

ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE DU PORT DE NICE (1945-1962)

Par JEAN SABATIER

**EXTRAIT DU D.E.S. "LE GROUPE PORTUAIRE DE LA COTE D'AZUR"
PRÉSENTÉ EN 1961 DEVANT LA FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES
HUMAINES D'AIX-EN-PROVENCE RÉDIGÉ ET MIS À JOUR PAR L'AUTEUR**

Introduction

La préparation d'un diplôme d'Études Supérieures, consacré à l'étude de la fonction maritime du littoral de la Côte d'Azur nous a donné l'occasion d'étudier, entre autres, le trafic du Port de Nice de 1945 à 1960. Du fait des destructions de guerre et du sabordage par les allemands de plusieurs bâtiments dans les bassins, avant la fin des hostilités, ce trafic était nul en 1944. Nous nous proposons, dans cet article, de donner un aperçu de l'évolution des mouvements depuis cette époque. L'étude que nous avons entreprise avant la rédaction du D.E.S. s'arrêtant en 1959-1960, nous avons fait quelques recherches complémentaires, afin de pouvoir dresser, dans la seconde partie de cet article, un tableau de la situation de 1960 à 1962 et des perspectives qui s'offrent au bassin niçois en ce début de 1963.

L'infrastructure portuaire de Nice

Le Site du Port. Le port de Nice se situe à l'extrémité orientale du bas-pays qui s'étale de l'Estérel aux Alpes méridionales. Enfoncé entre les derniers contreforts du Cap de Nice à l'Est et la colline du Château à l'Ouest, il possède tous les caractères du site maritime grec acropole (le Château) dominant deux minuscules anses. L'anse occidentale - celle des Ponchettes - fut la première utilisée. Elle fut abandonnée lorsqu'on s'aperçut que l'anse orientale - Anse Lympia où se trouve le port actuel - offrait un meilleur abri par gros temps. Progressivement agrandi, approfondi et protégé par des digues, le port de Nice, profitant en outre de la voie que le Paillon ouvrait vers l'intérieur, devint le plus important du littoral azuréen. Quelle est sa physionomie actuelle ?

L'équipement portuaire. Il y a lieu de distinguer entre les bassins et les quais d'une part et l'outillage d'autre part.

Les bassins¹, au nombre de trois (auquel fait suite un avant-port) se succèdent du Nord au Sud, de l'intérieur vers le large.

Le Bassin Lympia est le plus septentrional, le plus ancien et le plus vaste, Il est cerné par la terre sur trois de ses cotés. Il date du milieu du XVIIIe mais les travaux d'aménagement se sont poursuivis jusqu'à la fin du XIXe siècle. Sa superficie est de 38.000 m² et sa profondeur moyenne est de 6 mètres.

Le Bassin des Amiraux (anciennement bassin du Carénage) lui fait suite vers le Sud. Un peu plus récent que le précédent (fin du XVIIIe) avec lequel il communique par une passe de 50 mètres de large, il couvre une superficie de 34.000 m² environ, avec des fonds variant de 5 à 6 m.50.

Le Bassin du Commerce est le plus extérieur et le plus récent des trois bassins (construction au début du XXe siècle). Sa Superficie est de 35.000 m² environ, ses fonds de 6 m.50. Une passe de 80 mètres le relie au Bassin des Amiraux et une passe de 70 mètres le met en communication avec l'avant-port.

L'avant-port, d'une superficie de 40.000 m² s'ouvre directement sur le large par une passe extérieure de 110 mètres. Il n'est pas aménagé pour l'accostage des navires.

Les quais entourant ces bassins sont au nombre de douze. Sept, d'un développement de 735 m. donnent sur le Bassin Lympia, trois d'un développement de 400 mètres, sur le Bassin des Amiraux, deux de 350 m. de longueur totale, sur le Bassin du Commerce. En outre, la grande jetée de 380 m. qui protège de la mer au S. W. autorise les mouillages mais non le déchargement des marchandises; en raison de sa faible largeur utile et de l'absence de tout outillage.

¹Voir plan du Port de Nice ci-joint.

Les Mouvements du Port de Nice de 1945 à 1962

Années	Nombre de Navires			Tonnages de jauge (en tx)		
	Entrés	Sortis	Total	Entrés	Sortis	Total
1945	341	325	666	92.179	95.249	187.428
1946	401	401	802	124.160	121.150	245.310
1947	504	501	1005	207.961	205.039	413.000
1948	708	703	1411	490.994	414.586	905.580
1949	724	718	1442	524.651	518.223	1.042.874
1950	789	779	1568	597.844	600.660	1.198.504
1951	765	762	1527	546.155	543.836	1.089.991
1952	771	766	1537	593.984	593.364	1.187.350
1953	734	733	1467	556.925	556.900	1.113.825
1954	790	790	1580	577.446	577.446	1.154.892
1955	783	783	1566	597.556	597.556	1.195.112
1956	793	794	1587	572.546	572.681	1.145.227
1957	816	811	1627	621.101	616.769	1.237.870
1958	781	782	1563	621.797	621.846	1.243.643
1959	733	732	1465	629.247	629.144	1.258.391
1960	651	651	1302	718.453	718.453	1.436.906
1961	665	665	1330	752.156	752.156	1.504.312
1962	715	713	1428	809.635	809.478	1.619.113

Les tableaux et les graphiques ci-dessus nous indiquent le nombre de navires entrés et sortis du port de Nice depuis 1945 ainsi que leur tonnage de jauge.

Jetons successivement un rapide regard sur les mouvements des navires, sur les tonnages de jauge et sur les variations mensuelles de ces mouvements.

Le nombre de navires entrés et sortis a doublé au cours de l'après-guerre, mais il faut distinguer deux périodes au cours des dix sept années considérées ;

- De 1945 à 1950 l'accroissement est rapide et continu. Remarquons toutefois que les mouvements partent de très bas et que ce n'est qu'à partir de 1948 que le port retrouve une activité d'une certaine importance. Au cours de la période la progression moyenne annuelle est de 27% et le chiffre total de 1568 navires est atteint en 1950.

- De 1950 à 1961 la tendance se renverse et nous constatons une stagnation dans la fréquentation du port. Lorsque les mouvements s'accroissent, ils progressent lentement (3% en moyenne), mais aussi; très souvent nous assistons à une diminution des entrées et des sorties. Le total de 1950 n'est à nouveau dépassé qu'en 1954 et le chiffre record pour l'après-guerre (1957 avec 1627 navires) est suivi les années suivantes d'une très nette régression. A cet immobilisme des mouvements correspond-il une stagnation des tonnages ?

Les tonnages de jauge ne suivent une courbe sensiblement parallèle, à celle des mouvements que jusqu'en 1957.

De 1945 à 1950, l'accroissement est ici encore continu. Il est cependant en proportions rapide que pour le nombre de navires (progression annuelle moyenne de 5%) En 1950 le tonnage approche de 1.200.000 tonnes.

- De 1950 à 1957, la stagnation touche les tonnages comme les mouvements de navires. Le tonnage de 1950 n'est dépassé qu'en 1957, mais à partir de cette date les deux courbes s'éloignent. Alors que la régression s'accroît pour les navires dès 1958, les tonnages eux, se maintiennent à un niveau plus élevé. Pour la première année le chiffre de 1.500.000 tonnes est dépassé. L'année 1962 enregistre un nouveau chiffre record pour les tonnages de jauge, le mouvement de navires accusant également une légère hausse par rapport à l'année précédente.

- Le port de Nice reçoit donc moins de navires qu'auparavant mais des navires plus gros. La progression des tonnages explique en partie la régression des mouvements. Malgré cette diminution des entrées, la capacité de transport des navires augmente et le trafic commercial ne subit pas nécessairement de modifications.

Quelques chiffres demandent cependant des éclaircissements :

- La forte augmentation des tonnages de jauge en 1960 par rapport à 1959 s'explique par la mise en service au début de cette année où le paquebot "Napoléon" sur les lignes Nice-Corse. Plus gros que les autres navires de la C.G.T. affectés à ce service, il a provoqué par ses passages successifs une montée sensible du tonnage annuel.

- La forte régression des mouvements cette année là (depuis 1947 le port n'avait jamais reçu si peu de bateaux) s'explique par un conflit entre la "TRANSAT" et les dockers niçois qui dura de mai à juin 1960. Au cours de cette période les navires de la Compagnie ne touchèrent pas Nice mais Monaco. Logiquement le port de Nice aurait dû recevoir 1404 navires (soit 102 de plus). Il y aurait quand même eu régression par rapport à 1959². A côté des variations annuelles constatées ci-dessus, existent des fluctuations mensuelles très nettes. Quelles sont-elles ?

Les variations mensuelles des mouvements portuaires. A titre d'exemple étudions les variations du trafic pour chaque mois de 1961.

Navires entrés et sortis du port en 1961

Janvier :	92 navires
Février :	90
Mars :	110
Avril :	96
Mai :	100
Juin :	108
Juillet :	146
Août :	160
Septembre :	132
Octobre :	112
Novembre :	80
Décembre :	104

Si nous groupons ces résultats par trimestre, nous obtenons :

²En outre les tonnages de jauge seraient passés à 1.652.666 tonnes (+ 215.760 tonnes). La tendance constatée depuis 1958 s'en serait trouvée renforcée.

1er trimestre = 292 (22%)
 2e trimestre = 304 (22%)

3e trimestre = 438 (33%)
 4e trimestre = 296 (22,2%)

C'est pendant l'été que le port est le plus fréquenté (juillet à septembre) avec 1/3 du trafic annuel environ. Février et novembre sont les deux mois les plus calmes,

Le caractère saisonnier de ces mouvements est confirmé par l'étude des variations trimestrielles au cours de quelques années prises à titre d'exemple :

	1952	1955	1956	1960
1er trimestre	20,9 %	23,8 %	23,5 %	21,2 %
2e trimestre	27,9 %	26,2 %	26,2 %	24 %
3e trimestre	31,2 %	27,6 %	30,3 %	32,3 %
4e trimestre	20 %	22,4 %	20 %	22,5 %

Quel trafic commercial correspond à ces mouvements de navires ?

L'Évolution du trafic commercial jusqu'en 1958-1959

Le tableau ci-dessous nous donne le tonnage des marchandises importées et exportées et le tonnage total qu'elles représentent de 1945-46 à 1958-59³.

Le trafic des marchandises du Port de Nice (en tonnes)

Années	Importations	Exportations	Trafic total
1945-46	31.216	30.644	61.860
1946-47	29.708	72.291	101.999
1947-48	42.918	115.940	158.858
1948-49	48.483	164.083	212.566
1949-50	86.122	157.723	243.645
1950-51	54.664	169.778	224.442
1951-52	77.326	156.185	233.511
1952-53	55.315	143.668	198.983
1953-54	87.884	116.986	204.870
1954-55	150.722	128.771	279.493
1955-56	168.621	101.108	269.729
1956-57	251.893	91.232	343.125
1957-58	241.847	72.295	314.142
1958-59	252.153	93.428	345.581

³Voir graphique n°3 ci-dessous Les chiffres qui suivent correspondent au trafic effectué entre le 1er juillet et le 30 juin suivant, d'où le double millésime précédant chaque tonnage cité. La structure du trafic reste d'ailleurs le, plus souvent identique que l'on compte de janvier à janvier ou de juillet à juillet. Cette méthode de calcul du trafic n'a été utilisé que pour des raisons de statistiques ces dernières étant plus facilement utilisables et plus complètes que celles détaillant le trafic de janvier à janvier.

- Le Trafic total

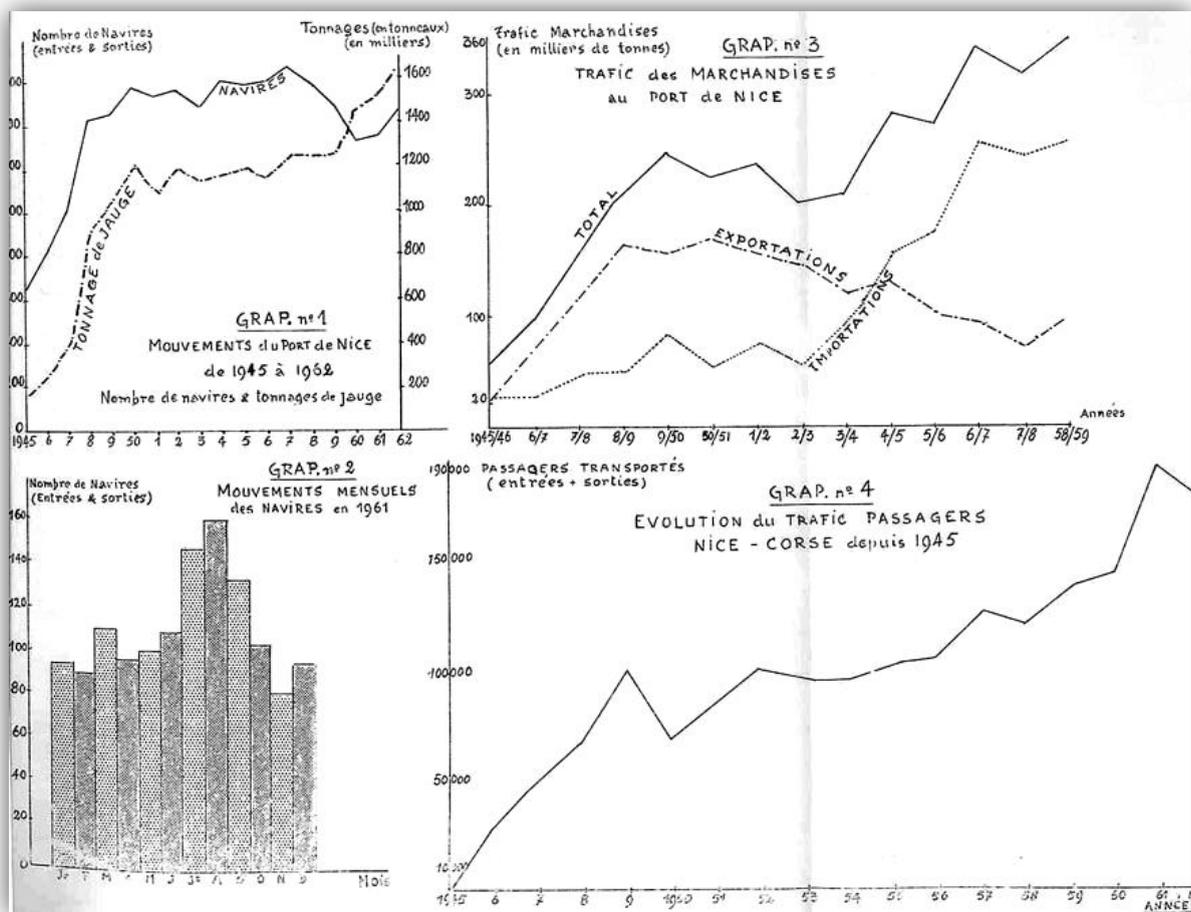
L'analyse de la courbe du trafic total nous permet de distinguer schématiquement 3 périodes : 2 paliers supérieurs séparés par un palier inférieur.

- De 1945-46 à 1949-50 les tonnages quadruplent. Le chiffre de départ était néanmoins très bas Et ce n'est qu'en 1948-49 que le trafic dépasse 200.000 tonnes.

- De 1950-51 à 1953-54 les tonnages stagnent puis accusent une baisse sensible (le trafic de 1952-53 est inférieur à celui de 1948-49).

- De 1955-56 à 1958-59 le trafic est à nouveau orienté à la hausse mais la progression se fait en dents de scie. Un nouveau plafond est atteint en 1958-59 avec près de 350.000 tonnes.

L'étude des mouvements d'importation et d'exportation peut-elle nous donner l'explication de telles variations.



- La courbe des importations

Les importations restent faibles jusqu'en 1952-53 puis s'orientent à la hausse de 1953-54. A partir de 1954-55 elles sont supérieures aux exportations et expliquent la Seconde période de progression constatée lors de l'analyse du trafic général.

- La courbe des exportations

Elle évolue souvent en sens contraire de la courbe des importations.

Les exportations augmentent très vite jusqu'en 1950-51 et sont à l'origine du premier palier supérieur du trafic total. Mais dès 1951-52 elles sont en progression et expliquent la stagnation du mouvement général car les importations ne sont pas encore en progrès. Par la

suite les sorties continuent résolument à décroître. En 1958-59 cependant elles semblent en reprise. Le fait le plus important dans l'étude du trafic reste cependant le renversement de sa structure interne autour de 1954. Avant cette-date les exportations sont supérieures aux importations puis le mouvement tend à retrouver son allure d'avant guerre : les importations reprennent le dessus.

La nature des divers produits importés et exportés nous donne les causes de ces changements. Nous étudierons d'abord l'évolution des importations et des exportations jusqu'en 1958-1959 avant de dresser un tableau de la situation en 1960, 1961 et 1962.

La nature des importations

Nous distinguerons successivement les matières premières, les denrées alimentaires et les produits divers.

Les matières premières occupent une place prépondérante dans ce trafic, Quatre d'entre elles jouent ou ont joué un rôle important :

Les Arachides. Elles ont représenté jusqu'à 50% des importations (21.460 tonnes en 1947-48) puis ont progressivement diminué (5.132 t. en 1951-52; 3.506 tonnes en 1956-57) pour disparaître définitivement à partir du second semestre 1957. Il s'agissait d'arachides en vrac approvisionnant les huileries savonneries AUDEMARD à Nice. Cet établissement devenu une succursale des Huileries RAMEAU de Marseille, le trafic a été peu à peu dévié vers le grand port méditerranéen.

Le liège brut. Durant la période ces importations ont été faibles. Le maximum a été atteint en 1951-52 avec 2.307 tonnes mais il ne représentait alors que 55 des entrées. Depuis 1954-55 les arrivages sont de l'ordre de 1000-1200 tonnes par an. Ce liège en provenance d'Algérie est destiné aux usines de bouchons des Alpes-Maritimes et surtout du Var, qui sont en outre approvisionnées par les ports d'Antibes et de St. Raphaël plus proches des utilisateurs.

Les bois d'œuvre et les bois exotiques en provenance d'Afrique du Nord et d'Afrique équatoriale alimentent l'industrie locale de l'ameublement. Ce trafic est en progression depuis 1952-53 (1.539 tonnes) mais ne représente en 1958-59 (9.545 tonnes) que 3,8% des importations.

La houille est le principal produit d'importation du port de Nice durant toute la période et principalement depuis 1954.

Avant cette date les entrées de Charbon sont irrégulières :

1.240 tonnes en 1946-47 (4,2% des importations)	
54.054 " 1949-50 (62,7% ")	
4.910 " 1952-53 (8,9% ")	
41.637 " 1953-54 (47,4% ")	

A partir de 1954-55 ce trafic devient prépondérant et représente toujours plus de 60% des importations :

93.829 tonnes en 1954-55 (62% des importations)	
202.643 1956-57 (80,4% ")	
187.956 1958-59 (74,9% ")	

Le port de Nice est donc devenu aux entrées presque exclusivement un port charbonnier. Les variations des tonnages de houille importés expliquent en grande partie depuis 1949-50 les variations de la courbe des importations.

Les principaux fournisseurs sont les États-Unis, la Ruhr, l'U.R.S.S. et même le Maroc. Les principaux consommateurs sont les usines gazières de Nice et de Bocca. La houille de 1945 à 1949 vient à Nice surtout par voie ferrée. De 1949 à 1953 le port en reçoit également sans que cessent les arrivages par fer. À partir de 1954 le charbon arrive surtout par mer ce qui explique la forte reprise de ce trafic. La progression des importations après cette date est avant tout due à la demande accrue des centrales gazières des Alpes-Maritimes. Le charbon importé par le port (avant tout charbon à gaz) est en effet surtout utilisé en tant que matière première; très peu en tant que source d'énergie directe⁴. On peut donc mesurer la fragilité du trafic qui repose en fait sur un unique consommateur important, l'Union Gazière qui produit et distribue le gaz à toute la conurbation littorale de La Bocca à Menton⁵.

Les denrées alimentaires ont tantôt une importance notable (vins, huiles d'olive) tantôt un rôle médiocre (céréales).

- Les céréales tenaient autrefois une place importante dans les entrées du port de Nice. Les tonnages ont progressivement diminué au cours des dernières années.

Le maximum a été atteint en 1952-53 avec 12.854 tonnes (23,2% des importations). Depuis 1954-55 les importations de céréales sont de l'ordre de 8.000 tonnes par an environ. En 1958-59 avec 7.802 tonnes elles ne représentent que 3% des entrées.

Il s'agit essentiellement de blés durs, de semoules et d'issues en provenance d'Afrique du Nord destinées à quelques entreprises fabriquant des pâtes alimentaires⁶ durement concurrencées par les grosses firmes marseillaises.

- Les huiles d'olives importées, compensent le déclin progressif de la production locale et alimentent les huileries de la région. Il s'agit surtout d'huiles en provenance des olivettes de Tunisie et accessoirement d'Italie, d'Espagne et de Grèce.

Le trafic n'a pris un certain essor qu'en 1948-49 (3.912 tonnes) et a atteint son maximum en 1954-55 (13.723 tonnes). Après avoir décliné jusqu'en 1956-57 (5.962 t.) il est en reprise depuis cette date à la suite des ravages causés par le gel aux oliviers en février 1956. En 1958-59 les importations d'huiles se sont élevées à 11.600 tonnes (4,6% des entrées). Elles constituent en moyenne chaque année le troisième produit importé après la houille et les vins.

Les vins représentent toujours un tonnage relativement fort.

19.558 tonnes en 1945-46 (62,65 % des importations)	
7.427	1952-53 (13,4%)
12.195	1954-55 (8,9%)
14.244	1958-59 (5,7%)

L'essentiel de ces tonnages est constitué par des vins d'Algérie, utilisés pour le coupage des vins du Var et du Languedoc qui arrivent à Nice par la route. Au cours de ces quinze années ce trafic a connu un important changement dans sa structure interne.

Jusqu'en 1948 il s'agissait exclusivement de vin en fûts. A partir de cette date les vins en vrac transportés par tankers spéciaux augmentent progressivement :

En 1953-54 sur un total de 9.394 tonnes, les vins en vrac représentent 6.277 tonnes (66,95) et les vins en fûts 3.117 tonnes (33,2%)

En 1957-58 sur 15.484 tonnes, les premiers comptent pour 14.131 t. (91,3%), les

⁴Les industries (cimenteries-parfumeries) et les foyers domestiques consomment avant tout des produits en provenance des charbonnages de France transportés par chemin de fer.

⁵Sur ce problème voir plus loin l'évolution du trafic en 1960-1962.

⁶Les minoteries des A.M. (Nice - Cagnes - Golfe-Juan triturent des blés français.

seconds pour 1.353 t. (8,75).

A côté des matières premières et des produits alimentaires les marchandises diverses représentent chaque année de 5 à 105 des importations.

Les marchandises diverses

Il s'agit de produits variés : fruits, primeurs, conserves, papiers, matériaux de construction etc...

Les tonnages ont atteint :

2.926 tonnes en 1945-46 (9,3% des importations)

8,397 1949-50 (9,7%)

9.736 1954-55 (6,4%)

20.099 1958-59 (7,9%)

Parmi ces marchandises un mouvement est en plein essor : celui des véhicules de touristes en provenance de Corse - (3.745 tonnes en 1957-58; 4.761 t. en 1958-59)

Et conclusion les importations constituent avant tout en houille et en vins. Ces deux produits représentent à eux Seuls 80,4% et 80,2% des importations en 1957-58 et 1958-59.

Les exportations sont elles aussi peu diversifiées ?

La nature des exportations

Les matières premières. Là encore un produit tient une place prépondérante. Ce sont les chaux, ciments et clinkers, marchandises pondéreuses et fret de retenir avantageux pour les navires touchant le port.

- Les chaux, ciments et clinkers ont souvent constitué la quasi totalité des produits embarqués : les pourcentages sont en général supérieurs à 80%.

24.655 tonnes en 1945-46 (80,4% des exportations)

64.424 " " 1946-47 (89,1% " ")

131,216 " 1949-50 (83,2% " ")

124,011 " 1952-53 (86,3% " ")

De 1948-49 à 1954-55 les exportations sont toujours supérieures à 100.000 tonnes avec un maximum de 140.542 t. en 1950-51 (82,8%)

A partir de 1955-56 ces exportations sont en déclin et les pourcentages baissent car d'autres marchandises participent en plus grande quantité à ce mouvement :

66.053 tonnes en 1956-57 (72,4% des exportations)

46.855 n " 1957-58 (64,8% " ")

En 1958-59 ce trafic remonte à 65.586 tonnes (70,2%) et explique la progression des sorties cette année-là. En effet, de même que la houille donnait aux importations leur allure générale, les chaux, ciments et clinkers expliquent les variations de la courbe des exportations. C'est leur régression qui a provoqué la baisse générale des exportations surtout à partir de 1955-56.

Ces fluctuations sont pour origine, d'une part l'importance de la demande locale à partir de 1950-51 ("grand boom immobilier" sur la Côte d'Azur) qui limite les exportations, d'autre part la fermeture des marchés d'Amérique du Nord (Algérie-Tunisie) en raison de l'état de trouble prolongé régnant dans ces pays. Les deux usines de l'arrière pays niçois (Usine de la Société Lafarge à Contes; Usine de la Société Méditerranéenne de chaux et ciment Portland à la Grave de Peille) ont vu baisser leurs exportations en même temps que diminuait la construction en Afrique du Nord.

Du fait même de la prépondérance du trafic que nous venons d'analyser, les autres marchandises jouent un rôle médiocre dans les sorties.

Parmi les autres matières premières exportées mentionnons simplement les bois, dont le trafic est très secondaire (maximum de 7.499 tonnes en 1948-49).

Les denrées alimentaires

Elles ne représentent au total qu'un faible tonnage. Citons les huiles d'olives (maximum de 1980 tonnes en 1952-53), les vins "Côte de Provence" (149 tonnes en 1948-49, 62 tonnes en 1957-58) et les fruits et primeurs, seul produit alimentaire dont les exportations augmentent :

1.159 tonnes en 1956-57	
2.083	1957-58
2.520	1956-59

Les marchandises diverses

Elles sont variées : conserves, boissons diverses, matériaux de construction, animaux de boucheries, etc... et sont surtout destinées à la Corse. Elles ont atteint les tonnages suivants :

7.054 tonnes en 1945-46	
19.567 "	1954-55
22.025 "	1957-58

Parmi ces sorties citons en particulier les fûts vides (2.984 tonnes en 1945-46, 1.789 t, en 1954-55, 1.435 tonnes en 1957--58). Ces réexpéditions sont en rapport étroit avec les entrées de vins. Le trafic maximum des vins correspond la plus forte sortie des fûts. Depuis quelques années la généralisation du transport des vins par tankers a provoqué une régression sensible des sorties de fûts vides vers l'Algérie.

Citons enfin, les voitures automobiles appartenant à des touristes et embarquées pour la Corse. Ce trafic qui a représenté 4.177 tonnes en 1957-58 et 5.333 tonnes en 1958-59 est en nette augmentation.

En conclusion, constatons que comme aux importations, le port de Nice est avant tout un port des matières premières. En 1958-59, charbon aux entrées, Chaux, ciments et clinkers aux sorties représentent plus de 72% du trafic total. À eux seuls, ces deux produits constituent les 3/4 du mouvement commercial depuis la libération. Et a-t-il été de même au cours des dernières années ?

L'Évolution du mouvement commercial depuis 1960.

En 1960, 1961 et 1962 le trafic marchandises du port de Nice a été le suivant :

Trafic Commercial du port de Nice en 1960, 1961, 1962

(en tonnes)

TRAFIC	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	1960	1961	1962	1960	1961	1962
<u>MATIERES PREMIERES</u>						
dont :						
Charbon	141.956	75.307	17.021	(1)	(1)	(1)
Chaux, ciments, clinkers	-	-	-	84.728	57.534	125.666
Bois	7.222	10.946	10.031	218	492	958
Liège brut	578	684	501	-	-	-
Arachides	460	-	-	-	-	-
Céréales	6.062	3.537	2.566	-	-	-
<u>DENREES ALIMENTAIRES</u>						
dont						
Vin	13.405	9.123	8.978	26	67	88
Huile	7.724	8.294	8.574	42	45	177
Fruits frais, primeurs	(1)	(1)	(1)	1.799	2.239	1.288
<u>DIVERS</u>	25.855	26.587	32.506	20.400	26.251	27.394
dont fûts vides	(1)	(1)	(1)	1.325	1.638	1.516
Automobiles	5.680	8.758	9.221	5.929	9.158	9.730
TOTAL	203.264	134.478	80.177	107.269	86.628	155.571

(1) Etant donné leur faible importance, ces tonnages sont inclus dans les Divers.

Depuis 1960 quelques grands bouleversements ont provoqué un renversement de la structure interne du trafic. Importations et exportations ont évolué en sens inverse et à nouveau depuis 1962, le port de Nice est devenu avant tout un port exportateur. En outre le trafic total est en régression sensible par rapport à 1958-59 qui était il est vrai l'année du trafic record de l'après-guerre avec 345.581 tonnes.

Au cours des trois dernières années l'évolution a été la suivante :

	TRAFIC TOTAL (en tonnes)	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1960	310.533	203.264	107.269
1961	221.106	134.478	86.628
1962	235.748	80.177	155.571

Le trafic général a diminué de 10,1% en 1960 (- 35.048 t.) par rapport à 1958-59; puis la chute a été de 28,7% en 1961 (-89.427 t.) par rapport à 1960; enfin 1962 marque une légère reprise de 6,6% (+ 14.642 t.) par rapport à 1961; Néanmoins la régression est très nette : 1961 et 1962 ont enregistré un trafic inférieur à celui qu'avait connu le port en 1949-1950. On est très loin du maximum d'avant-guerre 530.464 tonnes en 1929....

Les importations sont à l'origine de la diminution du trafic. Depuis 1960 on assiste à leur effondrement, sans que la reprise des exportations ait pu compenser les conséquences de cette chute brutale sur le trafic global.

Les importations ont diminué de 19,4% en 1960 (- 48.889 t.) par rapport à 1958-59; la régression s'est accélérée en 1961 (- 68.785 t.) atteignant - 33,7%, puis encore en 1962 (54.301 t.), la baisse étant alors de 40,4% par rapport à 1961. Il faut remonter en 1953-54 pour trouver un mouvement d'importation plus faible. En quatre ans les entrées ont diminué de 171.976 tonnes; en 1962 elles sont trois fois moins importantes qu'au cours de la période 1956-1959. Quelles sont les causes d'un tel effondrement ?

Les arrivages de houille sont les grands responsables de cette évolution.

Les importations de charbon sont en effet tombées de 187.956 tonnes en 1958-59 à 141.958 t. en 1960, soit une diminution de 24,4% (- 45.998 t.); elles sont tombées à 75.307 t. en 1961 (-66.651 t.) soit une nouvelle régression de 46,9% en 1962 elles ont atteint le chiffre très bas de 17.021 t. , soit une chute de 77,3% (-58.286 t.) par rapport à 1961. Le Port de Nice a cessé d'être avant tout un port charbonnier. Comme nous l'avons vu le charbon débarqué était avant tout destiné à l'Union Gazière qui dans ses usines de Nice et de la Bocca le brûlait pour alimenter en gaz toute la côte de la Napoule à Menton. L'Union gazière utilisait d'ailleurs conjointement depuis 1957 comme matière première, la houille et les produits pétroliers. Jusqu'en 1961 le gaz de houille était la principale production, précédant le gaz de cracking et le gaz à l'eau carburé. Mais, pour faire face aux besoins sans cesse croissants de la consommation, le gaz de France, modernisant ses installations a peu à peu substitué les produits pétroliers à la houille. En 1962 ont successivement été abandonnés les productions de gaz de houille et de gaz à l'eau. Les produits pétroliers (distillat paraffineux, propane et surtout distillat léger sous-produit des pétroles sahariens que les raffineries de la banlieue ouest de Marseille traitent en quantité de plus en plus grande) ont remplacé la houille comme matière de base pour la fabrication du gaz et les importations charbonnières du port sont maintenant limitées à quelques arrivages de charbons domestiques ou industriels. En effet les produits pétroliers alimentant les centrales gazières arrivent par voie ferrée jusqu'à la gare St. Roch où a été construite une station de réception et de "dépotage" qui refoule les produits par gazoduc jusqu'à l'usine. Le Port de Nice a donc subi à son tour, le sort des ports charbonniers, dont le trafic diminue presque partout devant la concurrence du pétrole et de ses dérivés, sources d'énergies modernes, d'une manipulation facile et d'une plus grande souplesse d'utilisation, qui Présentent en outre pour la Côte d'Azur l'avantage supplémentaire de moins dégager de fumées, d'odeurs et de poussière que la houille et d'être d'un prix de revient

inférieur étant donné la proximité des raffineries de la région marseillaise.

Le charbon a donc cessé de constituer le premier produit manutentionné par le port. Les autres importations n'ont pas réussi à compenser cette chute.

Les importations de bois ont peu évolué et sont sensiblement les mêmes, en 1962 (10.031 t.), qu'en 1958-59 (9.525 t.).

Les entrées de liège brut restent faibles (500 à 600 tonnes/an).

Le déclin des céréales constaté depuis 1952 se poursuit. Les entrées sont passées de 7.802 t. en 1958-59 à 2.566 t. en 1962.

Parmi les produits alimentaires, les arrivages de vins sont en baisse, ils sont tombés de 14.244 tonnes en 1958-59 à 8.978 tonnes en 1962 soit une régression de 36,9% (- 5.266 t.). L'évolution de la situation en Algérie semble être à l'origine de cette diminution.

Les importations d'huiles après avoir accusé une nette régression (- 33,4%) en 1960 par rapport à l'année précédente (7.724 tonnes contre 11.600 t.) sont en légère reprise (8.574 tonnes en 1962), mais les arrivages restent d'une façon générale inférieurs à ce qu'ils étaient depuis 1952-53.

La très nette progression des importations de produits divers n'a pas réussi à compenser la régression du trafic des vins, des céréales et surtout de la houille.

Les marchandises variées ont vu passer leurs tonnages de 20.099 t. en 1958-59 à 25.855 t. en 1960 soit une augmentation de 28,6% (+ 5.756 t.), pour atteindre 32.506 t. en 1962. Elles représentent maintenant 40,5% du mouvement d'importation contre 7,9% en 1958-59.

Parmi elles citons la progression des pierres ponce destinées au bâtiment et en provenance d'Italie (Iles Lipari) dont les entrées ont atteint 8.476 t. en 1961 et 9.048 t. en 1962.

Citons encore les automobiles (en provenance de Corse) dont les tonnages sont passés de 4.761 tonnes en 1958-59 à 5.680 tonnes en 1960 (+ 190%), 8.758 tonnes en 1961 (+ 54,1%) et 9.221 tonnes en 1962 (+ 5,3%). Cette forte augmentation atteste du succès du tourisme en Corse, le trafic restant malgré tout très saisonnier : 3.832 t. en juillet-août-Septembre 1959, 4.627 t. durant les mêmes mois en 1960, 6.053 t. en 1961 et 6.229 t. en 1962.

Pendant que les importations diminuaient des 2/3 la progression des exportations réussissait sinon à compenser du moins à atténuer les conséquences de cette baisse sur l'activité du port.

Les exportations sont passées de 93.428 t. en 1958-59 (27,2% du trafic) à 107.269 t. en 1960 (34,9% du mouvement commercial), pour descendre à 86.628 t. en 1961 (39,1% et remonter brutalement à 155.571 tonnes en 1962 (64,2% du trafic). Comme au cours de la période 1945-1954 les exportations sont supérieures aux importations. Un nouveau cycle le troisième depuis 1945, semble commencer pour le port de Nice qui est devenu avant tout port exportateur.

Les expéditions de chaux, ciments et clinkers sont à l'origine de cette reprise et expliquent l'évolution du trafic d'exportation au cours des trois années. La progression de la production des deux usines de la grande banlieue niçoise liée à une certaine stagnation de la construction sur la Côte d'Azur et à l'accroissement de la demande extérieure, ont provoqué une augmentation des exportations. Ces dernières sont passées de 65.586 t. en 1958-59 à 84.784 t. en 1960 (+ 29,3%); après une diminution de 27.194 t. en 1961 (-32%) 1962 a vu ces sorties plus que doubler par rapport à l'année précédente pour atteindre le total de 125.666 tonnes, chiffre record depuis 1951-52. Cette augmentation de 68.132 t. des exportations des chaux et ciments a provoqué une progression de 68.943 t. des exportations générales. Ces produits sont bien à l'origine de la reprise des sorties, car les autres marchandises ne suivent pas une telle progression.

Les exportations de bois, quoiqu'en légère augmentation restent minimales (274 tonnes en 1962). Il en est de même pour les exportations d'huiles (42 t. en 1960; 177 t. en 1962) et de vins (40 tonnes en 1958-59, 88 tonnes en 1962).

Seules les marchandises diverses enregistrent des variations positives; la progression la plus nette e encore été celle des voitures de touristes à destination de la Corse : 9.730 t. en 1962 contre 5.333 t. en 1958-59.

Ainsi, le port de Nice qui était, depuis la fin de la guerre, avant tout un port charbonnier vient de-connaître une profonde évolution. La houille a cessé d'être prépondérante; seules les exportations accrues de chaux et ciments ont évité d'assister à un véritable effondrement du trafic. Néanmoins, ne manipulant en quantité importante que quelques produits, le Port de Nice reste très sensible aux crises. Heureusement, la Corse est proche et c'est à elle que le port de Nice doit de conserver des perspectives assez favorables tant au point de vue du trafic marchandises que du trafic passagers.

Nice, tête de ligne des paquebots de Corse.

Parallèlement à sa fonction commerciale, le port de Nice joue un rôle en tant que port passagers sur la ligne Corse-Continent et retour. Il partage ce mouvement avec le port de Marseille mais dans les deux cas le trafic est le Monopole de la Compagnie Générale Transatlantique.

Du port de Nice, où le quai Papacino est exclusivement réservé aux paquebots de la Transat, quatre villes de l'île de Beauté sont touchées Ajaccio, Bastia, Calvi et l'Île Rousse. La liaison Nice-Bastia - le plus court trajet entre la Corse et le continent - est la plus importante. Quelques navires, le "Sampiero Corso", le "Commandant Quéré", le "Gyrnos" et depuis janvier 1960 le "Napoléon" sont affectés à ces lignes, assurant des liaisons dont la fréquence varie selon la saison : neuf à dix liaisons hebdomadaires en été et trois à quatre durant le reste de l'année, en moyenne.

Depuis 1945 le nombre de passagers transportés dans les deux sens a évolué de la manière suivante :

Trafic passagers Nice-Corse et retour⁷

Années	Entrées	Sorties	Total
1945	84	14	98
1946	15.804	13.896	29.700
1947	25.038	24.255	49.293
1948	35.566	32.339	67.907
1949	51.391	48.480	99.872
1950	33.759	34.151	67.910
1951	41.631	40.955	82.586
1952	50.772	49.793	100.565
1953	47.781	46.630	94.411
1954	48.173	48.195	96.368
1955	50.096	51.037	101.133
1956	52.934	53.968	106.902
1957	61.777	63.288	125.065
1958	59.436	60.251	119.687
1959	67.388	66.946	134.334
1960	70.485	70.872	141.357
1961	96.009	93.938	189.947
1962	88.304	86.688	174.992

Le mouvement avait atteint son maximum, avant guerre, en 1938 avec 102.405 passagers entrés et sorties après la chute brutale provoquée par la guerre, le trafic ne reprit que lentement une certaine importance et il fallut attendre 1956 pour que le record de 1938 fut battu. Cette année là marque vraiment le départ d'une importante progression des mouvements, liés à la vogue que connaît la Corse en tant que région touristique estivale. 1961 et 1962 voient le trafic approcher de 190.000 personnes transportées par mer, nouveau maximum absolu sur ces lignes.

Le fait essentiel de cette fonction est son caractère éminemment saisonnier. C'est durant la période d'été qu'ont lieu les plus forts mouvements : juillet, août et septembre ont vu passer 66% des voyageurs en 1958, 69,7% en 1959, 69,3% en 1961.

Cette période de pointe enregistre d'ailleurs d'une année à l'autre un trafic toujours plus important :

64.503 passagers au cours des 3 mois d'été en 1950	
70.459	1955
81.243	1958
109.495	1959
131.630	1961

Les mouvements des autres mois ont peu progressé et c'est grâce à l'augmentation du tarif touristique estival que le part de Nice doit d'avoir vu son trafic plus que doubler de 1951 à 1962 sur les lignes de-Corse.

⁷ Pour les années 1945 à 1949, les chiffres correspondent au nombre total de passagers entrés et sortis du port. L'essentiel du trafic a été assuré par la Transat mais une partie du mouvement s'est faite par cargua et bateaux de plaisance, ce qui explique dans une grande mesure la régression de 1950-51, date à partir de laquelle seuls sont comptés les passagers utilisant les navires de la C.G.T. De même pour 1961 et 1962 les totaux correspondent au mouvement global de passagers (paquebots navires de plaisance). En fait, le trafic de Corse par les unités de la Transat, a été de l'ordre de 168.000 passagers en 1961 et 155.000 en 1962.

Parallèlement à ces deux fonctions (port de marchandises et port de voyageurs) le port de Nice en exerce quelques autres dont l'importance est à l'heure actuelle secondaire.

Les autres fonctions portuaires

Les autres fonctions du port de Nice sont de faible importance.

La navigation touristique côtière est cependant en pleine expansion il s'agit de promenades en mer, tout au long du littoral azuréen de Cannes à San Remo.

Essentiellement saisonnière elle a été pendant longtemps la spécialité des navires de la SATAM qui mouillent dans la Darse Lunel et possèdent un appontement sur la Promenade des Anglais face à l'hôtel Ruhl. Six navires, le "Gallus", le "Gallus II", le "Gallus V", le "Ariel", l'"Enat" et depuis 1962 un "Super Gallus" de 48 mètres construit par les chantiers de la Seyne, montés par une quinzaine de matelots, assurent durant la période estivale de nombreuses liaisons vers les Iles de Lérins, la Riviera italienne et de multiples sorties dans la Baie des Anges ou La Rade de Villefranche. On peut évaluer ce mouvement à 100.000 personnes transportées par an au cours des dernières saisons.

Depuis l'été 1962, une nouvelle société, utilisant des unités très modernes, "Les Poissons volants" assure de juin à septembre des liaisons rapides et régulières entre Cannes et San Remo, avec escales à Nice et Monaco.

Ce trafic côtier et touristique lié à la fréquentation à terre devrait connaître un bel avenir.

La fonction militaire est peu développée. La Rade de Villefranche, le Golfe-Juan et Le Golfe de la Napoule reçoivent régulièrement de grosses unités appartenant surtout à la VIe flotte américaine. Le port de Nice n'accueille que pour de courtes escales, des petits bâtiments de la Marine Nationale ordinairement basés à Toulon.

La pêche est, elle aussi, une activité annexe. La plateforme continentale étant peu développée au large de Nice et la Méditerranée vingt fois moins riche en matières vivantes que l'Atlantique, le poisson est peu abondant et la pêche a gardé un caractère artisanal. Les grands fonds rendent inutilisables les chalutiers et seule la pêche côtière est pratiquée par une-soixantaine de pêcheurs professionnels, montant 45 bateaux (dont une trentaine à moteur) qui se rangent soit dans le Bassin Lympia le-long du Quai des Docks et du Quai des Deux Emmanuel soit dans le Bassin des Amiraux à l'intérieur de la Darse Charles Félix. Les barques à rames sont d'ailleurs souvent restées fidèles au havre primitif des Ponchettes, à l'ouest du Château, où elles sont tirées sur la grève et sur le quai des États-Unis. Un second point de halage existe à l'extrémité de la Promenade des Anglais vers Carres. Les prises sont en rapport avec le peu d'importance de cette fonction : elles sont annuellement de l'ordre de 60 à 70 tonnes par an : (63 tonnes en 1957, 69 tonnes en 1959), représentant une valeur de l'ordre de 200.000 à 300.000 NF par an. Pendant que le Quartier d'Inscription Maritime de Nice⁸ pêche 300 à 500 tonnes de poissons par an, ceux de Douarnenez ou de Concarneau en pêchent 15.000 à 20.000 tonnes De ce fait la pêche ne peut être qu'une fonction secondaire sur la Côte-d'Azur.

La navigation de plaisance pour laquelle la Côte d'Azur occupe la première place en France et en Méditerranée, est paradoxalement peu développée à Nice qui ne possède pas le port de yachting qu'elle se devrait d'avoir. Les bassins du port sont en priorité affectés aux bâtiments de commerce et de ce fait peu fréquentés par les plaisanciers car la navigation de plaisance s'accommode mal du voisinage, du trafic de marchandises. Certes le port reçoit quelques yachts dans le bassin Lympia, au Quai Cassini, au Quai des Docks et au Quai des Deux Emmanuel. De plus, de mai à octobre, les petites embarcations peuvent mouiller dans

⁸ Ce Quartier couvre la Côte de Cannes à Menton.

l'avant-port. Mais les places disponibles dans le Bassin Lympia sont mitées et presque toutes occupées par les membres de la Société Nautique. De ce fait le mouvement de plaisance est très limité et le port de Nice ne peut se comparer à ses puissants voisins : Cannes, Monaco, Golfe-Juan etc....

Dans de telles conditions quelles sont les perspectives qui s'offrent au port de Nice pour chacune de ses fonctions ? Comment, en 1963 se présenta l'avenir du port ?

L'Avenir du port : Stagnation ou reconversion

La fonction régionale du Port de Nice est très limitée : coincé entre Marseille et Gênes, entravé par les frontières politiques dans ses relations avec l'Italie du Nord dont il était autrefois le débouché, il est un centre redistribué de faible importance. Les matières premières importées ou exportées sont utilisées aux abords du port ou proviennent de ses environs : tel était le cas de la houille jusqu'en 1962, tel est le cas des produits des cimenteries situées aux portes de Nice. Les seules marchandises participant dans une faible mesure à cette fonction sont des produits alimentaires : les huiles d'olives proviennent de la zone des coteaux mais leur trafic d'exportation est faible; les vins d'Algérie sont les seuls à être vraiment distribués à une échelle régionale : Alpes-Maritimes, bordure orientale du Var et partie méridionale des Basses-Alpes. Néanmoins l'arrière pays niçois, n'est doté ni d'une forte production industrielle, ni d'une forte population et ne peut fournir au Port, qui constituerait son débouché naturel, aucun produit d'exportation. Sa faible étendue, sa nature et sa pauvreté lui interdisant également d'absorber une forte quantité de produits d'importation.

Le rétablissement de la liaison ferroviaire Nice-Cori pourrait-il accroître cette fonction régionale ? Certes le maximum du trafic en 1929 a fait suite à l'ouverture de la ligne de chemin de fer à voie normale Nice-Cuneo en 1928. Il est question depuis un certain temps de rétablir la voie ferrée coupée depuis 1939 par suite de la guerre et des destructions qu'elle a entraînées. Le Ministère des Travaux Publics est d'ailleurs très réticent car selon lui la ligne n'est pas rentable. La reconstruction de la ligne pourrait attirer vers Nice des cargaisons en provenance ou à destination de l'Italie du Nord, de la Suisse et peut-être de l'Allemagne du Sud. Il ne faut cependant pas oublier que Gênes est depuis 1815 le débouché naturel du Piémont et de la Lombardie et que malgré quelques difficultés d'acheminement et des attentes assez longues à quai ou en rade entraînait des frais de stationnement importants, tout sera tenté pour qu'il continue à drainer l'essentiel du trafic de l'Italie du Nord. D'autres ports de la Riviera italienne – tel Imperia - participent à ce mouvement et sont proches et bien reliés au triangle industriel Turin-Vercelli-Novare. Il est d'ailleurs à craindre que si cette liaison était rétablie certains ports français tels que Marseille et Toulon s'efforceraient de subtiliser ce trafic au port de Nice. Marseille, qui avant 1939 exportait déjà les véhicules de la F.I.A.T. de Turin vers l'Amérique du Nord est infiniment mieux équipé, mieux relié à tous les points du monde que le port de Nice, et plus apte à absorber une substantielle augmentation du trafic. Le Port de Toulon lui-même, menacé par le retrait d'une grande partie de l'escadre a tout à gagner à développer sa fonction commerciale actuelle (exportation des bauxites du Var) et doubler ce trafic par l'importation de bois exotiques à destination de l'Italie. Ce n'est pas sans raisons que le syndicat marseillais de la Marine Marchande vient à son tour, après le Comité d'expansion Provence Côte-d'Azur et les édiles de la région niçoise, d'émettre un vœu pour le rétablissement de la liaison Nice-Coni ... Il n'est donc pas prouvé que la reconstruction de cette ligne procurerait au Port de Nice un accroissement considérable du trafic; elle procurerait sans doute des avantages touristiques supplémentaires à la région, mais tout est lié à la décision des Ministres des Transports, des Travaux Publics et du Tourisme qui à l'heure actuelle ne veulent pas faire une dépense qui ressort à 20 millions de N.F. et désireraient que l'Italie accepte de prendre en charge l'exploitation et le déficit de la ligne.

La fonction industrielle de la Côte d'Azur étant donné sa nature ne laisse pas non plus espérer de modifications favorables, En l'absence de productions minérales de base et de production agricole massive, cette fonction ne peut reposer que sur l'abondante main d'œuvre de la conurbation littorale. Cette forte population a permis le développement d'industries diverses (Industries électriques, mécaniques, pharmaceutiques, cinématographiques, de l'habillement etc..) mais ce sont des industries légères, fabriquant des produits finis. Or parfums, matériel électrique, tissus et autres productions échappent aux transports maritimes. Les nouvelles industries implantées sur la Côte d'Azur dans le cadre de la décentralisation industrielle (Amortisseurs "Koni", matériel électronique I B M et Texas Instruments) ne peuvent pas provoquer une augmentation du trafic portuaire. Ces produits de valeur, fabriqués dans des "usines sans fumées" hautement spécialisées et compatibles avec la vocation touristique de la région, ne nécessitent pas de matières pondéreuses pour leur usinage et ne sont pas exportés par mer. Dans de telles conditions quel est l'avenir du port ?

La fonction militaire et la fonction de pêche resteront toujours limitées par la présence de Toulon d'une part et les conditions naturelles d'autre part.

La fonction commerciale est dans la dépendance étroite des fonctions régionales et industrielles qui nous l'avons vu, sont défavorables. Les importations de houille viennent de perdre leur importance et aucun autre produit ne peut à l'heure actuelle venir prendre la relève si ce n'est les eaux et ciments à l'exportation et quelques produits alimentaires à l'importation (vins en particulier) car ils reposent sur l'existence d'un marché de consommation de plus d'un demi-million de personnes. L'éventail est cependant réduit et avec seulement quelques produits passant par lui (chaux, ciments, vins;...) le port de Nice restera très sensible aux crises et à la conjoncture. Dans cette perspective commerciale assez sombre, une lueur cependant : La Corse.

Le Cabotage de desserte régionale entre Nice et l' "Ile de Beauté" devrait s'accroître. La Corse connaîtra dans les années à venir un développement économique et touristique marqué. Partie de bas, elle doit combler son retard et compte tenu de sa situation géographique, le port de Nice devrait absorber une grande partie de l'accroissement du trafic que provoquera le développement. Il devra, certes, compter avec Marseille son puissant voisin, mais il peut ne pas se laisser trop distancer dans ce domaine. Le trafic de Corse est secondaire pour Marseille, il est primordial pour Nice qui doit tout faire pour le conserver.

Le trafic des voyageurs devrait en particulier permettre au port d'accroître son activité dans ce domaine. Le mouvement des passagers entre le continent et la Corse devrait progresser. Le port de Nice ne doit pas trop craindre la concurrence de Marseille pour cette fonction. Certes le grand port des Bouches-du-Rhône possède un hinterland plus étendu et draine la plupart des voyageurs empruntant la vallée du Rhône. Pourtant le Port des Alpes-Maritimes présente l'avantage de pouvoir faire connaître aux personnes qui s'y embarquent ou y débarquent deux magnifiques régions touristiques d'un seul coup, La Côte d'Azur et la Corse.

De 1950 à 1960 le nombre des passagers transportés par la "Transat" entre Marseille et Nice d'une part et les ports Corses d'autre part est passé de 170.047 à 327.392, soit une progression de 92,5%. Mais au cours de la période considérée le trafic par Marseille est passé de 102.137 à 186.035 voyageurs (+ 82,1%) est celui par Nice de 67.910 à 141.357 soit un accroissement de 108,2%. L'augmentation est donc plus rapide pour le port de la Côte d'Azur : en 1957 40% des voyageurs entraient ou sortaient par Nice contre 60% par Marseille, en 1960 les pourcentages respectifs étaient de 44% et 56% environ.

Le Port de Nice ne doit pas non plus trop craindre la concurrence de l'Aéroport de Nice-Côte d'Azur. De 1956 à 1960 les relations aériennes Nice-Corse n'ont pas progressé

aussi rapidement que les relations maritimes : elles sont passées de 43.172 à 48.035 passagers par air alors qu'elles passaient de 106.902 à 141.357 par mer. Les voyageurs utilisant la voie aérienne représentaient 40,3% des voyageurs utilisant la voie maritime en 1956; ils ne représentaient plus que 33,9% en 1960. Le coût supérieur des voyages aériens et le fait que la plus grande partie des utilisateurs de ces lignes sont des touristes pour qui prendre le bateau donne un sentiment d'évasion plus grand que de prendre l'avion, explique qu'en cinq ans le trafic aérien n'ait augmenté que de 11,2% contre 32,2% pour le trafic maritime.

La Corse demeure donc, tant au point de vue commercial qu'au point de vue passagers la principale chance du port de Nice, qui ne doit pas trop compter sur le mouvement de marchandises en provenance ou à destination de l'étranger. La stagnation du mouvement commercial au cours des dernières années est là pour nous le prouver. Mais c'est avec le yachting que le port de Nice a une grande carte à jouer.

La navigation de plaisance est la fonction maritime qui s'est le plus développée depuis une douzaine d'années sur la Côte d'Azur. Depuis 1950 le trafic du Port de Monaco s'est multiplié par trois, celui du port de Cannes par cinq et les mouvements des ports secondaires (Golfe-Juan, Villefranche, Beaulieu, St. Jean-Cap-Ferrat, Menton etc...) ont, eux aussi, considérablement augmenté. La Côte d'Azur profite des progrès du tourisme nautique en général : il s'agit là d'un fait social et si dans un premier temps la mer et la montagne ont attiré les foules grâce aux possibilités de bains et d'excursions qu'elle offrait, dans un second temps le nautisme à voile ou à moteur et le ski prennent la relève. La Côte d'Azur bénéficie également de conditions physiques et climatiques qui lui sont propres : la variété des côtes s'ajoute à la douceur du climat. Les vents supérieurs à 60 km/heure ne soufflent que pendant 7 à 8 jours par an. Les bateaux peuvent sortir pendant dix mois de l'année et seule la concentration des congés sur quelques semaines limite un plus grand étalement des mouvements. Enfin l'ampleur de la villégiature sur le littoral ne peut que profiter au tourisme marin, qui, avec la construction de coques en plastique d'un prix de revient de moins en moins élevé, est mis à la portée de toutes les bourses moyennes. C'est ainsi que, les adeptes de petite et moyenne plaisance progressent rapidement alors que les effectifs de la grande plaisance (allant du puissant "chris-craft" au véritable "palais flottant") restent stationnaires. Le nautisme populaire sera le fait de la seconde partie du XXème siècle le nombre de propriétaires de petites embarcations dans le Quartier d'Inscription Maritime de Nice est passé de 1600 en 1959 à 2200 en 1962; au sous quartier de Cannes il est passé de 900 à 1200 environ. Jusqu'à cette date le port de Nice n'a pratiquement pas profité d'une telle évolution! Il s'est désintéressé de la fonction de plaisance. Étant donné sa situation actuelle régression très nette du trafic commercial. Il semble que le moment soit venu d'envisager sa reconversion partielle.

Certes, il y a longtemps que l'on parle du "futur port de plaisance de Nice" mais en 1963 il n'est encore qu'un projet et nombreux sont ceux qui ont perdu leurs dernières illusions. À l'heure actuelle, comme nous l'avons dit, seuls quelques dizaines de mètres de quai au fond du Bassin Lympia acceptent les embarcations de plaisance et les places y sont chèrement disputées. Les projets pour remédier à cette grave lacune qu'est l'absence d'un véritable port de plaisance dans la capitale de la Côte d'Azur se sont succédés.

Un premier projet prévoyait la construction d'un port de yachting dans l'Anse des Ponchettes sur l'emplacement du premier port de Nice. Pour des raisons esthétiques et de protection du site de la baie des Anges il dut être abandonné...

Une seconde solution aurait pu consister à aménager le port de Nice ("La Tour Rouge") en bassin de plaisance. Ce plan d'eau n'est pas utilisé pour les bateaux de commerce en raison de sa faible profondeur, de l'impossibilité d'y accoster et de sa mauvaise protection. Mais cette solution peut prêter à discussion car ce nouveau port serait de dimensions réduites (trois fois plus petit que ceux de Cannes, Monaco et Golfe-Juan) et très vite embouteillé. Sa

réalisation nécessiterait en outre d'importants travaux et là se pose une question de financement car l'État ne subventionne que les aménagements relatifs aux ports de commerce ou de pêche et refuse de participer à l'aménagement des ports de plaisance. Or la collectivité niçoise (Ville de Nice - Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des A.M.) ne semble pas vouloir consacrer de fortes sommes à une telle réalisation d'ailleurs critiquable quant à sa portée.

Reste alors une troisième solution, la plus séduisante étant donné la conjoncture portuaire actuelle : affecter la totalité du Bassin Lympia au mouvement de plaisance. En effet il ne saurait être question d'adopter ici les solutions prises à Cannes ou à Monaco : à savoir interdire le port aux bateaux de commerce et le réserver, aux unités de plaisance. La nécessité et la relative importance du trafic commercial rendent cette méthode inapplicable dans le cas du port niçois. Une mesure partielle devrait pourtant être réalisable.

Déjà en 1961-62 des travaux ont permis l'établissement d'une panne flottante de 80 mètres de longueur environ⁹ sur la face Nord du Quai des Caboteurs, parallèlement au Quai des Docks. Construit à une quarantaine de mètres de la berge orientale du bassin, cet ouvrage bâti sur pilotis et caissons flottants autorise l'ancrage d'une trentaine d'unités de plaisance. Il ne règle cependant que partiellement le problème de l'hébergement. Une série de travaux complémentaires était prévue. Ils devaient consister au rescindement du Quai de la Douane, peu utilisé, qui s'avance de 40 mètres sur le Bassin Lympia et gêne les manœuvres des courriers de Corse. On prévoyait son alignement sur le Quai Papacino. Ces travaux n'ont pas été réalisés, bien qu'ils aient permis de porter la superficie du plan d'eau de 38.000 m² à 42.000 m² environ.

A l'heure actuelle le Bassin Lympia ne reçoit pratiquement pas de cargos; il est avant tout réservé aux paquebots de Corse. Les cargos mouillent dans le Bassin des Amiraux et le Bassin du Commerce. Au cours des dernières années, la fonction commerciale du Bassin du Commerce a été renforcée au dépend de celle des autres bassins. En 1959, la diminution du Quai Ribotti a permis de porter le Quai du Commerce à 230 mètres contre 175 mètres autrefois, autorisant ainsi conjointement, l'accostage de deux navires de 100 mètres de longueur. Ce quai, spécialisé jusqu'en 1962 dans la réception de la houille, était le plus actif avec le môle Infernet. Lorsqu'en 1960, le Président du Yacht Club de Nice prôna le projet de reconversion du Bassin Lympia les protestations furent nombreuses : les agents maritimes et consignataires, la Compagnie Générale Transatlantique et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des Alpes-Maritimes s'élevèrent contre cette proposition.

Les Agents Maritimes firent remarquer que l'affectation du Bassin Lympia à la plaisance provoquerait, non seulement la perte de ce Bassin pour le commerce: mais aussi la gêne du trafic commercial dans le Bassin précédent, car, le port de Nice ne possédant pas de remorqueur, certains navires ne peuvent tourner dans le Bassin des Amiraux et vont effectuer leur mouvement dans le Bassin Lympia qui est plus vaste.

La Compagnie Générale Transatlantique possède son poste au Quai Papacino où se trouve la Gare Maritime et désire conserver ses installations.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des A.M. enfin, désapprouva un tel projet qui réduisait la capacité de réception du port de commerce de Nice.

Ces remarques sont certes fondées mais il existe cependant une solution à chacun des problèmes soulevés.

Certains navires vont manœuvrer dans le Bassin Lympia, Ils peuvent aussi bien aller tourner dans le Bassin du Commerce plus vaste également que le Bassin des Amiraux.

On comprend aussi que la Compagnie Générale Transatlantique ne soit pas d'accord pour déménager. On admet également que la Chambre de Commerce, concessionnaire des installations portuaires depuis 1904 protège le trafic commercial. Son rôle est en effet de

⁹ Voir plan du port de Nice.

défendre en priorité ce trafic. Il est possible en outre, le port étant à péages, que le profit résultant de la venue à Nice de navires marchands soit supérieur à celui qui suivrait l'intensification du yachting, cargos et paquebots payant des taxes plus élevées que celles qu'acquittent les bateaux de plaisance. Pourtant le projet ne réduit guère la capacité d'accueil du-port. Le trafic commercial, n'est pas important au point d'utiliser en permanence tous les postes à quai. En outre, les importations de houille qui étaient jusqu'en 1962 le mouvement de marchandises le plus important ont pratiquement cessé. Comme nous l'avons vu la disparition de ce mouvement a fait fortement diminuer le trafic commercial et a libéré en grande partie le quai du commerce spécialisé dans ce trafic. Dans ces conditions, impossible et souhaitable que le port opère une reconversion partielle. Ses trois bassins peuvent se spécialiser dans une fonction définie: services de Corse pour le Bassin du Commerce, trafic commercial pour le Bassin des Amiraux, mouvement de plaisance pour le Bassin Lympia.

Le quai du Commerce peut facilement recevoir les paquebots de Corse. Sa longueur permet marne l'accostage de deux navires en période de pointe. Un projet prévoit en outre l'élargissement de la Traverse du Commerce. Le trafic de Corse étant la perspective commerciale la plus favorable du port, ce bassin est apte à absorber une augmentation des rotations. Le terre-plein du Quai du Commerce est suffisamment vaste pour permettre la construction d'une nouvelle Gare Maritime tout en conservant une superficie importante pour le stockage des marchandises.

Le Bassin des Amiraux, déjà voué au trafic commercial doit conserver cette fonction. Sa capacité doit être suffisante et il sera toujours possible en cas d'encombrement d'utiliser une partie du Quai du Commerce et la Traverse du Commerce que les courriers de Corse n'utiliseront pas en permanence. Il possède un assez important outillage (6 grues sur les 13, que compte le port) et il est possible, si cela est nécessaire, d'y faire glisser une ou deux grues situées sur le Bassin du Commerce. A l'heure actuelle, les deux quais de la rive Est (Quai d'Entrecasteaux et Quai Ribotti d'un développement total de 190 mètres avec des fonds de 5 mètres en moyenne) ne sont pas utilisés au maximum. Il est possible d'accroître leur trafic et d'augmenter d'autant la capacité d'accueil de ce bassin.

Le Bassin Lympia pourrait alors très facilement être abandonné à la navigation de plaisance. Certes, il est au fond du port et on doit traverser 900 mètres de bassins pour y parvenir, mais ce n'est pas un handicap insurmontable. Certes, il n'est pas très vaste (36. 000 m²) mais il a au moins l'avantage de ne pas nécessiter de grands travaux pour sa reconversion. Certes la Transat y possède sa Gare Maritime, mais cette construction pourrait très bien être conservée et transformée en pavillon touristique et nautique.

Les avantages finalement, l'emportent. Comme nous l'avons dit les plaisanciers trouveraient un bassin tout prêt et les questions de financement seraient minimales. Cette partie du port est également la moins polluée : en effet plusieurs ruisseaux débouchent sous le Quai Cassini et donnent aux eaux une grande limpidité, ce qui est important pour un port de plaisance. Ce bassin est aussi le mieux protégé, puisque même par forte houle du Sud-Est, le ressac y est insignifiant. Ce secteur est en outre situé en plein centre de la basse ville, à proximité immédiate d'artères commerçantes et de voies à grande circulation. Un port de plaisance donnerait un nouveau cachet à ce quartier. Enfin, le grand développement de 7 quais représentant plus de 700 mètres de longueur sur trois cotés des bassins permettrait l'aménagement d'un grand nombre de postes d'accostages pour yachts de toutes dimensions.

Au moment où le port de Nice voit son trafic commercial diminuer et où les espoirs de forte reprise sont minimales, à une époque où les bassins de plaisance de la Côte d'Azur sont saturés et ne pouvant recevoir plus de navires, obliger une clientèle de choix à gagner les ports de la Riviera italienne ou des Baléares moins encombrés, il est temps que le Port de Nice saisisse la grande chance qui lui est offerte et se reconvertisse en partie à la fonction essentielle de la région qui est et restera le tourisme sous ses diverses formes.