

LE PORT DE NICE

Par J. DELAPIERRE

Une reprise des activités

Le port connaît un regain de trafic après la stagnation des années 1967 et 1968; c'est un retour à la période faste.¹ Les mouvements augmentent (43,1 % entre 1967 et 1972) plus vite que les tonnages (31,5%) ; entrées et sorties s'effectuent au rythme de 12 par jour pendant les trois mois de l'été. Le minimum de fréquentation est en Janvier avec 3 mouvements tous les deux jours.

Années	Nombre			Tonnages de jauge nette		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
1967	833	838	1.676	1.256.381	1.256.381	2.512.762
1968	732	731	1.463	1.167.875	1.167.875	2.335.601
1969	919	920	1.839	1.474.233	1.474.432	2.928.715
1970	1.111	1.111	2.222	1.494.053	1.494.053	2.988.106
1971	1.169	1.169	2.338	1.090.292	1.090.292	2.180.584
1972	1.200	1.200	2.400	1.300.000	1.300.000	2.600.000

Fig. 1.- Mouvements des navires de commerce.

Le mouvement des passagers pour la Corse conditionne en grande partie le trafic des marchandises ; car les voitures de tourisme viennent en tère aux entres et au second rang aux sorties et l'essor touristique de l'Ile-de-Beauté justifie la forte exportation du ciment de Contes. Après une légère baisse en 1963, le nombre de passages augmente du tiers en 1969, année de la célébration du bicentenaire de Napoléon et de la limitation des sorties de devises à l'étranger. Depuis, le trafic avec la Corse croît 1% seulement : 45.651 tonnes de voitures de tourisme sont embarquées ou débarquées», en 1967, 67.570 en 1970 et 80.425 en 1972. Port de voyageurs par la Corse, Nice s'adressa à deux catégories de clients : d'abord les insulaires installa sur le Côte d'Azur pour leurs affaires ou leurs études ; les premiers circulent sur les lignes corses tout eu long de l'année (trafic minimum en février : avec 3.211 allé et retours), les seconds encomrent les paquebots aux dates des vacances universitaires ou scolaires, une fréquentation par 11.927 personnes en avril et 18.068 en mai. Ce gonflement du trafic est alors justifié par le début de la saison touristique ; une prépondérance massive des embarquements caractérise juin (23.252 pour 12.058 descentes de bateau) et juillet (77.262 pour 44.631). C'est l'inverse en coût (66.485 débarquements pour 48.901 montées) et en septembre (45.407 pour 16.331). Au total, le tourisme est bien le vrai responsable d'une fréquentation des lignes corses passée de 74.000 mouvements de voyageurs en 1936 à 410.000 en 1972.

¹ D'après les statistiques aimablement communiquées par la Capitainerie du Port.

Années	Débarqués	Venus de Corse	Embarqués	Vers la Corse	Total	Trafic Corse
1967	145.202	133.541	146.343	134.675	291.545	268.216
1968	141.430	127.950	143.759	130.263	285.139	253.213
1969	194.369	173.797	190.960	174.771	385.329	353.563
1970	196.173	134.110	193.144	130.399	389.322	365.009
1971	208.173	195.613	206.937	194.321	416.160	389.934
1972	219.320	204.566	213.763	205.042	433.083	409.603

Fig. 2.- Le trafic passagers.

Le poste marchandises retrouve en 1970 les forts tonnages de la fin des années 50 ; l'augmentation est alors de 18% sur 1967. Les importations stagnent jusqu'en 1970 (102 mille tonnes cette année là, 98 en 1971 et 107 en 1972 pour 104 mille en 1967) ; mais les entrées de pondéreux enregistrent après un effondrement en 1961-62, de nouvelles baisses, cause de ce déclin passager : 5.500 tonnes en 1972 au lieu de 12.600 en 1971 et 14.705 en 1967 ; les dernières fortes importations de pétrole (10.000 tonnes) remontent à 1963 ; depuis, l'Italie est remplacée comme fournisseur par la France qui ravitaille la côte d'azur par l'intermédiaire d'Antibes. Le déclin du commerce du charbon n'est donc plus compensé par celui du pétrole (encore 2.000 tonnes en 1971 et en 1972), car Nice est dépourvu d'installations pour recevoir et loger les hydrocarbures, grave lacune qui justifie un déclassement au profit d'Antibes. Les importations de bois sont aussi en forte régression (11.157 tonnes en 1966, 4.368 en 1970, 3.692 en 1971 et 3.429 en 1972), au bénéfice cette fois, de Saint Raphaël qui, depuis 1966, stocke les bois sciés pour les redistribuer. Seule l'importation des matériaux de construction accuse en 1971 une certaine progression (9.4% sur 1967 et 28.842 tonnes) ; en 1972, le principal arrivage est celui des pyrites (32.124 tonnes, le double de l'année précédente). Au total, le trafic des pondéreux diminue de 19.383 tonnes entre 1967 et 1970 ; ses 45.926 tonnes représentent en 1971 tout comme en 1972, 45% des importations au lieu de 62.5%.

Années	Trafic total	Importations	Voitures	Exportations	Chaux et ciments (t)
1967	270.664	104.713	22.266	165.946	115.438
1968	240.145	80.542	21.269	159.603	111.911
1969	286.415	85.448	30.175	200.967	141.095
1970	319.466	102.023	33.333	217.443	157.287
1971	314.433	98.060	36.939	216.373	154.045
1972	354.938	107.733	39.356	247.205	132.432

Fig. 3.- Le trafic marchandises (en tonnes)

Les arrivages de denrées alimentaires, même des huiles d'olive, sont aussi en baisse ; le trafic des boissons se maintient jusqu'en 1970 (1.717 tonnes), ramené à 445 tonnes en 1971 ; 1972 marque une légère reprise (696 tonnes) ; progressivement, la Corse remplace la Tunisie comme fournisseur de vins (en 1969, 1.087 tonnes et 1.715 en 1970). La Tunisie reste le principal marchand d'huile d'olive, malgré un déclin relatif, en 1969, à cause de la disparition d'un gros importateur et en 1970 à cause d'inondations dans le sud tunisien.

Les nouvelles installations de déchargement du vin et de l'huile autorisent le transport en vrac (1.325 tonnes en 1971 et 3.641 en 1972) et non en fûts (345 tonnes en 71 et 30 en 72) ; mais elles ne sont pas utilisées comme on l'avait espéré. Du coup, les arrivages de denrées alimentaires (6.394 tonnes en 1967, 4.441 en 1970 et 3.916 en 1972) sont en constante diminution.

	Importations						Exportations					
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1967	1968	1969	1970	1971	1972
C	14,7	9,6	9,3	12,7	12,6	5,5	Tonnages très faibles, inclus dans les divers.					
P	17,5	10,2	-	-	2,2	-	120. 116. 146. 161. 153. 183.					
M	26,3	20,9	20,4	20,8	21,7	-	1	0,3	0,2	0,4	0,2	0,3
B	7,4	4,5	5,1	4,4	3,7	3,4						
V	1,7	0,3	1,1	1,7	0,4	0,7	2,1	1,3	0,8	0,3	0,2	0,2
H	3,6	3,3	3	0,6	1,7	2,9	0,6	0,7	0,6	-	-	-
F	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	1,7	1,6	2,3	2	1	0,9
C ₂	0,6	0,3	0,2	0,3	0,6	0,2	3,6	3,5	3,7	2,9	1,7	1,3
P ₂	3,5	3,2	7,3	11,6	10,2	10,6	0,2	0,2	1,6	2,1	0,4	0,1
C ₃	2,2	2,5	5	4,4	3,9	3,6	2	2,3	4	4	4	4
D	4,1	3,6	3,1	4	-	2,9	11,3	10	10	9,7	11,5	6,9
C ₄	-	-	-	-	-	0,7	0,6	0,3	1,1	0,3	0,3	4,7
V ₁	22,2	21,2	30,1	33,3	37	39,3	23,4	22,5	31	34,2	33	41
Total	104,7	80,5	85,4	102	98	107,7	166	159,6	200,	217,	216,	247,2

Fig. 4.- Structure du trafic commercial de 1967 à 1972 (en milliers de tonnes)

Légende : C : Charbon, P = Pétrole, M = Matériaux, B = Bois,

V = Vins, H = Huiles, F = Fruits, C₂ = Conserves.

P₂ = Papiers, C₃ = Camions, D = Divers, C₄ = Containers, V₁ = Voitures.

32.6 % dans les importations; avant les matériaux de construction, avec 36 mille tonnes, en hausse de 66 % sur 1957 (22.000 tonnes et 21,2 des importations).

C'est donc l'amélioration des exportations qui explique la progression globale du trafic de 1969 à 1972. Les pondéreux constituent l'essentiel (74,5% en 71 et 75 % en 72) des sorties, 161 mille tonnes sur 217 mille et 187 mille sur 247 mille ; les expéditions de ciment (109 mille tonnes en 1967, 154 en 1971 et 132 mille- en 1972) placent Nice au 5e rang des ports exportateurs français de ce matériau ; en 1970, pour la première fois, le ciment est expédié en vrac plutôt qu'en sac. (2/3 pour 1/3).

Le trafic des denrées alimentaires connaît une baisse analogue à celle des importations 2.500 tonnes en 1972, 3.000 tonnes en 1971 et 7.454 en 1967. Les vins des Côtes de Provence disparaissent du trafic local en 1,969 et 1970 et l'expédition des boissons est brutalement ramenée à quelques centaines de tonnes. De mémoire, les exportations de conserves en Corse, stabilisées autour de 3.000 tonnes, sont seulement de 1.687 tonnes en 1971 et 1.331 en 1972; tout comme des fruits et primeurs (973 tonnes en 1972, 1979 en 1970, 2.279 en 1969, année record.

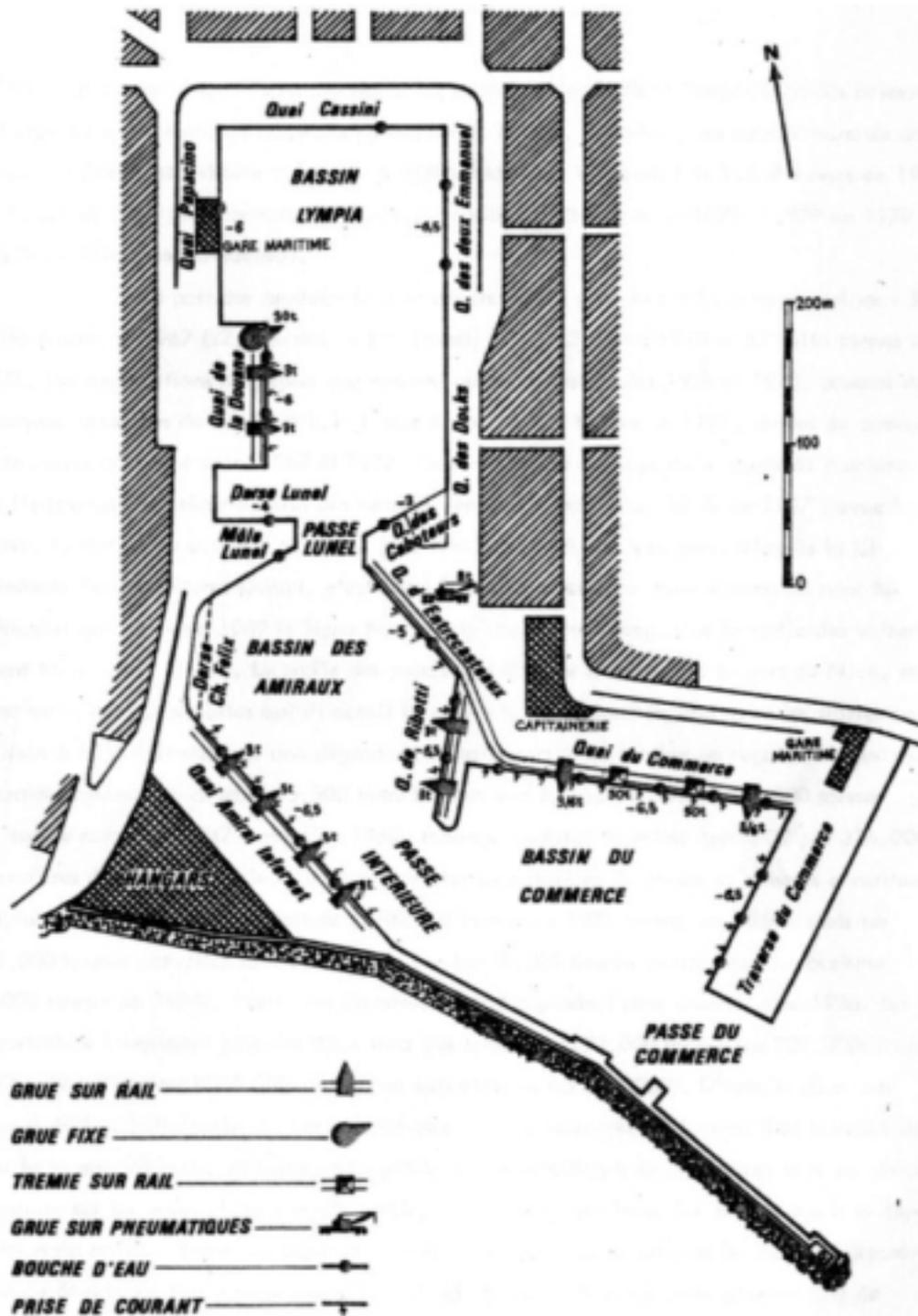


Fig. 5 . - L'infrastructure portuaire.

La part des produits finis et divers grossit dans le total des exportations : 37 mille tonnes en 1967 (22,6% des exportations), 50 (23,2 %) en 1970 et 53 mille tonnes en 1972. Les exportations de papier augmentent au cours des années 1969 et 1970, passant quelques centaines de tonnes à 2.114 pour revenir à 459 tonnes en 1971 ; celles de camions et tracteurs

doublent entre 1967 et 1972. Aux sorties, le tonnage de voitures de tourisme est légèrement supérieur à celui des entrées, en augmentation de 50 % sur 1967 ; avec la Corse, le trafic des voitures progresse plus vite que celui des passagers. D'après la Cie Générale Transméditerranéenne, c'est une offre supplémentaire d'emplacements pour les véhicules qui place en 1969 la ligne Nice- Calvi au premier rang pour le trafic des voitures, au premier rang avant Marseille. Le trafic des pondéreux domine encore dans le port de Nice, mais c'est celui des automobiles qui s'accroît le plus vite. Une comparaison avec les trafics antérieurs à 1960 fait ressortir une dégradation des importations. Nice ne reçoit plus que des quantités infimes de charbon (5.500 tonnes) alors que là houille offrait 141.000 tonnes de fret de retour en 1932 comme en 1960, tonnage renforcé. La même année 32 par 316.000 hectolitres de vins d'Algérie. Au contraire, les exportations de choux et ciments constituent toujours l'essentiel des exportations : 130.000 tonnes en 1932 comme en 1950 ; mais les 133.000 tonnes actuelles sont complétées par les 41.000 tonnes de voitures de tourisme (5.000 tonnes en 1956). Aussi, les éléments du trafic général sont inversés : en 1933, les importations fournissent plus des deux tiers des tonnages (278.000 tonnes sur 389.000) ; en 1972, c'est l'inverse (247.000 tonnes aux exportations sur 355.000). D'ores et déjà, un rapport de la Capitainerie du port prévoit que tous les terre-pleins devront être laissés libres pour la manutention des voitures ; de véritables embouteillages se produisent déjà en période de pointe sur les voies d'accès au port. Or, on ne peut restreindre les moyens mis à disposition du trafic commercial général avec la Corse qui doit bénéficier lui aussi indirectement du développement touristique dans l'île de Beauté. Pour rester le premier port de passagers vers la Corse et maintenir son avance sur Marseille et Toulon, Nice est obligé d'améliorer encore ses installations.

Des installations portuaires en perpétuelle transformation.

La construction de l'infrastructure portuaire a commencé au XVIII^e siècle par le creusement des bassins Lympia et des Amiraux, mais le gros œuvre a été effectué en trois étapes au XIX^e et au début du XX^e. Sous la monarchie sarde est le môle extérieur (1825-1848) et sont construits les principaux quais (1842-1860). Simone Berton décrit le Port de Nice en 1860 : "Les deux bassins, bassin intérieur et bassin du carénage ont une superficie de 32.224 m². Deux môles protègent l'entrée, un môle extérieur au quai de la Santé, long de 130 mètres et un môle intérieur ou du carénage d'une centaine de mètres environ à l'extrémité du môle extérieur, un fanal à feu rouge, à 26 mètres d'altitude, porte à quatre lieues. Des profondeurs de 4 mètres à 4,5 m à l'entrée des deux môles et de 3,5 mètres dans le bassin intérieur offrent un fond suffisant pour des navires de 250 tonneaux et de 2,5 mètres de tirant d'eau. Les quais encadrent les bassins sur une longueur de 550 mètres".

Entre 1860 et 1908 sont aménagés les bassins actuels : profondeur est portée à 6-7 mètres (de 1866 à 1875), le môle extérieur est prolongé sur 100 mètres et le môle intérieur scindé sur 30 mètres ; le bassin Lympia est agrandi et les quais des Deux-Emmanuels, Cassini et Papacino sont construits ; de cette époque date le mur de soutènement à la place Cassini et ses deux rampes d'accès. Ici cale du Carénage est partiellement comblée au début du 20^e siècle. Enfin le port est agrandi entre 1903 et 1939 ; devenu inutile grâce au prolongement sur 235 mètres du môle extérieur, le môle du carénage est démoli. L'emménagement se poursuit par l'ouverture du bassin du Commerce, puis (1913-1924) par la construction des quais du Bassin du Carénage (l'actuel bassin des Amiraux) (quai Infernet, quai d'Entrecastaux) et par l'élargissement du Lunel (ancienne molette Ouest) ; on intensifie l'éclairage. Tous ces travaux sont justifiés par l'accroissement du trafic commercial, supérieur au demi-million de tonnes en 1930. En 1973, l'actuel Port de Nice comprend trois bassins et un avant-port protégés au Sud-Ouest par une jetée de 380 mètres ; les quais ont un développement total d'un kilomètre et demi.

Au Nord, le bassin Lympia, le plus ancien et le plus vaste 33.000 m² à des profondeurs de 3 à 6,5 mètres. Sept quais l'entourent sur lesquels sont débarquées ou embarquées 57.000 tonnes de marchandises, soit seulement 138% du trafic total. En effet, deux côtés du bassin sur trois (les quais des Caboteurs, des Docks, des Deux-Emmanuel, Cassini) sont consacrés au mouillage des bateaux de Pêche et de plaisance, la darse Lunel est laissée aux Gallus, bateaux de tourisme ; depuis 1962, une panne flottante de 80 mètres de long du quai des Caboteurs (voir fig. 5) consacrée au mouillage d'une trentaine de bateaux de plaisance ; le quai des Caboteurs possède également une petite cale de halage. Papacino et la Douane sont affectés au trafic commercial ; sur l'un (140 x 40 m) est ouverte en 1952 la première gare maritime pour le trafic des voyageurs avec la Corse ; le second (93 x 37 m) est équipé de deux grues mobiles d'une puissance de levage de 3 tonnes et d'une grue fixe de 30 tonnes ; leur trafic est comparable, mais est inférieur au quai Entrecasteaux. (Voir fig. 6).

2. Le bassin des Amiraux (ancien bassin du de crénage) prolonge le bassin Lympia auquel il est raccordé par une passe de 45 mètres; aussi étroit que le Lympia (155 mètres), mais beaucoup moins long (200 mètres contre 20), C'est avec 34.000 m², le plus petit des trois bassins malgré des fonds de 5 à 5,5 mètres, il ne peut recevoir les navires de plus de 100 mètres de long. Ses trois quais sont consacrés au commerce alors que la darse Charles-Félix et sa cale de halage sont utilisées par les pêcheurs mais seul le quai Infernet est bien adapté aux exigences du trafic actuel grâce à ses dimensions, 214 mètres sur 50, soit 10.700 m², superficie qui en fait un des plus grands quais du port. Ni la place ni les équipements n'y manquent ; quatre grues à translation électrique dont deux déplacent cinq tonnes, des bennes à la demande, un pédiluve, une dizaine de prises de courant et quatre bouches d'eau un hangar d'un hectare abrite depuis 1969 les entrepôts des douanes, des installations de stockage pour le papier de presse et pour l'huile d'olive (une cuverie dotée d'un double pipe-line), un service maritime des douanes, un bureau sanitaire et le bureau central de la main-d'œuvre ; un parking entièrement automatique ci une station d'essence sont aménagés au-dessus des locaux. Aussi le quai Internet arrive-t-il au second rang derrière le quai du commerce avec un trafic passé de 55.000 tonnes en 1967 à 140.000 tonnes en 1972 (+ 155%) son rôle s'accroît aux dépens de celui des quais les plus petits, d'Entrecasteaux. (93 mètres sur 11) et Ribotty (100 mètres sur quelques mètres de large à son extrémité) ; ces deux quais sont deux fois moins actifs qu'en 1967 (27. 100 tonnes ou lieu de 53.000).

1. Le bassin du Commerce, le plus extérieur, communique par une passe de 30 mètres avec le bassin des Amiraux et par une passe de 70 mètres avec l'avant-port. Ses dimensions (200 m sur 130) lui valent 33.000 m² par des fonds de 5 à 6 mètres. La physionomie de ce bassin est modifiée par de nombreux travaux d'aménagement en 1959 le quai Ribotty est rogné pour porter le quai du commerce à 230 mètres (gain de 55 mètres) et permettre l'accostage conjoint de deux grands navires ; la Traverse du commerce, élargie aux dépens de l'avant-port est dotée de vastes terre-pleins (125 m x 45 m pour la Traverse 235 x 45 m pour le quai). Deux grues de 3/5 tonnes et des trémies à charbon de 50 tonnes sont désormais utilisées aussi sur le quai d'Entrecasteaux grâce à un raccordement des rails des deux quais en 1971 ; une quinzaine de prises de courant et 3 bouches d'eau complètent les installations qui justifient une manipulation de 145 mille tonnes 1970 comme en 1972.

Déjà, en 1967, avec 128 mille tonnes, le bassin du commerce assurait 47,5% du trafic comme en 190 et 41,5%, en 1972, stabilité due au développement du trafic passager. Les car-ferrys de la C.G.T.M. accostent dans ce bassin pour y effectuer le transbordement des voitures ; deux terre-pleins fixes, au quai et à la Traverse, sont articulés depuis 1971 à deux

plans inclinables modernes, en remplacement des anciens pontons flottants. Achievés en 1970 sur la Traverse du Commerce ou pied du boulevard Franck Pilatte, une nouvelle gare maritime accueille les passagers des car-ferries ; les navires de la C.G.T.M. continuent cependant de prendre leurs quartiers d'hiver quai Papacino. Enfin, le bassin de la Tour Rouge (l'ancien avant-port) est entièrement consacré à la plaisance ; ouvert sur la mer par une passe extérieure de 90 mètres, il ne possède pas de quais pour l'accostage des bateaux ; des bouées permettant l'amarrage du milieu du bassin ; deux petites digues achevées en 1963 en protègent l'entrée.

Réparti sur les différents quais, l'outillage du port de Nice comprend un parc de 13 grues : une fixe de 30 tonnes, deux automotrices montées sur pneumatiques (3 tonnes) et 10 grues montées sur rail (6 de 3 tonnes, 2 de 5 tonnes, 2 de 3 à 6 tonnes) ; deux trémies à charbon de 30 tonnes, des bennes, plusieurs chariots, élévateurs dont un "Towmotor" d'une puissance de levage de 6 tonnes, 23 bouches d'eau et 36 prises de courant complètent l'équipement des quais.

Les Installations portuaires actuelles ne répondent plus aux exigences du trafic commercial : les quais ne sont pas assez longs pour permettre l'accostage de plusieurs gros navires ; surtout, ils ne sont pas assez vastes pour permettre une manutention commode des marchandises à l'exception des quais du bassin du Commerce et le quai Amiral Infernet adaptés au trafic moderne et au roll on roll off (3.500 tonnes). Les profondeurs et les surfaces des bassins sont insuffisantes ; enfin le système des grues montées sur rail est beaucoup trop rigide. La vétusté des bâtiments et des installations portuaires semble condamner le quartier à la stagnation, voire à une régression sociale et économique. Cette impression est pourtant démentie par l'évolution actuelle et par les perspectives favorables offertes.

Quais	1967		1970		1972	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
1. Lympia :						
Douane	3.472	12.323	4.109	29.712	449	16.329
%	3,3	7,7	4	13,7	0,4	7
Papacino	5.957	11.471	7.053	16.419	1.770	12.497
%	5,7	6,9	6,9	7,5	1,6	5,1
2. Mirouis :						
Infernet	21.099	33.904	15.020	75.363	16.510	123.999
%	21	20,4	16,1	34,6	15,8	52,3
Entrées-tour	687	30.684	294	19.165	11.677	14.469
%	0,6	18,5	0,3	8,8	11,1	5,9
3. Commerce :						
Ribotty	771	20.504	-	6.251	-	300
%	0,7	12,4	-	2,9	-	0,3
Quai du Commerce	33.623	44.094	56.124	43.035	43.601	34.138
%	51,2	26,6	55	20,8	46,5	14,8
Traverse du Comm.	18.309	12.466	13.013	25.493	25.702	34.473
%	17,5	7,5	17,7	11,7	24,6	14,7
Total	104.713	165.946	102.023	217.443	107.733	247.205

Fig. 6.- Répartition du trafic marchandises par quai (en tonnes).

LA RECONVERSION.-

Les éléments du renouveau sont la navigation de plaisance, les transports touristiques et pêche. Après une belle période, dans les années cinquante, le transit de yachts accuse en 1969 et 1970 une nette reprise, progression qui ne continue ni en 1971, ni en 1972. Cependant, les tonnages de jauge restent à peu près les mêmes, quelles que soient les variations des passages d'une année à l'autre.

Années	Passages	Taux de jauge nette
1967	423	12,123
1968	490	11,132
1969	643	13,975
1970	673	12,472
1971	563	11,039
1972	476	9,135

Fig. 7.- Les Yachts en transit.

Des ouvrages de protection stabilisent le plan d'eau et permettent le stationnement des bateaux dans l'avant-port; ceux-ci sont mouillés dans le bassin Lympia Caux quais des Caboteurs, des Docks, des Deux-Emmanuel et Cassini ; la totalité du bassin leur est même laissé du 15 Mai au 15 Septembre, période pendant laquelle la Cie Générale Transméditerranéenne prend ses quartiers d'été aux quais du Commerce et de la Traverse ; mais la fréquence renforcée des mouvements vers la Corse oblige parfois les autorités portuaires à faire déplacer les bateaux de plaisance dans le bassin Lympia pour laisser le place aux navires de C.G.T.M. Le problème de stationnement est en partie résolu par des parkings pour bateaux et automobiles aménagés sur le quai des Deux-Emmanuel, le quai Cassini (les bateaux sont hissés par la plage du quai des Caboteurs), le quai Lunel et le quai de la Douane ; le dernier en date est le parking automobile "Infernet" mis en service le 1er août 1969. La plaisance utilise de plus en plus l'outillage du port les grues font les mises à l'eau et les mises à terre, les chariots élévateurs transportent les moteurs de bateaux de plaisance ont recours aux engins de levage en 1969 et 232 en 1970.

L'avenir des sports nautiques, représentés par deux clubs privés et par le Centre du Secrétariat à la Jeunesse et aux Sports, est très prometteur. Le Yacht Club afferme la panne construite dans le bassin Lympia à partir du quai des Caboteurs ; fondé en 1883, le Club Nautique remplace son ponton flottant du bassin Lympia, coulé pendant la dernière guerre, par les installations actuelles du bassin de Tour Rouge (ancien bassin de déhoulage). Une centaine de postes de mouillage sont amarrés à des bouées attachées à quatre chaînes fixées au fond du bassin. Le club organise des régates internationales de voile et des régates d'avirons ; ses installations sont utilisées par le Centre du Secrétariat à la Jeunesse et aux Sports créé à la Tour Rouge en 1969. Le centre initie les jeunes à la voile et à la plongée sous-marine ; une trentaine d'"optimistes", petits bateaux d'initiation pour enfants de 10 à 13 ans, et une quinzaine de dériveurs permettent d'accueillir les élèves des lycées, les étudiants de l'ASSU et d'organiser des stages de voile pour les jeunes pendant l'été ; le lycée Ségurane l'un des pionniers de cette initiation, à laquelle ont participé, en 1970, un millier d'élèves. Dès 1971, le centre arrive à saturation et doit être dédoublé.

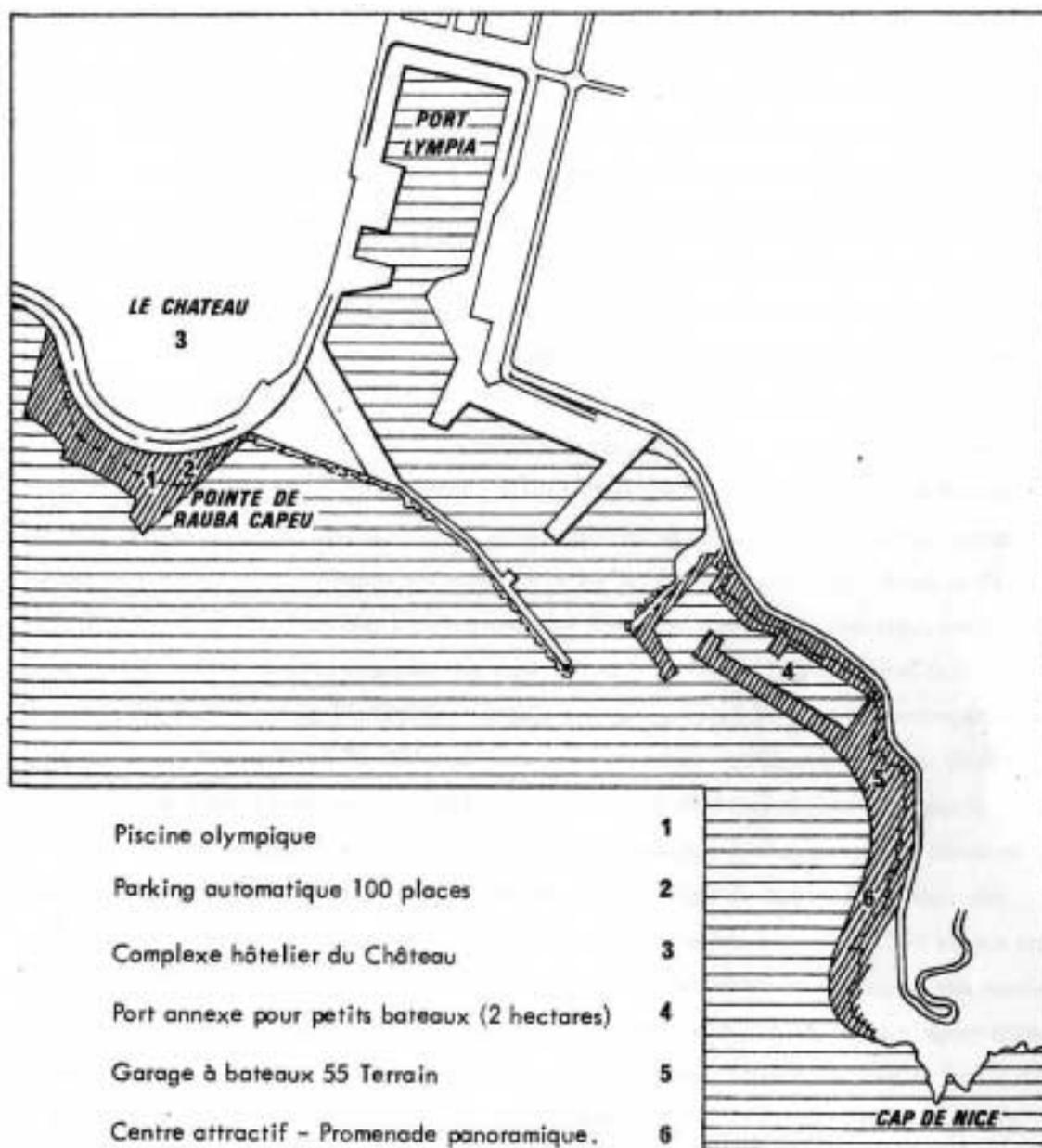


Fig. 8.- Le port de plaisance du Cap de Nice.

Les conditions pour l'avenir de la plaisance sont à Nice assez favorables ; non seulement cette flotte double dans les Alpes Maritimes entre 1963 et 1969 (9.963 unités et 21.262)², mais les trois quarts du millier de propriétaires de bateaux en résidence à Nice doivent chercher un emplacement ou un garage entre Menton et Juan les Pins et seraient heureux d'en trouver sur place. La navigation touristique côtière est en régression depuis que les touristes étrangers viennent en moins grand nombre à Nice. Pendant l'été la SATAM assure de nombreuses liaisons avec les îles de Lérins (4.278 embarquements), la Riviera

² 1966, 13.033 bateaux (+ 31%)
 1967, 14.195 bateaux (+ 8,5 %)
 1963, 18.074 bateaux (+36.5%)

italienne (1.033) et organise des sorties dans la Baie des Anges et la rade de Villefranche ; ses trois navires, les Gallus, parqués à la darse Lunel ou à un appontement face à l'hôtel Ruhl, transportent 70.000 passagers par an. Depuis quelques hivers, le Gallus est au service d'une clientèle de congrès ou sert de piste de danse en mer ou à quai.

La pêche pris une soudaine extension depuis la découverte de bancs de thon au large des cotes en 1967 ; le Port de Nice reçoit ainsi de Juin à Septembre une soixantaine de chalutiers venus de tout le bassin méditerranéen. Les prises, 545 tonnes en 1967, 90 en 1968 et 103 seulement en 1970, restent cependant bien supérieurs aux quelques 60 ou 70 tonnes pêchées auparavant. Les bateaux des pêcheurs niçois se rangent dans le bassin Lympia, le long des quais des Docks et des Deux-Emmanuel ou dans le bassin des Amiraux (darse Charles Félix) . Comme le trafic avec la Corse se développe à un rythme accéléré, comme le trafic commercial amorce une reprise que devrait renforcer la reconstruction de la voie ferrée Nice-Coni décidée en juillet 1969, le port actuel est désormais incapable de convenir aux besoins d'activités qui s'accordent très mal entre elles.

Le problème crucial est navigation de plaisance dont les emplacements sont disputés en saison par les navires de commerce ou les bateaux de Corse. A cause de la côte très accore et de la faiblesse du trafic local, Nice n'a éprouvé le besoin d'agrandir encore son port si bien que tous les bassins sont encore utilisés par le commerce, à la différence des grands ports nationaux où les bassins anciens, tels le Vieux Port de Marseille, sont déclassés et récupérés par la plaisance.

Une première solution serait d'allonger la digue, mais, par des fonds de 55 mètres, elle serait trop onéreuse. Le deuxième serait d'installer des pannes flottantes dans le bassin de la Tour Rouge pour en tripler la capacité d'accueil, amélioration insuffisante. La troisième possibilité, réserver le bassin Lympia à la plaisance, poserait un problème administratif à cause d'un statut de port de commerce. Déjà, la C.G.T.M. utilise le quai Papacino et la gare maritime pendant l'hiver ; mais, l'accroissement actuel du trafic risque de l'amener à une occupation annuelle. Or, l'agrandissement du bassin Lympia en rescindant le quai de la Douane n'est pas possible, car les terre-pleins sont déjà trop petits pour la manutention des marchandises de toutes manières, l'affectation d'un seul bassin ne résout pas le problème. La solution la plus raisonnable serait le recours à un système américain, construire des parkings à étage pour recevoir les bateaux de moins de cinq tonnes hissés par des grues électriques. Des parkings existent déjà sur la plupart des quais, mais des installations à étage détruisent le pittoresque du port.

Il faut donc songer à des créations portuaires nouvelles : ainsi construire un port de commerce moderne de 70 hectares au Sud-Ouest de l'aéroport actuel grâce au terrain gagné sur la mer pour reconstruire une seconde piste de décollage. Ainsi serait résolu le problème de l'insuffisance des surfaces de quais (3 hectares sur les 23 du port actuel). Des profondeurs plus grandes permettront l'accès de bateaux de fort tonnage (ce nouveau port pourra être équipé de plans inclinés pour l'atterrissage des naviplanes et d'un môle pour l'accostage des paquebots de grande croisière, il sera en outre relié au-futur réseau autoroutier et au chemin de fer pour organiser une correspondance des trains auto-couchettes avec les car-ferries de Corse. La plaisance et la pêche resteraient alors maîtresses des lieux au port Lympia, au prix d'un aménagement des quais : bouches d'eau, postes de distribution de courant, lumière et force, installation du téléphone, de toilettes, etc., Bouches d'eau et prises de courant sont pour l'instant concentrées sur une partie des quais. L'équipement des postes d'amarrage sera coûteux ou risque d'entraver le développement du nautisme populaire ; néanmoins les places seront moins chères que dans les nouveaux ports de plaisance créés de toutes pièces. Si besoin est, il sera possible de surélever le quai Papacino actuellement en contrebas de la rue pour y installer plusieurs dizaines de garages à bateaux. Toutefois, comme les travaux d'endiguement et de construction de la deuxième piste de l'aéroport s'échelonnent sur 7 à 3 ans, l'actuel

port de Nice ne pourra pas être réservé à la plaisance avant une dizaine d'années.

Adopté par le Conseil Municipal de Nice, un autre projet Droit la création d'un port de plaisance au Cap de Nice (voir fig.8) d'étendue limitée à cause des profondeurs de 30 mètres au centre de l'anse, il ne ferait en somme que prolonger le port jusqu'au Cap de Nice. Pour amortir le coût élevé de la digue de protection, un ensemble résidentiel serait construit en contrebas du boulevard Franck Pilatte et de l'avenue Jean Lorrain doté d'un second centre d'initiation à la voile, d'un centre d'accueil or d'un parking, d'hôtels et de restaurants. Une plage serait aménagée au fond du bassin de la Tour Rouge pour attirer les touristes ; prévu pour 900 yachts, le port serait entouré de promenades- jardins. Une étude de 1965 prévoit l'aménagement de garages à bateaux souterrains au pied du Cap. Bref, toute une série de travaux coûteux sont à prévoir, quelle que soit la solution retenue, pour permettre à Nice d'assumer au mieux ses fonctions de port de voyageurs et de marchandises pour la Corse, tout en participant, au profit des habitants de la ville, à l'essor d'une nouvelle formule touristique, le navigation de plaisance.

Jacques DELAPIERRE

Bibliographie in Recherches: n°2 1963.

1. Berton Simone : Le port de Nice de 1860 à 1948, 23 p.
2. Sabatier Jean : Etude géographique du port de Nice - 33 p.

Mises au point du texte
par Jean MIEGE et Marie-Claire GROSSO,
des figures par Jean OTTAVI,