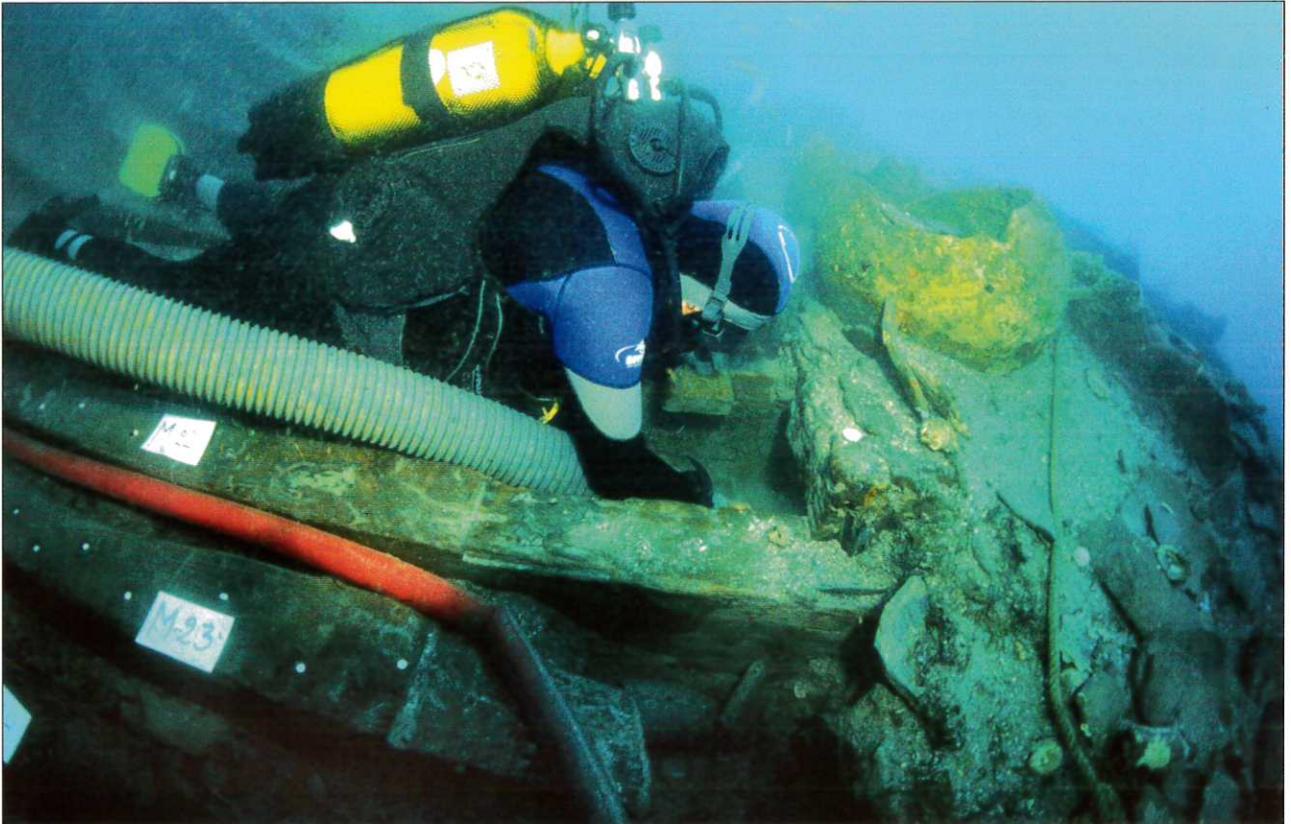


NUMÉRO XXIII - ANNÉE 2016

CAHIERS
**D'ARCHÉOLOGIE
SUBAQUATIQUE**



FOUILLES ET RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES EN MER, LACS ET COURS D'EAU

ANTÉRIEUREMENT AU PORT LYMPIA, LA JETÉE SAINT-LAMBERT. UN AMÉNAGEMENT PORTUAIRE OUBLIÉ, AU LARGE DE NICE

Par **Stéphane Morabito** (SANCA), **Sibylle Legendre** (SANCA),
Fanny Lelandais (SANCA), **Eric Guilloteau** (INASS),
Bénédicte Lacavalerie (Musée d'Archéologie de Nice),
Oscar Encuentra (INASS)

Plus vieil aménagement portuaire connu à ce jour pour la commune de Nice, la jetée présente dans l'anse Saint-Lambert, au pied ouest du rocher de Rauba Capeù (fig. 1 à 4), a fait l'objet de campagnes régulières, entre 2012 et 2014. Découvert fortuitement en 2000, cet aménagement a fait l'objet d'une première expertise par nos soins en 2005. La création en 2011 d'une cellule d'archéologie sous-marine au sein du Service de l'Archéologie de Nice Côte d'Azur (SANCA) a permis de reprendre l'étude du site afin de compléter les résultats acquis en 2005¹. Ces campagnes ont été réalisées en partenariat avec l'Institut Niçois d'Archéologie Subaquatique et Sous-marine (INASS).

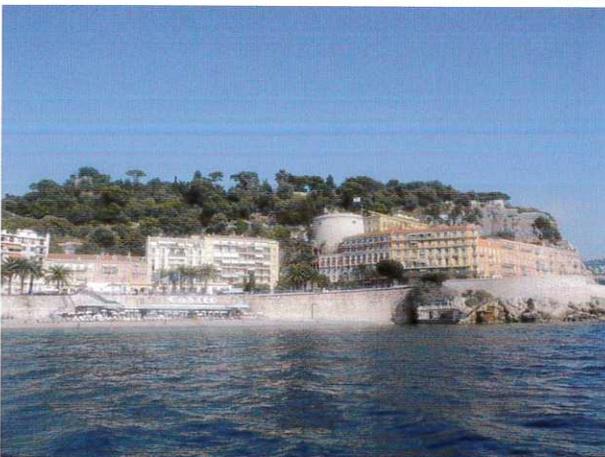
La caractéristique principale de cette structure portuaire est sa taille imposante : environ 55 m du nord au sud pour près de 40 m d'est en ouest, soit environ 2 200 m² de surface. Les premiers blocs se rencontrent à 3,6 m de profondeur et les dernières assises à 12,6 m. Une grande part de cette structure se situe entre 3,5 et 6 m, formant ainsi une sorte de plateau avec une légère déclivité en direction de l'ouest et du sud. En limite de ce plateau, la pente de la structure s'accroît fortement passant, en moins de 15 m de distance, de 6 m à 12 m de profondeur (fig. 5).

Les campagnes et les recherches complémentaires menées sur ce site ont eu pour finalité le relevé planimétrique de l'ensemble de cette structure, sa construction, sa datation et l'étude de son environnement immédiat.

1. MORABITO, LAURENT, 2005.



1



2

Fig. 1: Vue aérienne de la pointe de Rauba Capeù, à l'ouest de l'actuel port de Nice (cl. GO_06 - Métropole Nice Côte d'Azur).

Fig. 2: Vue de la pointe occidentale de Rauba Capeù depuis le sud (cl. M. Carbone - INASS).

Fig. 3: Vue de l'anse Saint-Lambert depuis l'Est, avec matérialisation des limites du site par des bouées (cl. S. Morabito - SANCA).



3

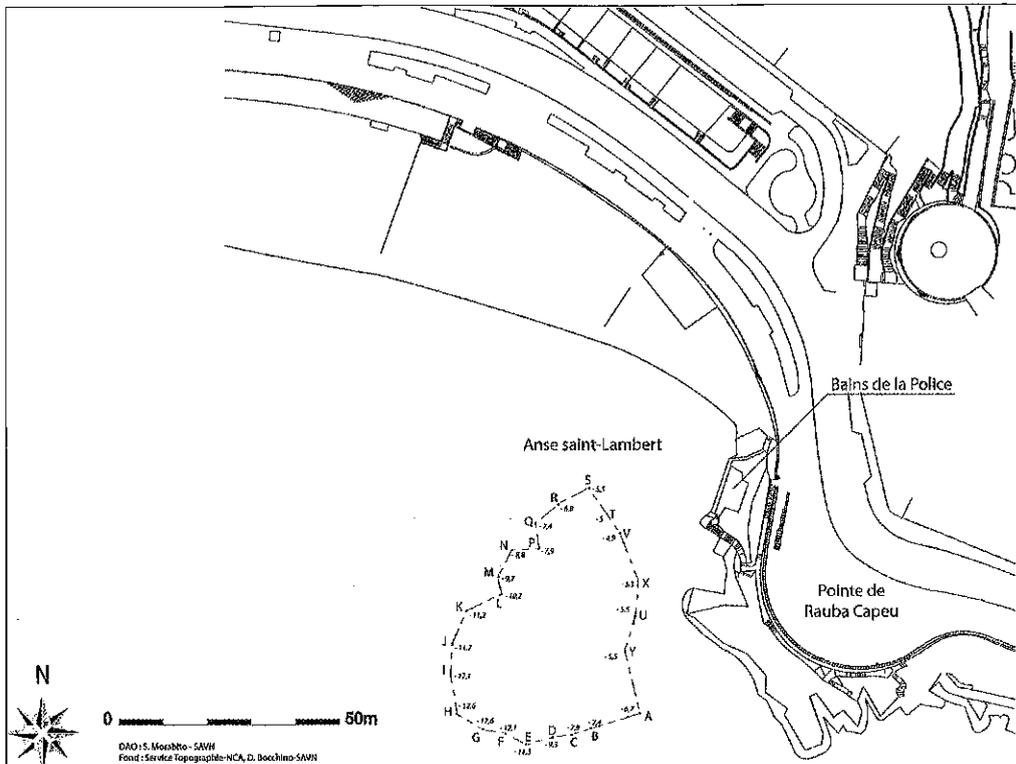


Fig. 4: Emprise du site dans l'anse Saint-Lambert (DAO S. Morabito - SANCA).

D'UN AMONCELLEMENT DE BLOCS À UNE JETÉE PORTUAIRE

Cet aménagement adopte aujourd'hui la forme d'un tumulus. Le relevé de cette jetée, composée de plusieurs centaines de blocs, a nécessité la mise en place de repères topographiques ancrés sur certains d'entre eux. La surface importante de cette structure nous a obligés à diviser son relevé en trois zones, traitées l'une après l'autre entre 2012 et 2014.

Grâce à l'emploi d'un perforateur pneumatique, 156 repères ont été répartis sur l'ensemble du site. Chacun des blocs marqués d'un numéro a fait l'objet de l'enregistrement de plusieurs mesures, ainsi que d'une triangulation, afin de pouvoir établir un plan provisoire. Ces données ont été par la suite corroborées, corrigées ou ajustées par les levées topographiques. En dernier lieu, ces blocs ont été photographiés individuellement. Ces clichés ont complété la fiche d'enregistrement du bloc et alimenté une base de données lithographiques.

Le relevé topographique de ces points remarquables a été complété par une couverture photographique zénithale de l'ensemble de la structure, cette couverture ayant été ensuite positionnée sur le maillage topographique (fig. 6). Le document obtenu a permis de réaliser le relevé planimétrique de cet aménagement (fig. 7) et les clichés rassemblés sa restitution en 3D (fig. 8).

Les différentes campagnes ont entraîné l'observation, dans les parties nord et est, d'un nombre très important de blocs détachés des autres et reposant sur le sol marin (fig. 7). Séparés de la structure principale, ces blocs ont davantage subi les assauts des coups de mer, violents dans ce secteur et provenant du sud-sud-ouest, qu'une intervention humaine. Si le silence des archives ne permet pas d'assurer qu'aucune inter-

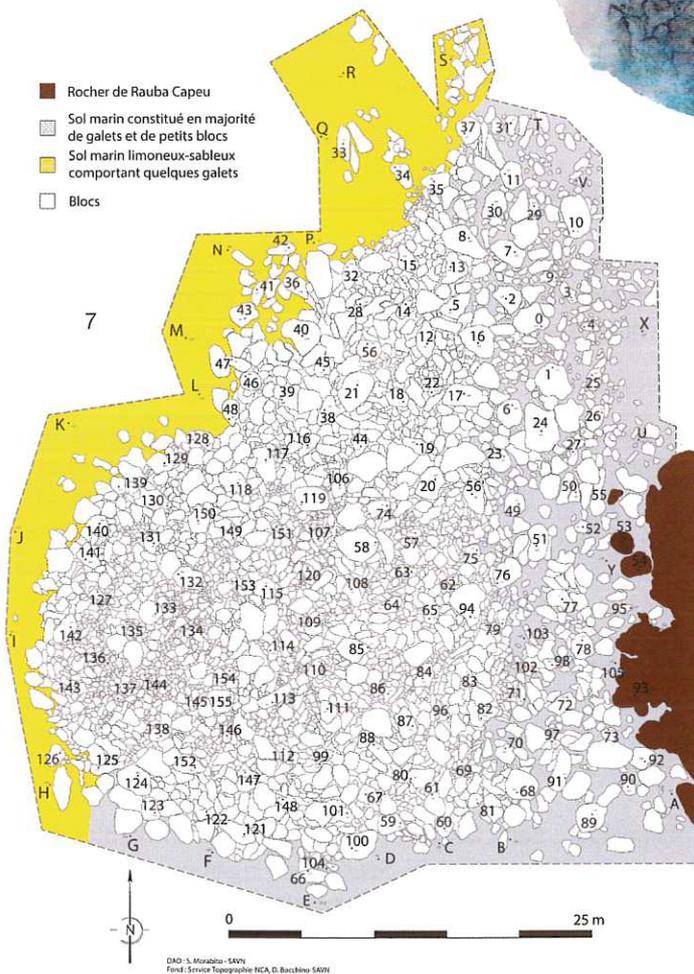
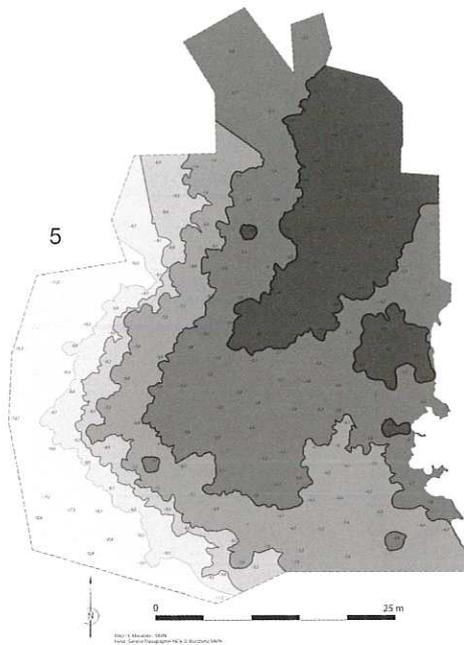


Fig. 5: Détail des lignes bathymétriques (DAO S. Morabito - SANCA).

Fig. 6: Assemblage des photos zénithales de l'ensemble de la jetée (modélisation photogram: S. Morabito - SANCA).

Fig. 7: Relevé planimétrique de l'ensemble de la jetée Saint-Lambert, avec les différentes natures de sol (DAO S. Morabito - SANCA).

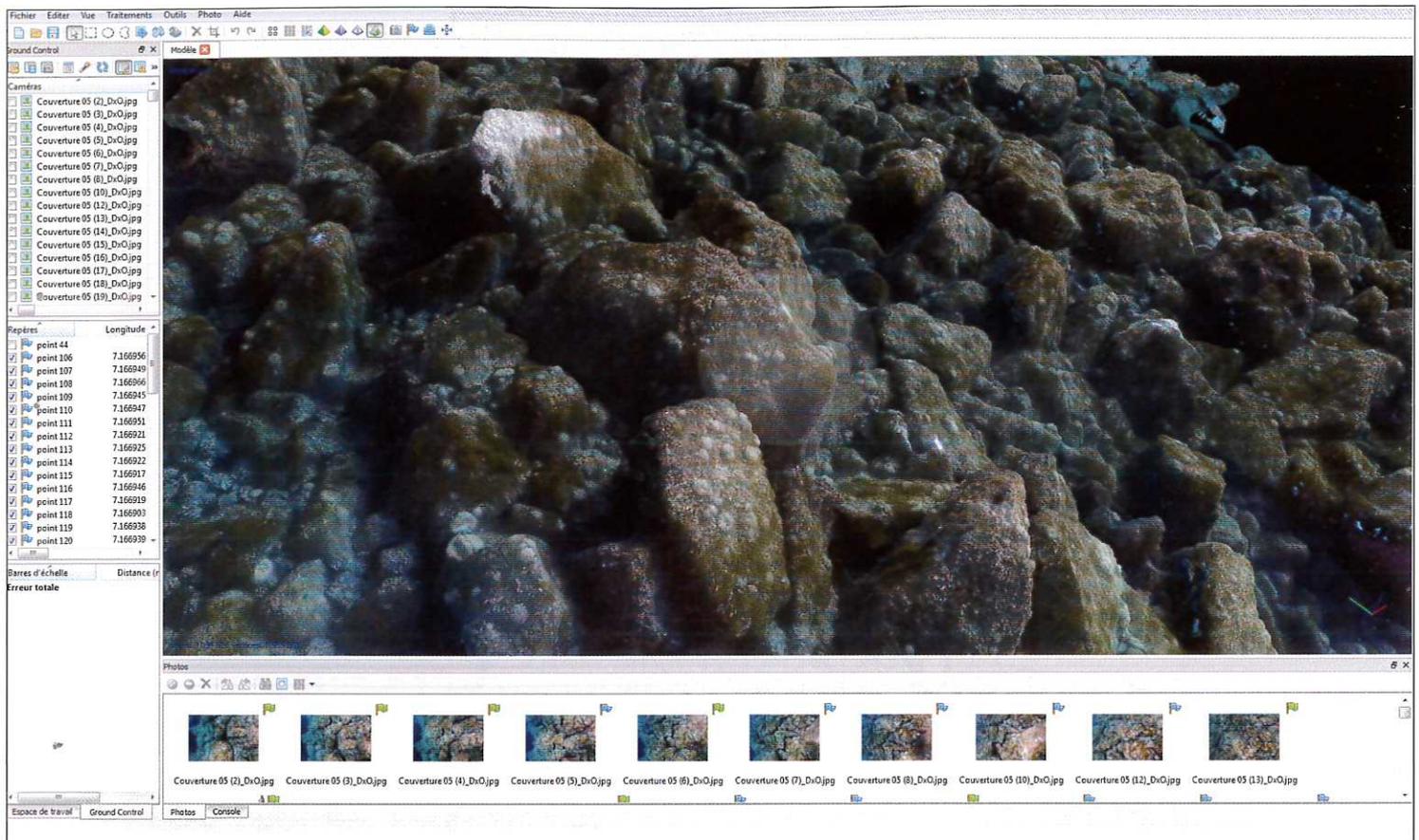


Fig. 8: Capture d'écran d'un secteur de la jetée en 3D dans le logiciel Photoscan (PAO S. Legendre, S. Morabito - SANCA).

vention n'avait été organisée pour déplacer les blocs émergents afin, par exemple, de permettre l'approche de navires dans ce secteur, l'éparpillement des blocs dans les secteurs nord et est s'explique principalement par l'œuvre des coups de mer et autres tempêtes. L'aspect actuel de la partie sommitale, de forme grossièrement aplanie sur près de la moitié de la surface de cet aménagement, semble également confirmer l'hypothèse d'une dégradation par les éléments naturels.

Le relevé planimétrique et les observations effectuées in situ permettent d'offrir une restitution hypothétique de la jetée d'origine, fondée sur la matérialisation d'un espace comprenant les blocs superposés avec assurance sur d'autres blocs (fig. 9). Ainsi matérialisée, celle-ci, dans son état d'origine, avait probablement une orientation légèrement nord-est / sud-ouest. Cette restitution permet également de confirmer que cette structure n'était nullement en contact avec la base de la pointe occidentale de Rauba Capeu, les premiers blocs de la restitution, à l'est, étant à une dizaine de mètres des affleurements rocheux.

En 2014, un sondage effectué dans le sous-sol à l'emplacement d'un bloc déplacé, au pied occidental de la jetée, a laissé apparaître la présence d'un ou plusieurs blocs sous moins de 5 cm de sédiments. Cette constatation atteste de l'importance de la sédimentation dans ce secteur, accentuée par l'effet « cul-de-sac » de l'anse Saint-Lambert et la présence, à proximité, de l'estuaire du fleuve Paillon. Il est fort probable qu'à l'origine cette structure comportait une ou plusieurs assises supplémentaires, désormais totalement

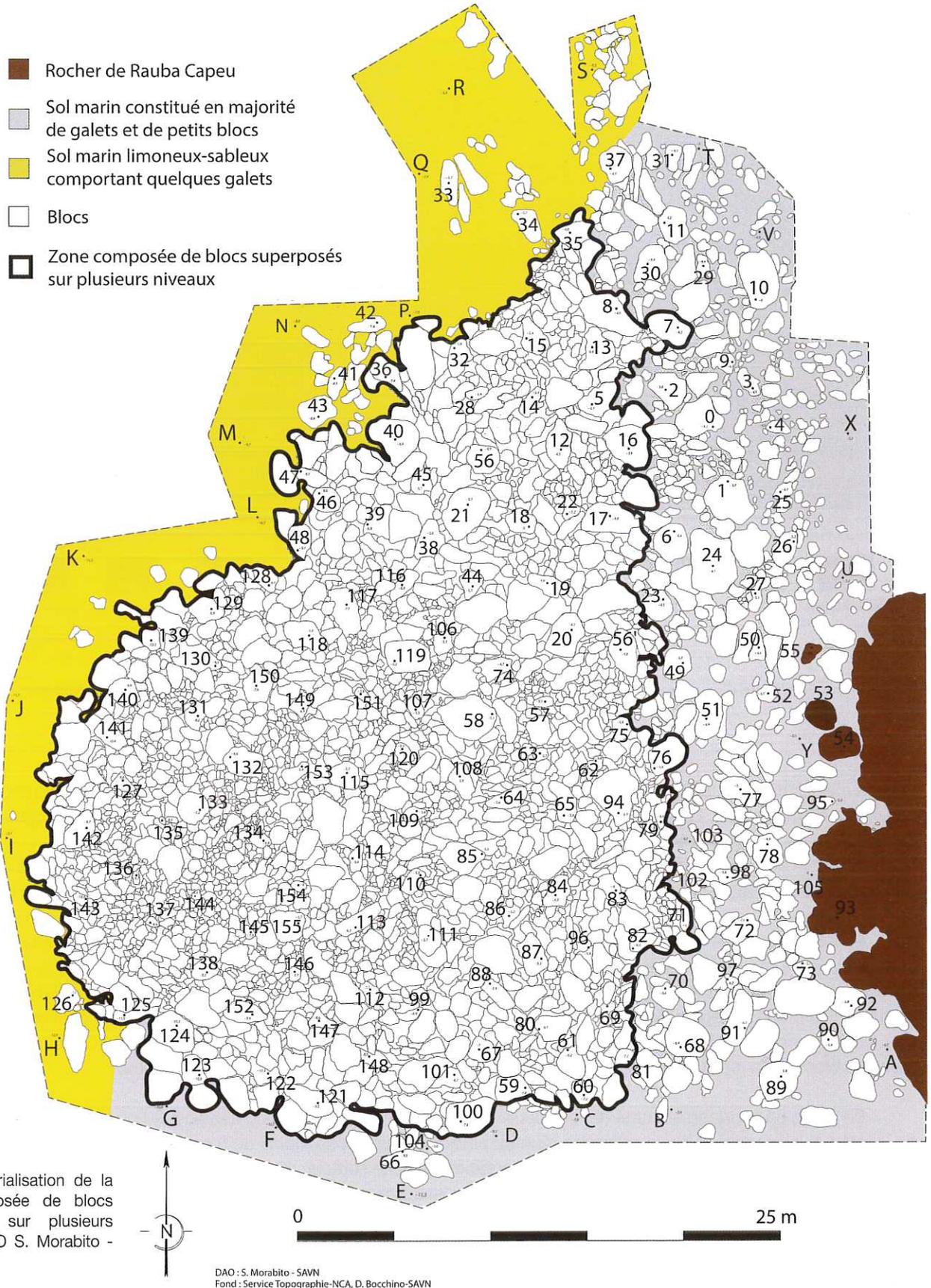


Fig. 9: Matérialisation de la zone composée de blocs superposés sur plusieurs niveaux (DAO S. Morabito - SANCA).

DAO : S. Morabito - SAVN
Fond : Service Topographie-NCA, D. Bocchino-SAVN

ensablées. Tel est certainement le cas dans les parties nord et est où l'accumulation des galets issus de l'engraissage hivernal des plages a également dû rehausser le niveau du sol marin depuis l'édification de cet ouvrage.

UNE ÉDIFICATION SELON LA TECHNIQUE DITE « À PIERRES PERDUES »

Lors de l'examen de ces blocs, nous avons remarqué certaines particularités comme des faces équarries ou un trou de louve. Ces informations ponctuelles nous renseignent sur la mise en œuvre autant que sur les moyens mécaniques employés pour la réalisation de cet aménagement portuaire.

Les recherches en archives menées par l'un d'entre nous² sur les techniques susceptibles d'avoir été utilisées pour la réalisation de cette structure ont mis en évidence la méthode appelée « construction à pierres perdues ».

Suivant les préceptes donnés en 1607 par Bartolomeo Crescentio³, celle-ci préconisait le déversement dans l'eau de gros blocs de pierres selon un ordre particulier : en premier de gros blocs de *pietra colombina*, sorte de calcaire compact, puis des blocs de travertin ou de tuf calcaire. Les espaces entre les gros blocs devaient rester vides jusqu'à ce que les mouvements de la mer aient bien tassé et calé ces blocs entre eux. Teofilo Gallacini, auteur d'un traité sur les ports au début du xvii^e s., recommandait de surcroît d'équarrir les blocs utilisés⁴. En outre, les traités de Crescentio et de Gallacini précisaient la nécessité d'élever la structure au-dessus de la surface, d'au moins une palme selon Crescentio. La mise en œuvre de ces procédés techniques se confirme par les observations menées au cours de nos trois années d'opérations. L'imbrication de blocs de plusieurs centaines de kilos atteste de l'action de la houle et des coups de mer. Un grand nombre de ces blocs, taillés grossièrement selon des types répandus sur l'ensemble du site (blocs comportant des angles droits, de forme allongée, à face plane, à face arrondie ou de forme parallélépipédique), témoignent d'une réflexion dans leur équarrissement préalable à leur immersion, afin d'accentuer leur ancrage dans la structure (fig. 10 à 13). L'alternance de taille entre les blocs s'entend également pour améliorer le calage général, les blocs de petites dimensions (en deçà d'un mètre) venant plus facilement se glisser dans les interstices laissés entre les plus gros blocs (fig. 14).

L'absence de contact entre cette jetée et la pointe rocheuse occidentale suppose une construction à partir d'éléments embarqués en mer et non directement depuis la pointe. La taille et le poids de ces éléments nous ont également laissés supposer que le lieu d'extraction devait se situer à proximité de l'eau afin de faciliter le chargement. La difficulté majeure pour la construction en eaux profondes était l'acheminement des matériaux. Pour déplacer de tels blocs de pierres et les laisser tomber à l'endroit voulu, il était nécessaire de disposer de machines capables de décupler la force humaine. Quels étaient les moyens disponibles à l'époque ? Le système le plus simple pour la construction des môles en haute mer était l'usage de machines appelées pontons. La solidité et la stabilité de ces embarcations permettaient le chargement et le déchargement des matériaux à mettre en œuvre⁵. Le ponton pouvait naviguer de manière autonome au moyen de voiles ou bien être traîné par d'autres embarcations. Son usage simple et efficace fait du ponton une machine très répandue et applicable à divers travaux portuaires⁶. Différents systèmes, permettant le déplacement ou la

2. Ces recherches ont été menées en 2012 par F. Lelandais, archiviste au Service d'Archéologie Nice Côte d'Azur, dans les archives municipales niçoises, les archives départementales des Alpes-Maritimes et les archives d'État de Turin.

3. CRESCENTIO, 1607, p. 531-533.

4. *Sopra i porti di mare* dans SIMONCINI, 1993.

5. SIMONCINI, 1993, p. 127.

6. Rita Binaghi décrit ainsi le ponton : « le ponton était une péniche, un radeau, c'est-à-dire une embarcation de peu de tirant d'eau et de grosse superficie d'appui ou de charge » (dans SIMONCINI, 1993, p. 127).



10



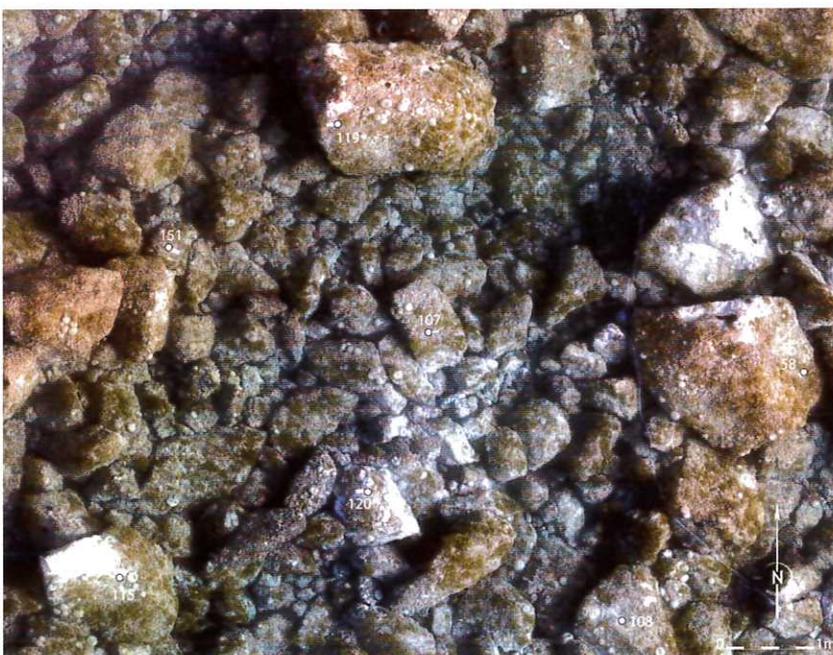
11



12



13



14

Fig. 10: Exemple d'un bloc à face plane au point 15 (cl. S. Morabito - SANCA).

Fig. 11: Exemple d'un bloc à angle droit au point 0 (cl. S. Morabito - SANCA).

Fig. 12: Exemple d'un bloc en forme de pentagone au point 18 (cl. S. Morabito - SANCA).

Fig. 13: Exemple d'un bloc à face arrondie au point 13 (cl. S. Morabito - SANCA).

Fig. 14: Détail de la composition de la jetée dans la zone des points 107 et 120 (cl. S. Morabito - SANCA).

pose de matériaux, le curage des ports, la récupération de bateaux, d'artillerie, de marchandises ou de tout autre objet tombé à l'eau pouvaient y être installés, voire, dans le cas de l'édification d'un môle, le transport de rochers, comme le figure l'illustration tirée du traité de Teofilo Gallacini et intitulée «*Macchina per costruire i moli*» (fig. 15). C'est vraisemblablement à l'aide d'un ponton que la construction de la jetée de l'anse Saint-Lambert a pu être réalisée.

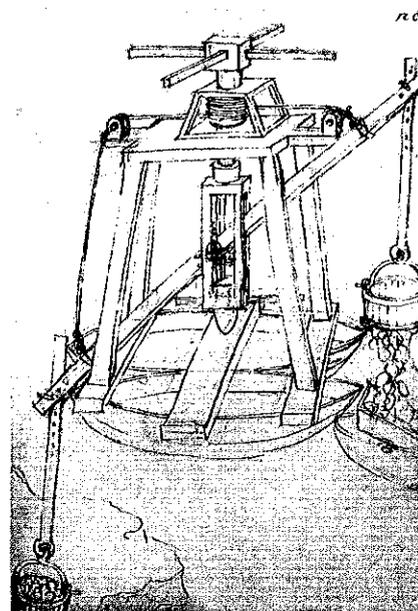


Fig. 15: «*Macchina per costruire i moli*»
(Simoncini 1993, fig. 19).

UNE ZONE D'EXTRACTION PROCHE DU SITE

L'étude géologique⁷ des prélèvements effectués sur les blocs remarquables de cette jetée, durant les trois années de campagne, montre que tous les blocs proviennent de la même formation géologique: des dolomies grises, plus ou moins bréchiques, avec des recristallisations de calcite. Compte tenu de la période de construction et de la dimension des blocs, l'hypothèse d'un lieu d'extraction en front de mer a été privilégiée. Il est apparu évident que ce lieu ne pouvait se situer à l'ouest, les premiers affleurements de calcaires étant au cap d'Antibes, à une vingtaine de kilomètres de notre site. À l'est de cet aménagement, les trois lieux d'extraction les plus probables ont été échantillonnés: les douves de la citadelle de Villefranche-sur-Mer, le cap de Nice et le bas de la colline du Château. Seul ce dernier site comporte des dolomies grises et des calcaires dolomitiques plus ou moins fracturés, voire bréchiques, souvent parcourus de petites veines de calcite. On y retrouve en outre des passées avec dépôts rougeâtres, comme c'est le cas pour certains de nos échantillons. Ces observations amènent à conclure que le lieu de provenance des blocs est le bas de la colline du Château. Pour déterminer précisément l'endroit exact, il faudrait connaître la topographie précise de la base de la colline et de l'anse Saint-Lambert lors de la construction de la jetée.

La carrière ayant servi à alimenter ce chantier se situe à quelques centaines de mètres à l'est de la pointe occidentale de Rauba Capeù, dans le lieu ou à proximité même de la carrière qui sera utilisée au xviii^e s. pour l'édification des quais du port Lympia⁸. Cette carrière est désormais occupée par un monument aux morts des conflits du xx^e s., édifié au lendemain du premier conflit mondial (fig. 16). La présence d'une petite plage, en contrebas de cette zone, a pu faciliter le chargement des blocs décaissés. L'utilisation des matériaux situés à proximité est une constante dans le secteur de la colline du Château. Tel a été le cas lors de la construction de l'enceinte du plateau supérieur par la Maison de Savoie en 1437, où le contrat indiquait la possibilité «...que les pierres pouvaient se *prendre sur place* à condition de ne pas causer de dommages»⁹, ou dans l'édification des états II et III de la cathédrale du Château (v^e s.-xi^e s.), où les

7. Cette étude a été menée par B. Lacavalerie, géologue, attaché de conservation au musée d'Archéologie de la Ville de Nice.

8. DE CANDIDO, 2004, p. 25-35.

9. CAIS DE PIERLAS, 1898, p. 200.



Fig. 16: Vue de l'actuel Monument aux Morts, situé à l'emplacement de l'ancienne carrière (cl. S. Morabito - SANCA).

éléments constituant cet édifice ont été composés à partir de roches taillées à proximité¹⁰. Il faut enfin noter que les constructeurs, s'ils avaient profité de toutes les roches que l'on trouve en bord de mer, auraient pu se servir des roches volcaniques ou des brèches de la région de Cap d'Ail, roches très dures et facilement exploitables (les brèches de Cap d'Ail ont d'ailleurs servi pour la fabrication de meules). Or ce n'est pas le cas. Cela montre bien que le lieu d'extraction est très proche de la jetée en construction.

UNE DATATION IMPRÉCISE

La période exacte de réalisation de la jetée de l'anse Saint-Lambert demeure toujours indéterminée. Si, en 2005, nos premières investigations nous avaient amené à proposer le règne du duc de Savoie Emmanuel-Philibert (1553-1580) comme période de réalisation de cette jetée, les recherches en archives menées par F. Lelandais remettent en question cette datation¹¹.

En 1680, le préambule du recueil de l'ingénieur J.-A. Guibert sur les projets portuaires au large de Nice, ainsi que trois des plans présents dans son étude, comprenant la représentation légendée de cet aménagement, attribuent la réalisation de cette jetée à Emmanuel-Philibert¹². Dans ce même recueil, le Premier Président du Sénat, Gaspard De Balbis, reprend cette information et précise que l'abbé Gioffredo pourra donner de plus amples informations sur cette construction à son Altesse la Régente du Duché de Savoie.

10. PEDINI, 2009, p. 684-685.

11. Précisions dans MORABITO *et alii*, 2012, p. 41-51.

12. Archives départementales des Alpes-Maritimes, série *Città e contado*, port de Villefranche, mazzo 3, liasse 31.

Si l'édification de la jetée par le duc Emmanuel-Philibert est acquise pour J.-A. Guibert et G. De Balbis, elle l'est moins pour Gioffredo. En effet, cet abbé ne présente nullement Emmanuel-Philibert comme ordonnateur de cet aménagement. Il précise tout au plus que la réalisation d'un nouveau fortin au pied du Château de Nice se situait «... sous les rochers voisins du lieu où anciennement avait été commencé un môle»¹³. Cet «*anciennement*» n'affirme nullement la période 1553-1580 comme période de réalisation. Soit Guibert et De Balbis ont eu accès à des informations de Gioffredo, orales ou écrites, qui ne sont pas parvenues jusqu'à nous, soit ils ont interprété les données fournies par l'abbé.

Les transcriptions de la position du Conseil municipal de Nice, durant les années 1587-1597, sur l'édification d'une jetée au large de l'anse Saint-Lambert confirment les difficultés d'attribuer cette jetée au règne d'Emmanuel-Philibert. Aucune mention de cet aménagement n'apparaît dans les échanges épistolaires entre le Conseil et la Maison de Savoie. En effet, les délibérations du Conseil de la ville, conservées aux archives municipales niçoises, indiquent la volonté d'aménager le port ou la plage de Nice. Mais ces délibérations ont-elles été suivies de faits ?

Entre 1587 et 1597, le Conseil de la ville de Nice réfléchit sur le projet de construction d'un môle et d'une darse. L'ordonnance du Conseil du 7 mai 1587 charge les syndics d'écrire au Capitaine Bartolomeo Caisotto, député de la ville, afin que celui-ci traite avec son Altesse au sujet de l'aménagement du port de Nice. Il est proposé de faire un môle dans la mer pour permettre le déchargement des barques et d'aménager une darse¹⁴. Les problèmes financiers de la ville l'empêchent de réaliser cette entreprise. Pourtant elle n'y renonce pas. La délibération du 26 décembre 1588 relate que le Conseil désire mener à bien ce projet. Pour cela il supplie son Altesse de participer financièrement et de faire aussi concourir tout le pays à cet effort financier¹⁵. Le 31 janvier 1588, le premier syndic Caisotto est chargé de traiter avec son Altesse sur le projet de la darse. À son retour de Turin, le 15 mars 1588, le premier syndic a obtenu la visite du site et des vallons par l'ingénieur de son Altesse¹⁶. Les délibérations du conseil de la ville, conservées aux archives municipales, ne donnent pas suite à ce projet. Le sujet de l'aménagement du port ne réapparaît qu'en 1597 dans les délibérations du Conseil. Le 8 février 1597, Catherine d'Espagne recommande aux syndics d'aménager une darse¹⁷. L'infante réitère cette recommandation par une lettre datée du 2 mars 1597¹⁸. Cependant le 23 mars 1597, les syndics exposent leurs difficultés concernant la réalisation d'un tel projet. Pour certains, il est impossible de construire une darse en raison de la mauvaise nature du site mais aussi en raison de la pauvreté du pays¹⁹. Le conseil du 8 juin 1597 reporte la décision concernant la darse au prochain conseil²⁰. On perd alors la trace de ce projet d'aménagement du port dans les délibérations du Conseil de la ville, ainsi que dans les autres documents conservés. Devons-nous en conclure que les travaux n'avaient pas débuté en 1597 ? Ou que le conseil municipal, pour des raisons qui nous échappent, avait décidé de passer sous silence cet aménagement ?

La mise au jour, dans les archives du service historique de l'armée de terre (SHAT), à Vincennes, d'une carte maritime du littoral entre Antibes et Menton apporte une information importante (fig. 17). Cette carte présente, dans le lieu occupé par notre aménagement portuaire, une structure triangulaire légendée «les Tignes», ce qui pose la question de la correspondance de cette structure avec notre jetée ainsi que la signification de sa dénomination. Depuis la pointe de Rauba Capeù, six lignes de pointillés se dirigent vers un seul et même point, situé dans la mer, donnant ainsi une orientation nord-est / sud-ouest à ces lignes. Cette structure triangulaire n'est pas colorée de bleu, comme pour indiquer sa mise à sec. La partie non colorée ne

13. GIOFFREDO, BARELLI, 2007-2008, t. III, p. 666.

14. Archives municipales de Nice, BB 3 fol. 210.

15. Archives municipales de Nice, BB 3 fol. 225.

16. Archives municipales de Nice, BB 3 fol. 235.

17. Archives municipales de Nice, EE 10/03.

18. Archives municipales de Nice, BB 3 fol. 493.

19. Archives municipales de Nice, BB 3 fol. 497.

20. Archives municipales de Nice, BB 3 fol. 503.



Fig. 17: Plan du littoral niçois, fin XVI^e-début XVII^e siècle, SHAT Vincennes atlas 44 - feuillet 17 (cl. E. Guilloteau - INASS).

commence pas à la pointe de Rauba Capeù mais deux pointillés plus loin. Que symbolisent ces lignes de pointillés ? Pourrait-il s'agir de l'aménagement en cours du futur môle ? On se trouve en effet dans la bonne orientation. Mais pourquoi cette forme triangulaire ? L'objectif de ce plan semble être de montrer les fortifications de la côte. Indique-t-il alors l'aménagement en cours ou le projet d'un môle fortifié ? Malheureusement, les archives ne nous renseignent pas sur la construction d'une telle structure. Le terme « les Tignes », utilisé en Camargue pour désigner des bancs de sable, voire des bancs de pierres dangereux pour la navigation²¹ et la structure qui lui est liée dans le plan de Vincennes signalent un obstacle aux marins empruntant ce littoral, obstacle qui, par sa localisation, doit vraisemblablement correspondre à la jetée, objet de notre étude.

Le manque de mobilier archéologique datant découvert sur ce site est également un handicap quant à la résolution de cette question. La mise au jour de trois grappins, figés dans la partie occidentale de cet aménagement, par leur technique de fabrication s'étalant du XVI^e s. au XIX^e s., ne nous fournit pas d'élément supplémentaire sur ce point (fig. 18 à 20). En l'absence de mobilier datant et d'archives précises sur l'édification de la jetée Saint-Lambert, il n'est actuellement possible de fournir qu'une période allant du règne d'Emmanuel-Philibert, selon les données de l'ingénieur Guibert, au premier quart du XVII^e s., selon le *terminus ante quem* apporté par le plan du littoral niçois conservé à Vincennes et daté entre 1575 et 1625 (fig. 17).

21. Voir pour la définition de ce terme Expilly 1768, p. 892 et Illouze 1988, p. 128. Nous remercions L. Long, Conservateur en Chef du Patrimoine, membre du DRASSM, de nous avoir signalé ces références.

UN PROJET PORTUAIRE NON ABOUTI PARMIS TANT D'AUTRES

Il est très probable que les aménagements portuaires de l'anse des Ponchettes soient longtemps restés rudimentaires. Mathias Tranchant rappelle en effet que c'est seulement au cours du xv^e s. que la plupart des ports français bénéficièrent de véritables travaux d'aménagement²². Les infrastructures portuaires se résumèrent longtemps à l'usage de simples cales, ou bien encore de pontons en bois aménagés pour permettre l'accotement et tirer les bateaux à sec²³. La pierre ne fut employée que très tardivement, et d'abord dans les havres de dimensions internationales.

À partir de la seconde moitié du xvi^e s., la volonté des ducs de Savoie de doter la seule ville maritime de leur royaume d'un port conséquent, permettant le développement économique de leurs territoires par la multiplication des échanges par voie maritime, entraîna le projet d'édification d'un bassin portuaire à Nice. L'anse Saint-Lambert, formée par la rencontre de la plage des Ponchettes et du rocher de Rauba Capeù, fut le lieu retenu pour la réalisation de cet aménagement.

La quasi-absence de mentions de cet aménagement portuaire dans l'historiographie moderne suppose un arrêt rapide de son édification. Les recherches en archives n'ont pas mis au jour de document expliquant ce renoncement. Toutefois, à la lumière d'autres documents d'archives concernant ce secteur, nous pouvons avancer deux raisons principales à cet abandon. La première concerne le domaine financier. Les demandes issues du Conseil de la cité niçoise entre 1587 et 1597 mettent l'accent sur des demandes de financement auprès de la Maison de Savoie pour réaliser l'édification d'une jetée, la commune ne pouvant assumer seule une telle dépense. Le silence des archives, après 1597, peut laisser supposer que les travaux ont pu débuter et s'arrêter rapidement faute d'un financement suffisant.

Des problèmes techniques ont pu également venir s'ajouter aux problèmes financiers. L'envasement rapide de cette anse, préoccupation évoquée dès le début du xiii^e s. dans les statuts de la commune de Nice, avec l'interdiction faite aux pêcheurs de jeter du lest dans le port Saint-Lambert a pu apparaître insurmontable²⁴. L'accumulation de sable et de galets provenant du delta du Paillon, inquiétude présente dès les écrits de 1205, a pu s'accroître avec la présence de la jetée, véritable barrière au sud de l'anse, empêchant l'évacuation de ces éléments lors des coups de mer. Si le chantier d'édification de cette jetée n'est vraisemblablement pas allé à son terme, une partie de cette structure a tout de même émergé²⁵.

Au cours du xvi^e s., et tout au long du xvii^e s., période d'édification de notre aménagement, plusieurs projets de développement du port de Nice ont été élaborés. L'ingénieur Jean-André Guilbert est chargé par la Régente de rassembler ces divers projets. Les archives départementales des Alpes-Maritimes en conservent une partie²⁶. En raison des difficultés techniques et notamment de la grande profondeur des fonds marins devant l'anse Saint-Lambert, ces projets ne verront pas le jour. Nous ne reviendrons pas sur ces projets qui n'ont pas abouti, et qui ont déjà fait l'objet d'études²⁷. Ce que l'on peut noter en revanche, c'est l'intégration dans de ces projets de la jetée Saint-Lambert (fig. 21 à 23). À la fin du xvi^e s., les ingénieurs

22. TRANCHANT, 2004.

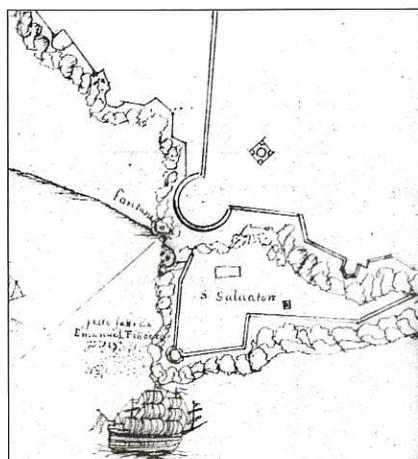
23. TRANCHANT, 2004, p. 27 : « À Toulon (...), en 1310, on fit bâtir deux pontons en bois pour faciliter le débarquement des marchandises ». L'auteur rappelle en effet que c'est seulement au cours du xv^e s. que la plupart des ports français bénéficièrent de véritables travaux d'aménagement.

24. GOFFREDO, BARELLI, 2007-2008, tome I, pp. 447-449.

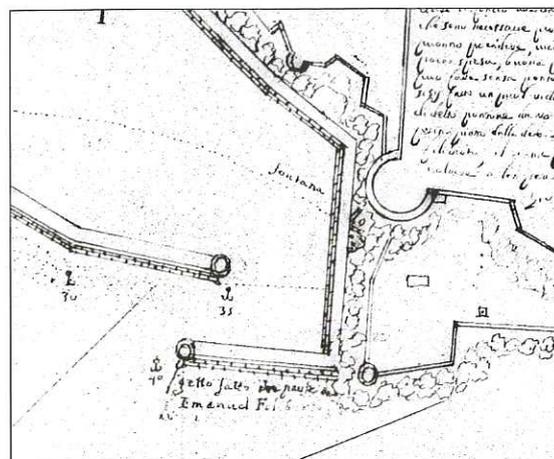
25. Comme le confirme un passage de la Chorographie de l'abbé Gioffredo : « ... puis distante de trois milles, on trouve la ville de Nice qui, aux temps anciens, avant que la plage ne s'étende autant et que la mer ne s'éloigne semble avoir pu servir d'abri à des vaisseaux. Dans les documents du premier concile d'Arles, réuni sous Constantin le Grand, le diacre Innocent et l'exorciste Agapit sont désignés comme venant « du port de Nice. Plus tard, on a envisagé plusieurs fois de reconstruire ce port et surtout d'établir un môle, dont on voit encore les premières pierres à la pointe dite du Môle... » (GIOFFREDO, BARELLI, 2007, p. 122).

26. Archives départementales des Alpes-Maritimes, série Ni Port de Villefranche, mazzo 3 liasse 31, 31 bis, 31 ter. Pour l'étude de ces différents projets, cf. THÉVENON, 1999, p. 229-256 ; BARELLI, BOUIRON, 2012, p. 12-13.

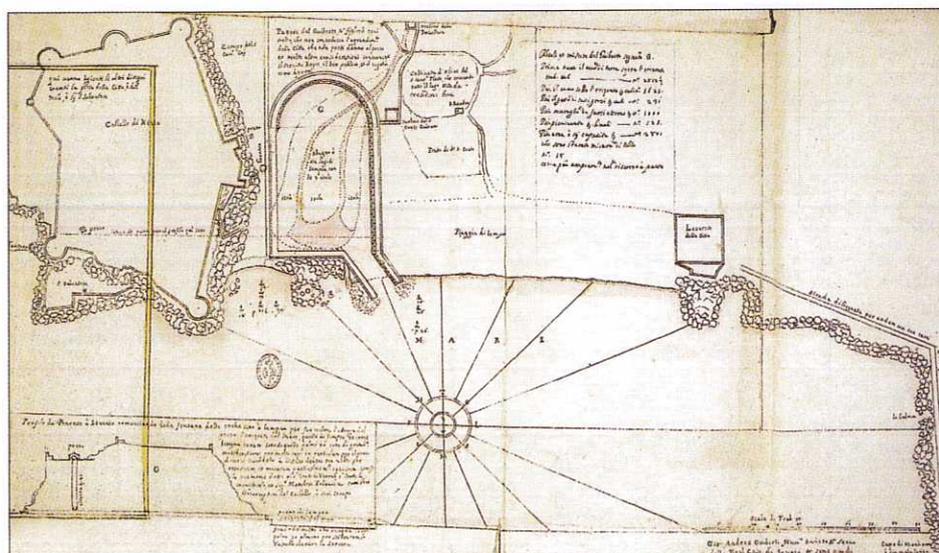
27. THÉVENON, 1999, p. 229-256.



21



23



22

Fig. 21 : Détail du projet du comte de Lea (ADAM Ni Port de Villefranche, mazzo 3, liasse 31 - cl. F. Lelandais - SANCA)

Fig. 22 : Détail du projet de l'ingénieur Maurice Guibert (ADAM Ni Port de Villefranche, mazzo 3, liasse 31 - cl. F. Lelandais - SANCA).

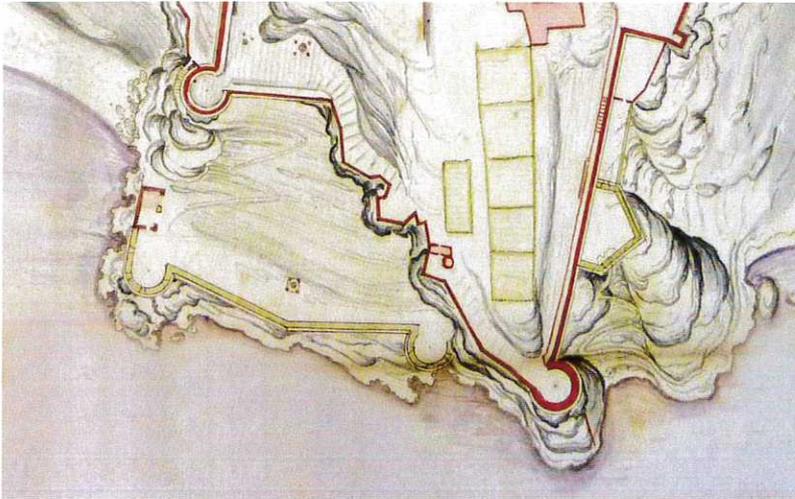
Fig. 23 : Détail du projet de l'avocat Michel Costa (ADAM Ni Port de Villefranche, mazzo 3, liasse 31- cl. F. Lelandais - SANCA).

Sanfront, puis Carlo Vanello proposent également des projets d'agrandissement de Nice, avec l'aménagement d'un môle dans l'anse des Ponchettes et d'un fort bas sur la pointe de Rauba Capeù (fig. 24)²⁸.

L'iconographie de l'extrême fin du XVI^e s. et du début du XVII^e s. nous incite à penser que ces aménagements n'ont pas eu lieu. Sur le plan de la ville de Nice du chanoine Borriglione daté de 1595 (fig. 25) ainsi que sur le plan dit de Balduino de 1610 (fig. 26), aucun môle n'est représenté devant la plage des Ponchettes. Sur le plan de Balduino, l'anse de Saint-Lambert est représentée comme une simple plage où seul un petit bateau a été mis à sec tandis que les plus gros stationnent devant l'anse. Cette absence d'aménagements portuaires se décèle aussi dans les textes où la zone maritime et commerciale de Nice n'est pas qualifiée de port mais de simple plage. Les archives communales conservent un mandat de 138 livres, daté du 24 février 1660, et rédigé en faveur de Jean-François Massiera pour le montant de deux planches et un chevalet, fournis par ordre des Syndics afin de pouvoir débarquer les grains et autres marchandises arrivant par navires à la « Spiaggia » de Nice²⁹.

28. SHAT Vincennes — Atlas Savoie et Piémont, 4.5E 1 164, planche XI.

29. Archives municipales de Nice, CC 283 fol. 77.

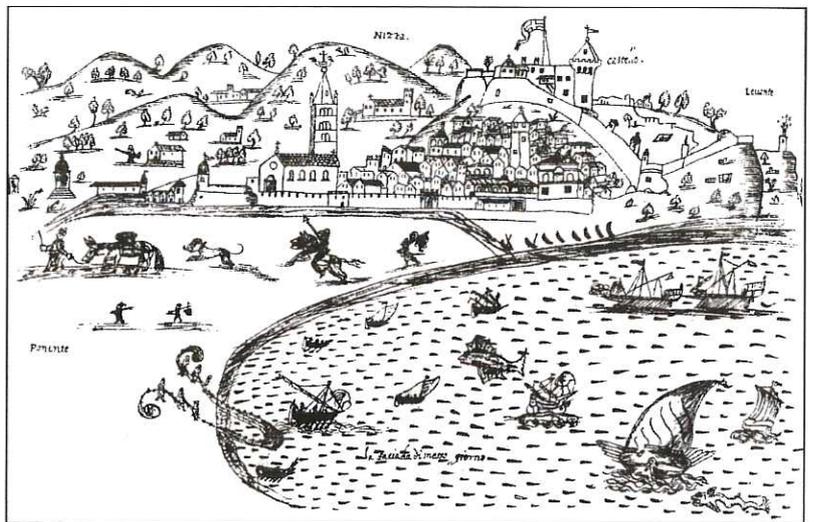


24

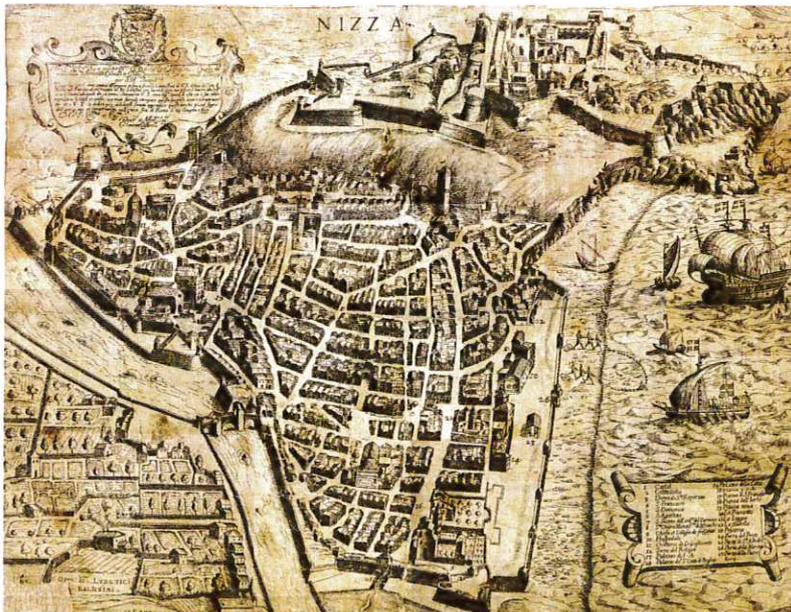
Fig. 24: Plan géométral de Vanello, fin XVI^e siècle, avec un projet d'aménagement du Bas-fort (cl. E. Guilloteau - INASS).

Fig. 25 Plan dit de Borriglione, 1595 (Bibliothèque de Cessole - cl. F. Lelandais - SANCA)

Fig. 26: Plan dit de Balduino, 1610 (ADAM Cartes et plans, série A, n° 70 — cl. F. Lelandais - SANCA).



25



26

UN SECTEUR LITTORAL D'IMPORTANCE POUR LA NICE DES ÉPOQUES MÉDIÉVALE ET MODERNE

Outre les opérations sous-marines menées de 2012 à 2014, les recherches faites dans les archives et les observations archéologiques dans l'environnement terrestre immédiat de l'anse de Rauba Capeù³⁰ attestent de l'intérêt qu'a revêtu le secteur Saint-Lambert pour la cité niçoise durant la période Moderne. Ce secteur semble en outre avoir été, dès l'époque antique, la zone de débarquement du comptoir marseillais de Nikaia. Fondée sur la route de cabotage du sud de la Gaule, Nikaia a connu une activité maritime durant toute l'Antiquité comme le montre l'itinéraire maritime dit d'Antonin, où cette localité est mentionnée comme possédant une *plagia*³¹, et les canons du concile d'Arles (1^{er} août 314), où elle est désignée en tant que *portus*³².

L'accueil du trafic maritime le long du front de mer niçois a perduré durant la période médiévale. La baie de Villefranche-sur-Mer a joué le rôle de port de substitution pour sa voisine niçoise afin d'accueillir les plus gros vaisseaux. La zone littorale niçoise, appelée quartier de la Marine, n'est alors pas encore intégrée à l'intérieur des murailles. Les activités qui s'y développent sont bien évidemment liées à la mer. C'est dans l'anse naturelle, au pied occidental de la colline du château, que les échanges maritimes perdurent. Cependant, cette anse, appelée anse Saint-Lambert ou anse des Ponchettes, est peu propice au développement portuaire³³. De l'autre côté de la colline se trouve la plage de Lympia, zone marécageuse encore moins favorable à l'aménagement d'un port³⁴.

La présence d'un arsenal, à l'ouest de la zone littorale, est attestée dès le début du xlv^e s. par l'enquête menée en 1323 sur les fortifications de la ville basse³⁵. Cet arsenal se situait à l'ouest du cours Saleya, à proximité du couvent des Dominicains³⁶. En 1530, cet arsenal sera délaissé au profit de celui de Villefranche³⁷. On situe aussi dans le quartier de la Marine les bâtiments de la Gabelle. Ces derniers sont localisés à l'est de la zone littorale, au fond de l'anse Saint-Lambert³⁸. D'autres activités économiques en lien avec la mer prenaient place au quartier de la Marine telle que la pêche ou le commerce de bois descendu par flottage des forêts de l'arrière-pays³⁹. Mis à part ces structures, l'aménagement du port de Nice au Moyen Âge et à l'époque Moderne est peu connu. Sans doute est-il resté longtemps assez rudimentaire. Toutefois, dès le xi^e s., des dispositions sont prises pour aménager l'anse Saint-Lambert comme le rappelle l'abbé Gioffredo dans son manuscrit : « L'année 1205 nous présente la première forme des statuts de la ville de Nice, qui peu à peu sont allés s'augmentant. (...) on interdit aux marins de jeter leur lest dans la rade d'Oliva, dite aujourd'hui de Villefranche, ou dans le port de Saint-Lambert, qui était une anse utilisée pour le déchar-

30. Ces observations ont été faites en 2013 par É. Guilloteau, archéologue au SANCA.

31. CUNTZ, 1990, 504, 1.

32. GAUDEMET, 1977, p. 61.

33. VENTURINI, 2009, p. 117. A. Venturini soulève les conditions naturelles peu propices à l'installation d'un port à Nice depuis l'Antiquité. Contrairement aux *portus* d'Antibes et de Monaco qui offrent des mouillages naturellement abrités, Nice ne possède qu'une simple *plagia* peu protectrice. Malgré une situation géographique moins avantageuse, Nice deviendra tout de même au Moyen Âge le principal port de la région.

34. VENTURINI, 2009, p. 117.

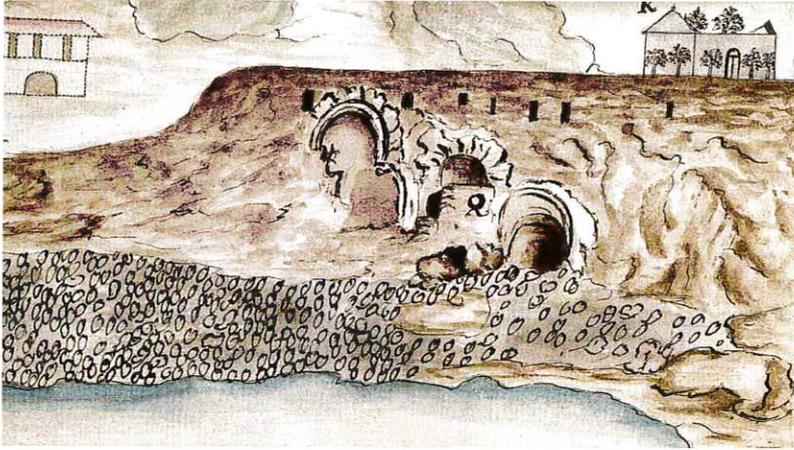
35. BOUIRON, 2008, p. 20.

36. BOUIRON, 2008, p. 30 et 31.

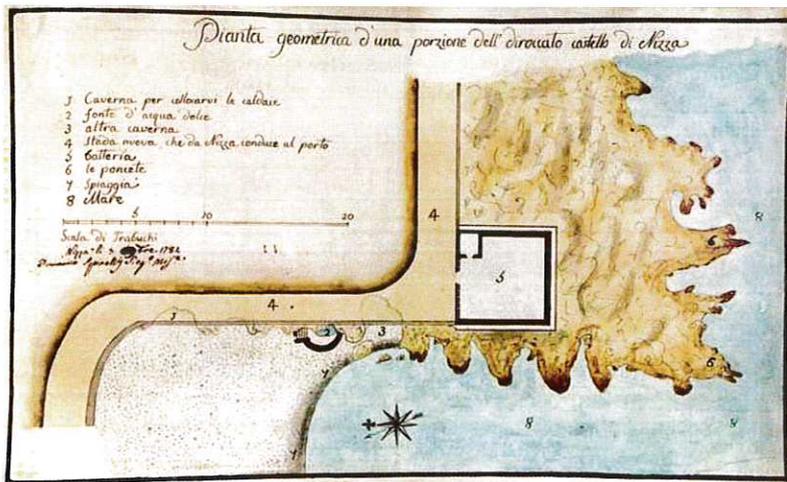
37. On ne connaît pas la date de la construction de l'arsenal, peut-être est-il antérieur au xiv^e s. D'après Thévenon 1999, p. 25 : « En 1170, Nice aurait armé une galère pour la ranger dans l'escadre génoise commandée par Ogier Vento. Un arsenal a donc pu exister à Nice sur l'anse des Ponchettes dès cette époque. ». Plusieurs documents d'archives nous informent sur l'usage et l'état de cet arsenal au cours du xlv^e et xv^e s. Son activité est assez irrégulière. Elle reprend au milieu du XV^e s. comme en témoigne en 1468 la construction de la galère Sancta-Maria de Auxilio, ordonnée par le duc Amédée de Savoie, ou encore en 1489 avec le lancement de la Santa-Maria e San-Rafaele (GIOFFREDO, BARELLI, 2007-2008, p. 470 et 511, t. II).

38. THÉVENON, 1999, p. 49; ADAM citta e contado Nizza mazzo 6 liasse 9 : « Le sel était stocké dans des magasins qui en 1333 sont décrits comme situés au fond de l'anse des Ponchettes, dans une grande maison située sur le rivage de Nice près de la mer confrontant de trois côtés des rues, d'un autre la mer et d'un autre la maison de Jean de Cespitelle, un édifice par conséquent pentagonal, adossé à la muraille ».

39. THÉVENON, 1999, p. 49.



27



28



29

Fig. 27: Détail du plan de Di Robilant de 1781, la lettre Q indique la *fontana sotto la Poncietta* (archives d'État, Turin - cl. F. Lelandais - SANCA).

Fig. 28: Plan géométral de la pointe de Rauba Capeù par Ghiotto, 1784 (bibliothèque royale de Turin - cl. F. Lelandais - SANCA).

Fig. 29: Détail du projet de l'ingénieur Morello pour l'aménagement du port de Nice avec la localisation de la fontaine de la Marine, 1656 (Biblioteca Reale di Torino Manoscritti, mil. 178, fol. 86-87 - Carlo Morello - 1656 - cl. E. Guilloteau - INASS).

gement des marchandises (...). Ceci était fait pour empêcher que l'on comble le fond desdits ports, comme cela advint plus tard, surtout à cause de la grande quantité de sable et de pierre que le Paillon a coutume d'emporter en mer jusqu'à l'anse de Saint-Lambert.»⁴⁰

Hormis les bâtiments de la Gabelle et, plus à l'ouest, la poissonnerie et l'arsenal, les autres structures du quartier de la Marine sont très peu renseignées dans les archives. Cependant, cette zone portuaire devait aussi disposer d'infrastructures destinées au débarquement de la marchandise, à son stockage et au chargement des navires. L'unique aménagement sur lequel les archives nous informent est la fontaine qui se trouvait au fond de l'anse Saint-Lambert. Cette fontaine est clairement indiquée sur les projets du XVIII^e s. (fig. 27 et 28). Mais on retrouve aussi cette source d'eau douce, cette

fois non légendée, en 1610, sur le plan de Balduino (fig. 26) et plus tard, en 1656, sur celui de l'ingénieur Morello (fig. 29). La présence de cette fontaine est un avantage évident pour l'approvisionnement en eau douce des bateaux. Cette source est nommée dans les textes *Fonte della Marina*. Les documents consultés aux archives municipales nous apportant des informations sur cette source datent de 1659. Il s'agit de mandats, parfois accompagnés de relevés, établis à l'occasion des travaux effectués à la fontaine de la Marine⁴¹. Le plan de la ville de Nice de 1705 représente l'anse Saint-Lambert et la fontaine, clairement indiquée dans le rocher de la colline du château (fig. 30).

La dimension défensive est également présente dans les vestiges observés à proximité même de

40. GIOFFREDO, BARELLI, 2007-2008, t. I, p. 447-449.

41. Il s'agit des documents suivants: CC 282 fol. 34, fol. 44, fol. 45, fol. 45v, fol. 46 et fol. 58.

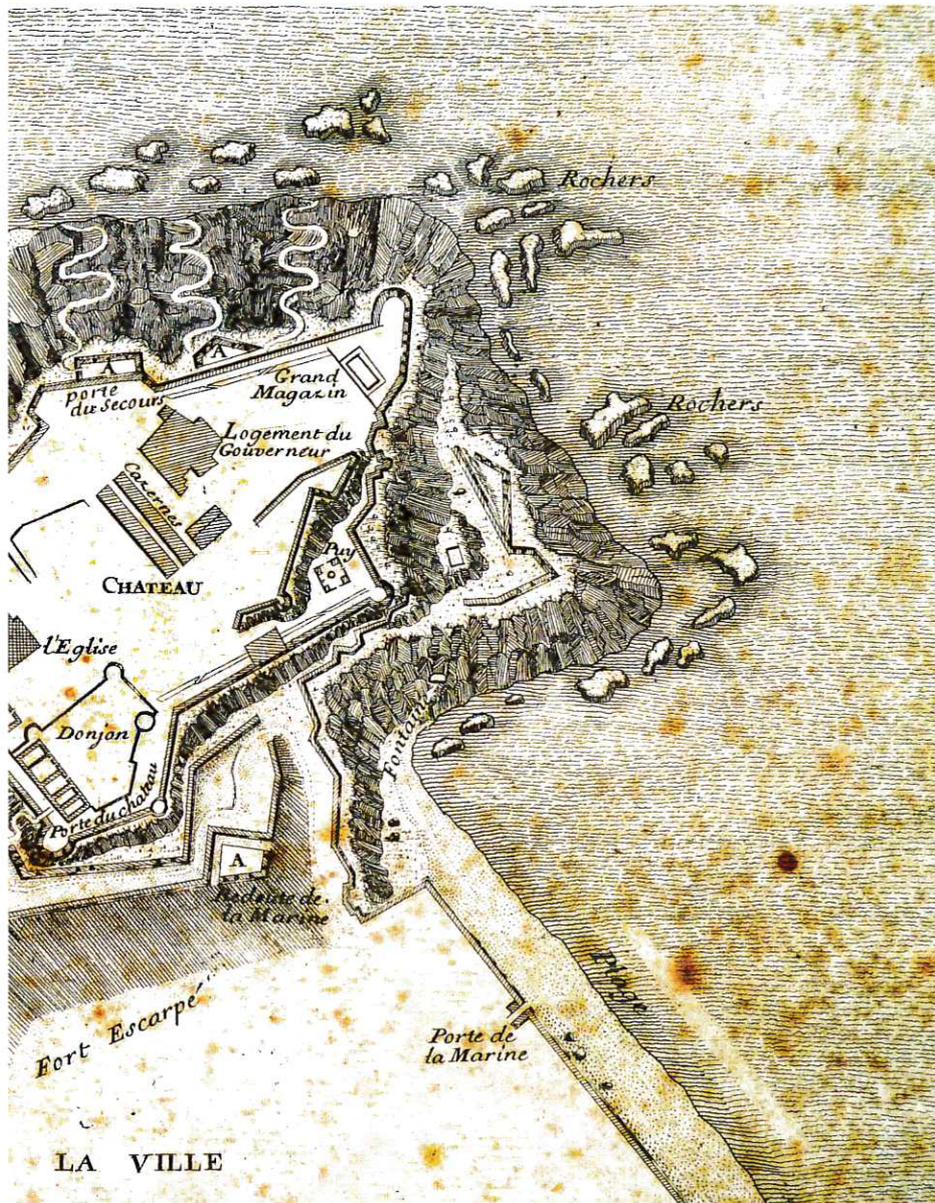


Fig. 30: Détail d'un plan de la ville de Nice en 1705 (Bibliothèque de Cessole 1Fi1167- cl. E. Guilloteau - INASS).

l'aménagement portuaire. Inaccessible par la mer à cause des nombreux écueils rocheux, l'éperon naturel présent au pied de la Colline du Château et s'avancant dans la mer offrait une situation idéale pour y installer un poste avancé. Édifié sur la pointe de Rauba Capeù vers 1639-1640, à l'est de la jetée, le Bas fort fermait l'angle des Ponchettes. On le retrouve nommé sous différentes appellations: le Bas fort, le Bastion Saint-Sauveur, le Bas fort du môle. Il avait pour fonction, comme l'a écrit l'ingénieur Niquet en 1691, de «se faire respecter des ennemis qui voudraient tenter quelque entreprise par la plage ou pour les obliger à jeter leurs bombes de plus loin»⁴². En 1691, il est représenté avec un bastion sur la partie ouest et une longue courtine se développant vers l'est. Celle-ci est doublée d'une ligne brisée suivant l'escarpement rocheux (fig. 31). Sur certaines autres représentations, le Bas fort se termine à l'est par un redan, à la pointe sud

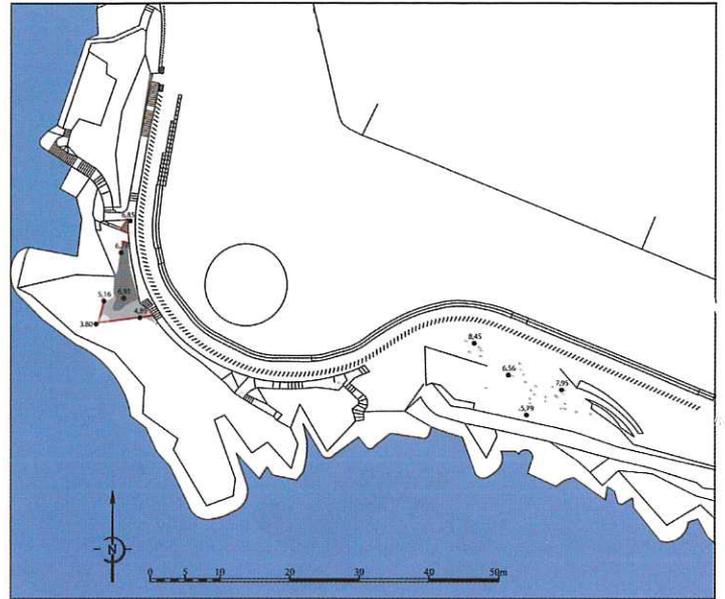
42. GUILLOTEAU, 2009, p. 46-47 - SHAT Vincennes, 1VH1271, pièce 1, renvoi 40 du mémoire.



31

Fig. 31: Plan de Du But après le siège de 1691 (SHAT de Vincennes - 1VH1271, Mémoire de l'ingénieur Niquet, 1691, paragraphe 24- cl. E. Guilloteau - INASS).

Fig. 32: Relevé topographique des vestiges du Bas fort sur la pointe de Rauba Capeù (DAO E. Guilloteau - INASS; S. Morabito et D. Bocchino - SANCA).



32

de la Colline du Château. L'installation du Bas fort sur la pointe de Rauba Capeù cadre avec le système de défense qui semble se développer dans la première moitié du XVII^e siècle: multiplication des dehors autour d'une place pour repousser l'assaillant et ralentir sa progression. Les nouvelles fortifications (lunette, redan et Bas fort) commandées par le Prince-Cardinal Maurice de Savoie pour la défense du Château de Nice sont probablement l'œuvre de l'ingénieur Pietro Arduzzi, au moins pour le projet⁴³. Celui-ci fut au service des Ducs de Savoie pendant une vingtaine d'années à partir de 1624. Ces travaux s'accompagnent de tensions suscitées par la régence du Duché après la mort de Victor-Amédée I^{er} en 1637 et la guerre de 30 ans opposant les grands états européens.

De nos jours, les vestiges (fig. 32) formant un angle aigu sur la partie ouest du rocher de Rauba Capeù sont assurément ceux du bastion de ce fort (fig. 33 et 34). Les éléments repérés plus au nord de celui-ci appartiennent probablement à la courtine fermant à l'ouest l'accès au Bas fort (fig. 35). À cet endroit, les vestiges semblent marquer une ouverture dans la courtine, faite de deux lignes non parallèles. Compte tenu de sa position et de son orientation, il aurait pu s'agir de la fondation d'une embrasure de tir aménagée pour couvrir la plage des Ponchettes. Toutefois sa forme « inversée », avec une bouche plus large vers l'intérieur, pourrait plutôt laisser envisager un autre type d'aménagement. Les éléments sont insuffisants pour pouvoir identifier l'ancienne structure existante. Les autres maçonneries inventoriées plus à l'est n'apportent que peu d'indications sur le fort.

Le Bas fort a subi plusieurs transformations, des « améliorations », durant les XVII^e et XVIII^e s. Lors du démantèlement de la place forte de Nice en 1706, il n'est pas fait mention de sa destruction. Néanmoins, le minage de la tour Saint-Elme, située immédiatement au-dessus du Bas fort, a dû entraîner des dégâts sur cette structure. Cependant, un plan réalisé vers 1793 montre le même bastion ouest, non détruit et occupé par

43. GUILLOTEAU, 2010, p. 47-48.



33

Fig. 33: Vestiges de la face occidentale du bastion
(cl. S. Morabito - SANCA).

Fig. 34: Vestiges de la face méridionale du bastion
(cl. S. Morabito - SANCA).

Fig. 35: Vestiges de la structure bâtie dans le nord
du bastion (cl. S. Morabito - SANCA).



34

35



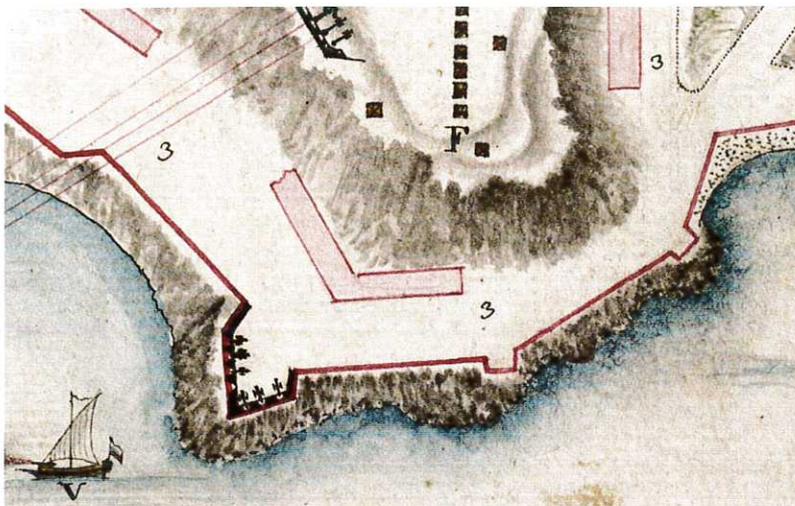


Fig. 36: Plan vers 1793 avec le bastion ouest toujours présent sur la pointe de Rauba Capeu (cl. E. Guilloteau - INASS).

une batterie de canons. La courtine vers l'est a disparu, échangée pour une nouvelle muraille (fig. 36). En 1845, le bastion n'existe plus et a été remplacé par la batterie des Ponchettes⁴⁴.

Les campagnes menées entre 2012 et 2014 par le Service d'Archéologie Nice Côte d'Azur, en collaboration avec l'Institut Niçois d'Archéologie Subaquatique et Sous-marine (INASS), ont permis d'étudier de façon exhaustive le plus vieil aménagement portuaire niçois. Son relevé planimétrique a abouti à sa localisation exacte et sa sauvegarde scientifique en

qualité de possible projet d'aménagement du littoral niçois. Les travaux de notre équipe nous ont mené à définir le lieu d'extraction des éléments constituant cette structure ainsi que son mode de construction. Si la période d'édification ne peut être précisée au-delà de l'intervalle entre le règne d'Emmanuel-Philibert et le premier quart du xvii^e s., les études en archives et les observations à terre ont confirmé que cet aménagement s'est inscrit dans une période d'évolution importante de ce secteur géographique au cours des xvi^e et xvii^e s. Plus d'un siècle avant le creusement du Port Lympia, dans le vallon du même nom, l'édification d'une jetée portuaire a débuté au large de la partie la plus anciennement occupée du littoral, afin de répondre à la volonté du pouvoir savoyard de développer le seul littoral du royaume. Menée à son terme, la construction d'un port conséquent dans la Nice savoyarde dès le xvi^e ou le début du xvii^e s. aurait sans nul doute changé le visage de cette cité et son positionnement économique et stratégique dans la Méditerranée Occidentale de la période moderne.

Bibliographie

- Barelli H. & Bouiron M., 2012** - *Nice et son comté. 1590-1680*, tome 1, Nice, p. 9-17.
- Caïs de Pierlas (E.), 1898** - *La ville de Nice pendant le 1^{er} siècle de la domination des Princes de Savoie*, Nice.
- Crescentio B., 1607** - *Nautica Mediterranea*, Roma, Bonfadino.
- Cuntz O., 1990** - *Itineraria Romana, vol. I, Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Stuttgart, 1^{re} éd. 1929.
- De Candido M., 2004** - *Limpia, Port du Roi, des origines à 1792*. In : *Le port de Nice, des origines à nos jours*, ouvrage collectif, Nice, p. 15-64.
- Expilly, 1768**
- Gaudemet J., 1977** - *Conciles gaulois du iv^e siècle*, Paris.
- Gioffredo P. (abbé) & Barelli H., 2007** - *Chorographie des Alpes maritimes: une description de Nice et des Alpes du sud au xvii^e siècle*, traduit de l'italien, commenté et annoté par Hervé Barelli, Nice.
- Gioffredo P. (abbé) & Barelli H., 2007-2008** - *Histoires des Alpes Maritimes: une histoire de Nice et des Alpes du sud des origines au xvii^e siècle*, 4 tomes, dressés par Hervé Barelli, Nice.
- Guilloteau E., 2009** - Les archives de Vincennes. In : BOUIRON (M.) (dir.), *Programme Collectif de Recherche - La colline du Château - Rapport 2009*, Nice, p. 46-47.
- Guilloteau E., 2010** - *Les Fortifications du Château de Nice, xvi^e-xviii^e siècles: le Temps des Ingénieurs*, Mémoire de Master II, sous la direction de CODOU (Y.) et BOUIRON (M.), Université de Nice, p. 47-48.

44. ASTo - Carte topografiche segrete, 0430.

Illouze A., 1988 - *Epaves de Camargue : d'Aigues-Mortes à Fos-sur-Mer du xv^e au xix^e s.*, Nîmes.

Morabito S. & Laurent F., 2005 - Alpes-Maritimes. Au large de Nice, les Ponchettes — Rauba Capeù, BS DRASSM, p. 82-84.

Morabito S., Lelandais F., Deboux G., Encuentra O., Guilloteau E., Legendre S. & Risso G., 2012 - *Partie Est de la baie des Anges à Nice (Alpes-Maritimes). Étude d'une jetée portuaire dans l'anse Saint-Lambert*, rapport scientifique d'opération archéologique, Nice.

Pedini C., 2009 - Etude des matériaux et de la taille des éléments lapidaires mis en œuvre dans les cathédrales médiévales. In. : BOUIRON (M.) (dir.), *Programme Collectif de Recherche — La colline du Château — Rapport 2010*, Nice, p. 577-894.

Simoncini G. (dir.), 1993 - *Sopra i porti di mare. Vol. 1. Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, Firenze.

Thévenon L., 1999 - *Du Château vers le Paillon, Le développement urbain de Nice de la fin de l'Antiquité à l'Empire*, Nice.

Tranchant M., 2004 - Les ports maritimes en France au Moyen Âge. In. : BOUCHERON (P.) (dir.) - Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35^e congrès, La Rochelle, 2004. Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, Paris p. 21-31.

Venturini A., 2009 - Les ports des Alpes-Maritimes au Moyen Âge: le «sacre de Nice». In. : FABRE (G.), LE BLÉVEC (D.), MENJOT (D.) (dir.) - *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge. Actes du colloque de Lattes - 12, 13, 14 novembre 2004*, Montpellier, p. 117-128.