières sardes furent appliquées dans le Comté de Nice.

Et c'est au moment où les esprits étaient mécontents de cette situation nouvelle qu'une question de politique extérieure allait faire passer le Comté de Nice des domaines de la Maison de Savoie dans le territoire français : Napoléon III en contre partie des services rendus à la cause de l'Unité Italienne demandait le rattachement de Nice et de la Savoie à la France, après plébiscites.

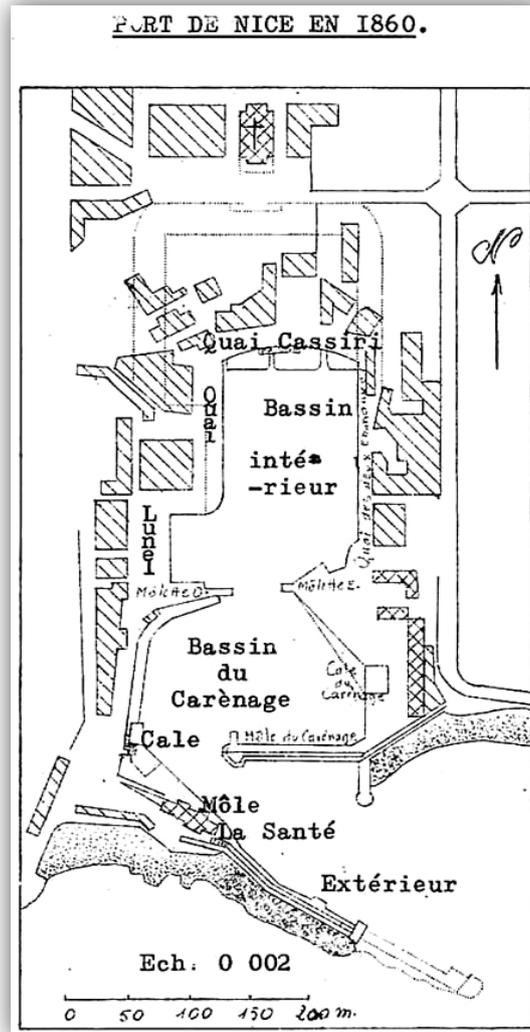
Certains affirment que c'est peut-être l'abolition du port-franc qui fut l'un des motifs déterminant les Niçois à opter pour la France par 25.743 voix contre 260.

En 1860 la France prend possession de Nice. Va-t-elle faire du petit bassin de Lympia un grand port méditerranéen ou au contraire va-t-elle entraîner l'économie de la région vers d'autres débouchés qui amèneront, mais comme conséquence seulement, un accroissement d'activité par le port ?

## **Le Port de Nice en 1860.**

### **I.- Description du port en 1860.**

En examinant le croquis ci-joint on aura une idée des grandes lignes du port.



Le port de Lympia est situé entre le Mont-Boron, à l'Est, montagne de 183 m. d'altitude qui se termine par le Cap de Nice et le sépare de la rade de Villefranche-sur-Mer et la colline du Château à l'ouest, d'une hauteur de 94 m. Il comprenait deux bassins, le bassin intérieur et le bassin du carénage dont la superficie atteignait 32.224 m<sup>2</sup>.

Deux môles en protégeaient l'entrée : le môle extérieur appelé aussi quai de la Santé qui avait une longueur de 150 m. et le môle intérieur nu du carénage dont la longueur atteignait une centaine de mètres environ.

A l'extrémité orientale du môle extérieur se trouvait le fanal avec un feu rouge, l'élévation de ce signal était de 18 m. au dessus du môle, soit une hauteur totale de 26 m. et sa portée était de 4 lieues. 5.

La profondeur à l'entrée des deux môles de 4 m. à 4 m.50 et de 3,50 dans le bassin intérieur, fond suffisant pour les navires jaugeant 250 tonneaux et calant 2 m 1/2 d'eau.

Les quais encadraient les bassins et couvraient une longueur de 550 m. certains quais ont d'ailleurs conservé leur ancien nom et nous les retrouverons lorsque nous étudierons l'aspect actuel du port de Nice.

## **II.- Étude du trafic au cours des six derniers mois de 1860 et pendant l'année 1861.**

1°- Les Importations atteignaient en 1860 (6 mois) 24.609 tonnes et en 1861 (année

entière) 37.275 tonnes. En observant la liste des marchandises on constate que les denrées alimentaires tenaient une place prépondérante; exemples : blé, farine, maïs, orge, huiles, vins, café, beurre, graisse.

2°- Les principales exportations constituaient un fret de retour, le plus souvent partiel pour les navires fréquentant le port de Nice. Les produits alimentaires y tenaient également une place importante on réexportait des fromages, des pâtes d'Italie, de la farine, du stockfisch. L'huile d'olive du pays constituait, ainsi que les vins locaux de Bellet ou de Saint-Jeannet, une bonne part des exportations, de même que les poteries de Biot, Golfe-Juan ou Vallauris.

3°.- Mouvement des bateaux pendant le deuxième semestre 1860 et l'année 1861.

Le nombre des navires entrés au port en 1860 (6 mois) était de 45 français contre 288 étrangers. Et en 1861 de 308 français contre 662 étrangers, les bateaux espagnols et italiens qui fréquentaient le port de Nice étant les plus nombreux.

La navigation de plaisance était marquée par la présence dans le bassin intérieur des yachts "Eros" appartenant au baron de Rothschild et "Namouna" à M. de Berney.

En effet, dès l'année 1861 le renom de Nice commençait à se répandre dans le monde et une riche clientèle de touristes fréquentait déjà durant l'hiver la Côte d'Azur, à cause de son climat particulièrement doux. La venue des hôtes, en déterminant un accroissement de population, même saisonnier, à influé directement sur le trafic portuaire car il fallait assurer le ravitaillement des touristes, ainsi que celui des corps de métiers intéressés par ce mouvement de voyageurs.

Mais alors se posera la question du fret de retour à fournir aux navires arrivant chargés dans notre port, ce qui aboutira à la création d'industries appropriées.

Ainsi le port de Nice devenu français avait un fonctionnement régulier en 1860. Allait-il prendre un essor vigoureux ?

## **L'Évolution du Trafic de 1860 à 1948.**

### **I.- Étude du mouvement des importations et des exportations.**

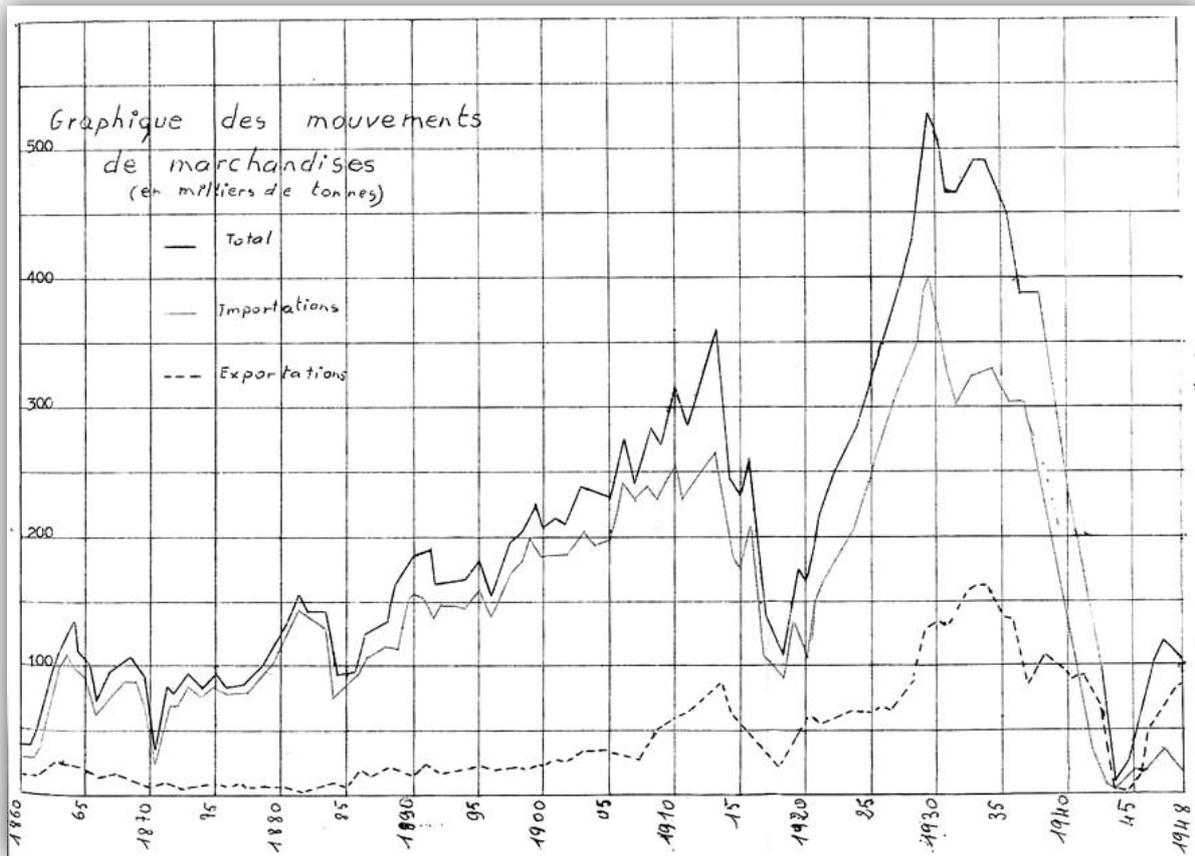
Pour avoir une idée nette des diverses fluctuations du trafic; il convient d'observer le graphique ci-joint correspondant au mouvement du port pour la période allant de 1860 à 1948.

Années	Importations	Exportations	<u>Total</u>
1860 (6 mois)	24.609 T.	+ 12.031 T	= 363640
1861 (1 an)	37.275	+ 13.630	= 50.905
1938 (1 an)	278.409	+ 110.840	= 389.249
1948 (6 mois)	21.496	+ 83.484	= 104.980

Au premier coup d'œil jeté sur le graphique, on remarque tout d'abord que les trois courbes présentent deux parties ascendantes séparées par deux périodes de dépression

nettement marquées. Nous voyons ensuite que, comme pour bon nombre de ports français, les importations distancent fortement les exportations et donc que les deux courbes sont loin de s'équilibrer. Par contre les exportations prennent le premier rang pendant la période troublée de 1941 à 1948.

D'autre part le maximum de trafic atteint cet été de 530.464 tonnes, chiffre honorable certes, mais tellement modeste si on le compare au trafic du port de Marseille qui atteignait en 1929: 7.350.885 tonnes. Ainsi Nice n'est pas principalement "ville de port" et ce sont des circonstances extérieures qui commandent l'évolution du trafic.



## II.- Causes de l'évolution du trafic.

Nous étudierons dans leur ensemble les 2 mouvements du trafic, ceux-ci ayant en général réagi de la même manière aux mêmes causes. Toutefois, si certains événements ont eu des effets contraires nous les verrons séparément.

### 1°) Causes des "minima".

En regardant les courbes des importations et des exportations du graphique et la ligne des années, l'on note la corrélation qui existe entre les grandes secousses mondiales et les points de chute du trafic.

En 1870, année de la guerre franco-allemande, nous constatons une grave inflexion due au fait que, pendant les hostilités, la France dut vivre en économie fermée.

En 1914 où commencèrent de nouvelles hostilités franco-allemandes qui devaient se transformer en première guerre mondiale, la baisse est générale notamment pour les exportations. En 1916 une augmentation anormale au premier abord, s'explique probablement par des expéditions de nations étrangères qui entraient alors dans le conflit, au côté des alliés.

La guerre 1939-1945, comme les deux précédentes entraîna une diminution générale du trafic.

Cependant d'autres causes économiques ou sociales (grève des dockers, des inscrits maritimes etc..) peuvent intervenir à certains moments, pour modifier dans un sens négatif les importations comme les exportations.

## **2°) Cause des "maxima"**

Le premier facteur ayant pu concourir à l'augmentation des entrées de marchandises est l'accroissement du chiffre de population qui a été continu dans la ville de Nice depuis l'annexion.

De même l'augmentation du nombre d'habitants accroît la main-d'œuvre agricole, commerciale et industrielle, ce qui détermine une extension de la production et partant, des exportations plus massives.

Années	Nombre d'habitants	Trafic gl. en Tes.
1861	48273	50.905
1921	173.013	215.209
1931	237.208	465.825
1941 (guerre)	243.267	185.995

D'autre part, c'est tout particulièrement la venue de touristes aussi bien français qu'étrangers qui a permis à la ville de prendre un grand essor et influencé fortement le trafic du port.

Ainsi l'accroissement du trafic du port de Nice est la conséquence et non la cause du développement de la cité, ceci contrairement à bien des villes qui ont pris de l'importance grâce au mouvement de leur port comme Gênes ou Marseille.

De plus la création de moyens de transport mettant en liaison rapide l'arrière-pays et le littoral, a amené une certaine extension du trafic portuaire et principalement dans les importations qui permettent d'approvisionner un nombre accru de personnes. Mais en même temps le déséquilibre commercial s'accroît car les hautes vallées assez pauvres de l'hinterland niçois ne participent pas d'une manière effective aux exportations et l'on peut indiquer que seules les industries de Nice et de sa banlieue sont à la base de la sortie des marchandises.

## **III.- Principales marchandises faisant l'objet du trafic.**

Le trafic du port de Nice est assez complexe et des marchandises variées y sont embarquées et débarquées; certaines ne constituant qu'un commerce de détail, nous les laisserons de côté et nous attacherons à l'étude de celles qui ont une place prépondérante dans les importations et les exportations.

### **1°) Principales importations.**

De 1860 à 1948 la liste des principales marchandises importées n'a pas beaucoup varié et comprend notamment des bois de construction, des combustibles comme la houille et *des* denrées alimentaires telles que huiles d'arachide et d'olive, vins, blés servant à la fabrication des farines et des pâtes alimentaires.

### **a.- Importation de houille.**

1862	4.419 tonnes.
1932	141.604
1942	néant.

Comme depuis l'annexion, c'est l'Angleterre qui est notre principal fournisseur, il était normal que celle-ci suspende ses livraisons pendant la guerre.

### **b.- Importation des vins.**

Elle peut paraître paradoxale car le département des Alpes-Maritimes est considéré comme un département récoltant. En effet chaque petit propriétaire récolte en général assez pour satisfaire sa propre consommation annuelle et ne vend pas de surplus, sauf en ce qui concerne quelques crus célèbres, comme le vin de Bellet, que l'on expédie dans maintes directions.

Ce sont surtout des vins fins renommés, recherchés des connaisseurs qui nous arrivent par bateaux d'Italie, du Portugal, de Grèce ou de Turquie, les pays d'Afrique du Nord, l'Algérie notamment avec les vins de Mostaganem et de Mascara, la Tunisie en plus faible quantité fournissent des vins de consommation courante mais dont la valeur en degrés est plus forte que celle des vins du Var.

1862	91.300 hl.
1932	316.700 hl.
1942	79.200 hl.

## **2°) Principales exportations.**

Deux produits forment la base essentielle du mouvement de sortie :

### **a.- Les huiles d'olive.**

L'exportation de l'huile d'olive était, même avant l'annexion, une des branches importantes du commerce niçois et l'est restée jusqu'en 1939. L'huile d'olive dite de Nice avait une réputation mondiale, non par les quantités exportées, mais par sa qualité soignée qui lui assurait une clientèle de choix.

1862	4.596 tonnes
1932	4.492 tonnes
1942	néant

Les clients étaient nombreux et répartis aux quatre coins du monde : l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, l'U.R.S.S., les pays scandinaves et même les États-Unis d'Amérique.

### **b.- Les chaux et ciments.**

L'industrie des chaux et ciments, de création récente, a pris une grande place dans l'activité locale et notamment dans les exportations portuaires.

1913	65.000 tonnes
1933	130.000 tonnes
1943	9.681 tonnes

Les principaux clients de chaux et ciments sont l'Italie, l'Algérie, la Tunisie surtout et plus récemment l'A.O.F. Les bateaux venus débarquer à Nice divers produits, trouvaient dans les chaux et ciments un fret de retour avantageux.

#### **IV.- Mouvement des bateaux.**

Années	Nombre de bateaux	Tonnages/Jauge.
1862	4.276	240.632
1932	3.035	1.621.091
1942	522	257.728

Il y a eu baisse sensible depuis 1862 puisque l'un des chiffres les plus forts se place en 1929 avec 3.441 navires alors qu'en 1862 plus de 4.000 navires avaient touché le port de Nice. Mais il faut se souvenir qu'autrefois les navires n'avaient pas l'envergure qu'ils ont acquise au XXe siècle et n'étaient pas gênés par le faible tirant d'eau et l'étroitesse des bassins mais par leur disposition.

- La nationalité des pavillons est intéressante à examiner : les mêmes voies figurent toujours : bateaux suédois, norvégiens, danois, grecs, turcs, hollandais, russes, en rang secondaire, et anglais, espagnols et surtout italiens en tête du classement.

#### **V.- Les activités secondaires du port de Nice.**

##### **1°) La Pêche.**

Nice n'est pas port de Pêche au sens plein du terme. Trois cents personnes vivent ici de la pêche. Les barques constituent le gros de la flottille qui comprend également 4 chaluts et 15 bateaux moteurs, la poche aux abords des cotes niçoises a lieu toute l'année : Mai et Juin sont les deux mois les plus favorables à la pêche locale (sardines - anchois).

En général chaque patron-pêcheur part tous les jours à 3 heures du matin et revient vers midi, ramenant des barques plus ou moins chargées de poissons dont le poids moyen est de 900 kg par jour.

Les bateaux de poche au repos sont amarrés au port près du quai Cassini ou bien tirés à terre, sur la grève située à l'ouest du château, près des Ponchettes.

##### **2°) La navigation de plaisance.**

On remarque également au bord du quai Cassini de petits voiliers élégants et même de forts jolis yachts, mais il faut reconnaître que ce mouillage s'accorde assez mal du voisinage d'un trafic-marchandises développé, de telle sorte que nos hôtes fortunés lui préfèrent la tranquillité des ports de Villefranche-sur-Mer, Cannes, ou Monaco.

Notons toutefois que peu d'années avant 1939 on avait organisé, au départ du port de Nice, des excursions en mer qui ont repris depuis la fin des hostilités. Des vedettes, confortablement équipées, comme le "Gallus", emmènent de nombreux touristes promener au large de nos côtes...

### 3°) Le trafic-voyageurs.

Le port de Nice joue modestement le rôle de port de voyageurs; les chiffres entrées-sorties sont relativement importants, si l'on considère que Nice est tête de ligne pour une seule direction : la Corse, le trajet Nice-Bastia étant la traversée la plus courte pour se rendre en Corse.

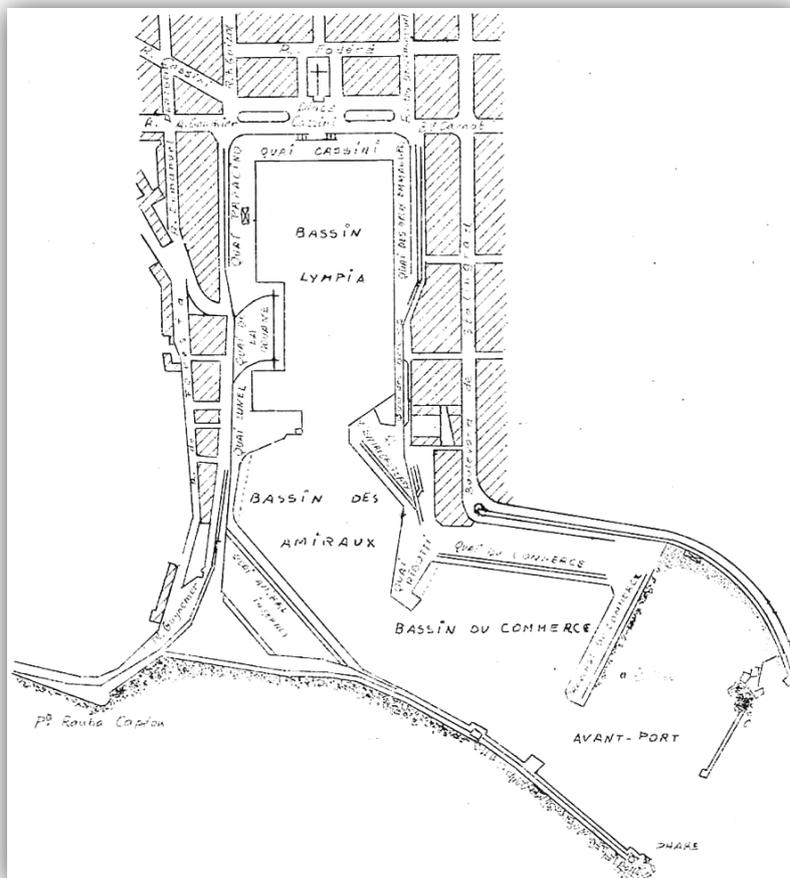
Années	Entrées		Sorties		Total.
1916	21.778	+	18.402	=	40.180.
1936	40.738	+	33.433	=	74.171.
1946	15.834	+	12.790	=	28.624.

L'année 1938 marque l'apogée des traversées avec 54.394 entrées et 48.011 sorties formant un total de 102.405 passagers.

Le port de Nice a donc une activité certaine et doit nécessairement remplir plusieurs fonctions économiques. Mais il nous faut voir, avant de passer à cette importante étude, comment l'extension du trafic a déterminé des modifications et des agrandissements dans les installations portuaires.

#### Agrandissements du Port.

D'importants travaux ont été entrepris successivement par les Ponts et Chaussées à la suite des interventions répétées de la Chambre de Commerce de Nice et ils ont modifié l'aspect du Port.



## **I.- Transformations et Équipement.**

### **1°) En 1939 le port comprenait trois bassins :**

- en partant du Sud le bassin du commerce à 200 m. de long sur 180 m. de large en moyenne. Il est précédé par un avant-port de 160 m de large, auquel on accède par la passe extérieure. La jetée extérieure d'une longueur de 380 m. à l'extrémité de laquelle se trouve le phare, d'une hauteur de 17 m. en protège l'entrée.

- le bassin suivant est celui des Amiraux (anciennement bassin du carénage) également long de 200 m. mais ayant une largeur de 155 m. seulement.

- le troisième dit de Lympia, situé au Nord est le plus ancien des bassins et le plus long des trois avec 280 m sur 155. Comme le bassin des Amiraux, il ne peut recevoir que des navires ayant 100 m. de longueur maximum et un tirant d'eau variable entre 6 et 7 m. environ.

2°) Les quais qui entourent ces bassins ont des longueurs variables, atteignant au total 1 km. et demi. Il reste entendu qu'aucun quai n'est réservé à un trafic spécialisé; suivant les nécessités du moment, il reçoit les marchandises dénommées en terme marin "général cargo"

3°) L'outillage. Le tableau ci-après indique quels sont les engins mis à la disposition des usagers par la Chambre de Commerce, concessionnaire de l'outillage public :

<b>Grues</b>	<b>nombre</b>	<b>puiss. En T</b>	<b>observations</b>
Électriques et roulantes sur rail	10	3	marchandises div.
Fixe, élect. et à bras	1	30	marchandises div.
Electr. et roulante s/rail av. silo et Trémie	4	5	spéc. affectées au charbon

Des bennes, des peseurs ensacheurs, des ponts-basculés sont également mis à la disposition du commerce portuaire. En ce qui concerne l'eau douce, la fourniture en est faite aux navires par une canalisation, avec bouches desservant tous les quais.

### **4°) Les moyens de liaison.**

Le sort de Nice qui se trouve assez éloigné des stations de chemin de fer de la ville est relié celles-ci par des lignes de tramways électriques dont la concession a été donnée à la Cie T.N.L. pour les lignes urbaines et interurbaines.

Une ligne conduit vers la vallée du Paillon pour aboutir aux usines de la Société de chaux et ciments de Contes-les-Pins (Lafarge) et à celles de la Société Méditerranéenne des chaux et ciments de Peille.

Il existe cependant un autre mode de transport, plus moderne, permettant d'évacuer plus rapidement les marchandises débarquées et à véhiculer les denrées jusqu'au quai d'embarquement : c'est le camionnage... Les canions appartiennent soit à des entreprises spécialisées (Société Martini et Cie, Spada et Cie, etc..) soit à des particuliers, commerçants ou industriels.

## **II.- Aspect du Port à la Libération.**

Des bombardements alliés qui eurent lieu de mai à août 1944, le port de Nice lui-même n'avait pas eu trop à souffrir. Et ce sont plutôt les destructions effectuées par les allemands avant leur départ qui causèrent les plus graves dégâts.

Tous les quais et rampes d'accès avaient été minés et des mines magnétiques ou à commandes électriques avaient été mouillées dans les divers bassins.

Heureusement certains dispositifs ne jouèrent pas et 1/3 des mines n'explosèrent pas au moment de la Libération.

Cependant à certains endroits les dégâts furent considérables : des brèches énormes avaient été faites par l'explosion des mines aux différents quais; la jetée conduisant au phare et le chemin de ronde subirent des destructions partielles, de nombreux engins de levage étaient renversés dans les bassins.

Quelques épaves-chalands, goélette, remorqueur se trouvaient çà et là dans les eaux du port de Nice.

Ce port était donc sérieusement meurtri par les hostilités et il appartenait aux Ponts et Chaussées, ainsi qu'à la Chambre de Commerce des Alpes-Maritimes, de panser dans la mesure du possible, "ses blessures de guerre".

### **Travaux de Reconstruction.**

Devant l'importance budgétaire des travaux à effectuer, le Ministère de la Reconstruction se borna à ordonner la mise en train des seules réparations indispensables à la reprise du trafic portuaire niçois.

La première tâche, après le 28 Août 1944<sup>1</sup>, fut le déminage des principaux bassins et l'enlèvement des épaves. Sitôt finis les travaux de première urgence, on passa à la remise en état des quais et appareils de levage qui pouvaient être réparés sans trop de frais. Et dès 1945 les quais du port présentaient un aspect normal.

Malgré les réparations effectuées, il reste encore beaucoup à faire pour remettre le port en état : l'acquisition la plus urgente pour l'exploitation du port de Nice, une grue électrique de 5 t. (en remplacement de l'ancienne détruite) coûte 23 millions de francs, sans compter les frais de montage et d'installation, Les devis faits pour les autres travaux d'équipement sont encore plus dispendieux.

Et c'est seulement vers 1950 - si les plans prévus se réalisent normalement - que le port reprendra sa physionomie d'avant-guerre.

### **Les Fonctions du Port.**

#### **1.- Les Fonctions du Port à la veille de la guerre de 1939 - 1945.**

##### **1°- La Fonction Industrielle.**

Est celle qui revêt, à Nice, la plus faible importance; pas de ressources minières dans la région, pas d'élevage, pas d'importations massives amenant la formation d'une zone industrielle.

C'est la fabrication des chaux et ciments à Contes et à Paille qui participe largement à la fonction industrielle. En dehors de ces usines du "type de banlieue" niçoise, d'autres fabriques et industries se sont installées aux abords même du port :

- moulin électrique des entrepôts de la C.A.M. (Cie agricole de Minoterie) qui reçoit les blés d'Afrique du Nord.
- fabrique de pâtes alimentaires "Cérès".
- usines "Florian" qui fabriquent un chocolat réputé et s'occupent également

---

<sup>1</sup> Libération de la ville.

d'importation et de torréfaction de cafés.

Des huileries, des savonneries, d'autres fabriques de pâtes se disséminent dans divers quartiers de la ville.

Ainsi seules les industries alimentaires et celles des chaux et ciments concourent à faire du port de Nice un petit port industriel.

**2° - La Fonction Commerciale :** est la base même de toute activité portuaire et tous les ports la remplissent plus ou moins. Évidemment ce rôle est joué par le port de Nice et c'est la fonction commerciale qui a déterminé l'éclosion de toutes sortes de négoce et professions annexes, liés à l'activité du port.

Aux alentours du port de nombreux bureaux commerciaux portent l'enseigne des courtiers en marchandises qui servent d'intermédiaires entre importateurs et exportateurs, des agents en douane, des assureurs spécialisés dans la branche maritime et des transporteurs internationaux, parmi lesquels l'on peut citer les Sociétés Gondrand Frères et Cie., Rossi et Cie.

Les principales compagnies méditerranéennes de navigation sont presque toutes représentées à Nice :

- la Cie. Fraissinet pour la ligne de Corse.
- Société Maritime Nationale Medit. pour le trajet Nice-Tunis- Sousse - Sfax.
- Cie: de Navigation mixte pour le service Nice-Alger etc. etc.

Ainsi le port de Nice a joué le rôle commercial traditionnel basé sur le mouvement d'entrées et des sorties des marchandises. Son trafic est limité à une région bien définie et des trois fonctions économiques, celle qui a la prépondérance paraît être la fonction régionale.

### **3° - La Fonction régionale.**

En 1936, Nice achète toujours de la houille, des bois, des huiles, des farines, des vins et en réexpédie une partie vers son arrière-pays qui comprend tout le département des Alpes-Maritimes et une partie des départements voisins ; les arrondissements de Draguignan, Castellane, Digne.

L'établissement des voies de communication entre le littoral et les hautes vallées a permis au chef-lieu d'étendre sa zone d'influence et de jouer le rôle de capitale régionale. Toutefois les exportations ne reçoivent qu'un apport très minime de nos montagnes, car les produits expédiés de l'arrière-pays vers la cité niçoise sont utilisés sur place par celle-ci.

Par contre l'olivier qu'il est possible de cultiver jusqu'à des altitudes moyennes donne une récolte qui constitue l'appoint nécessaire à l'exportation des huiles d'olive.

Près du port de Nice, se rencontrent des magasins et exploitations qui vivent en fonction du trafic portuaire : ateliers de réparations de yachts et de barques, marchands de voiles, cordages et accessoires, shipchangers etc... et qui correspondent à l'extension de la fonction de port régional.

## **II.- Les fonctions pendant la guerre de 1939 - 1945.**

Vers 1943 les fonctions du port présentaient des caractères très différents de ceux notés pour le temps de paix.

La fonction industrielle avait une activité plus que réduite car l'interruption des relations économiques entre la France et les pays d'Outre Mer entraînait l'arrêt des arrivages en blé, farines, huiles, charbon...

La fonction commerciale fut également bloquée par la guerre. Même dans les premiers mois de 1944, l'accès du port et de tout le bord de mer jusqu'à la pointe de la Californie fut interdit par les Allemands qui venaient de fortifier ce secteur.

Ainsi la fonction commerciale, particulièrement touchée pendant la guerre subit une forte paralysie qui entraîna tout naturellement un ralentissement de la fonction régionale.

### **III.- Les fonctions après la guerre.**

Le rétablissement du trafic portuaire fut assez long et de 1944 à 1947 l'activité du port de Nice a été considérablement ralentie. Toutefois, depuis 1948 on enregistre une animation qui laisse bien augurer de l'avenir.

Les trois fonctions économiques étant très liées entre elles, nous étudierons surtout ici l'évolution de la fonction commerciale, étant entendu que ses variations influent sur les deux autres branches d'activité.

Pour apprécier la reprise du mouvement commercial, il convient de comparer quelques chiffres du premier trimestre 1938 avec ceux des trois premiers mois de l'année 1948 :

<b>Importations</b>	<b>1938</b>	<b>1948.</b>
Tonnage débarqué	64.962	13.545.
Passagers (Arrivées)	4.842	2.050
Vins	4.726	4.879
Houille	28.452	néant
<b>Exportations</b>	<b>1938</b>	<b>1948.</b>
Tonnage embarqué	22.778	30.835
Passagers (Départs)	4.514	1.779
Chaux et ciments	13.741	18.995
Mouvement (bateaux)	229	121.

Le trait le plus frappant dans ce tableau est le faible niveau atteint par les importations en 1948 par rapport à celui de 1938; cela est dû tout d'abord à la non arrivée du charbon qui représentait, en 1938, 44% du tonnage global.

Par contre en ce qui concerne le mouvement de sortie des marchandises nous notons des chiffres supérieurs de 8.057 tonnes à ceux de 1938.

Ainsi les exportations permettent au port de Nice de remplir modestement les fonctions industrielle et commerciale mais vu la faiblesse des importations il ne peut reprendre encore son rôle régional.

### **Conclusion.**

Ce port qui a subi les effets d'une crise prolongée semble sortir de sa torpeur relative et modifier sensiblement son économie traditionnelle. De port essentiellement importateur qu'il était autrefois, il n'achète plus que pour le rayon local et paraît devenir surtout exportateur. Quoiqu'il en soit, son trafic reprend à un rythme satisfaisant. L'activité au Port de Nice va-t-elle simplement retrouver son niveau d'avant-guerre ou au contraire, connaître une plus grande extension ?