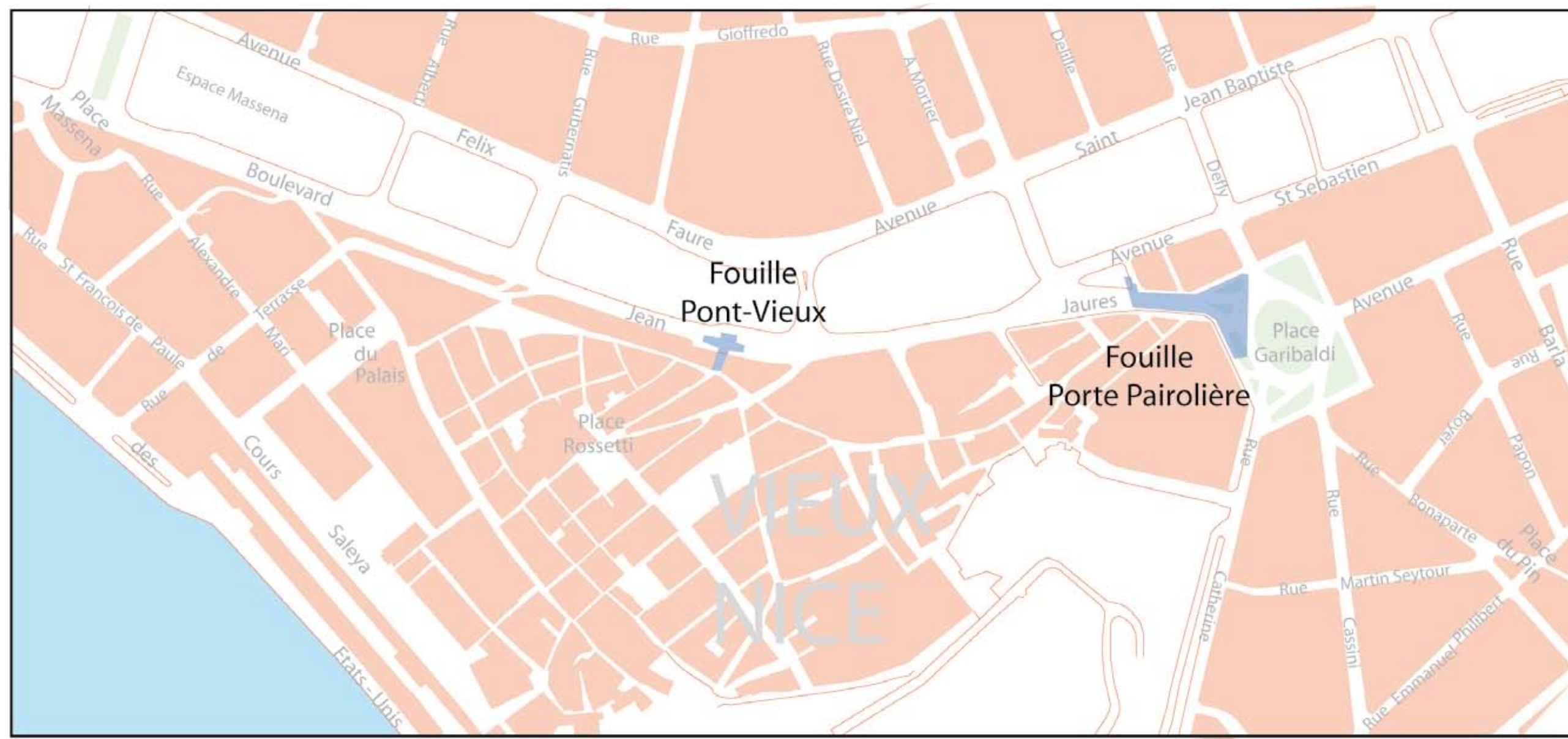
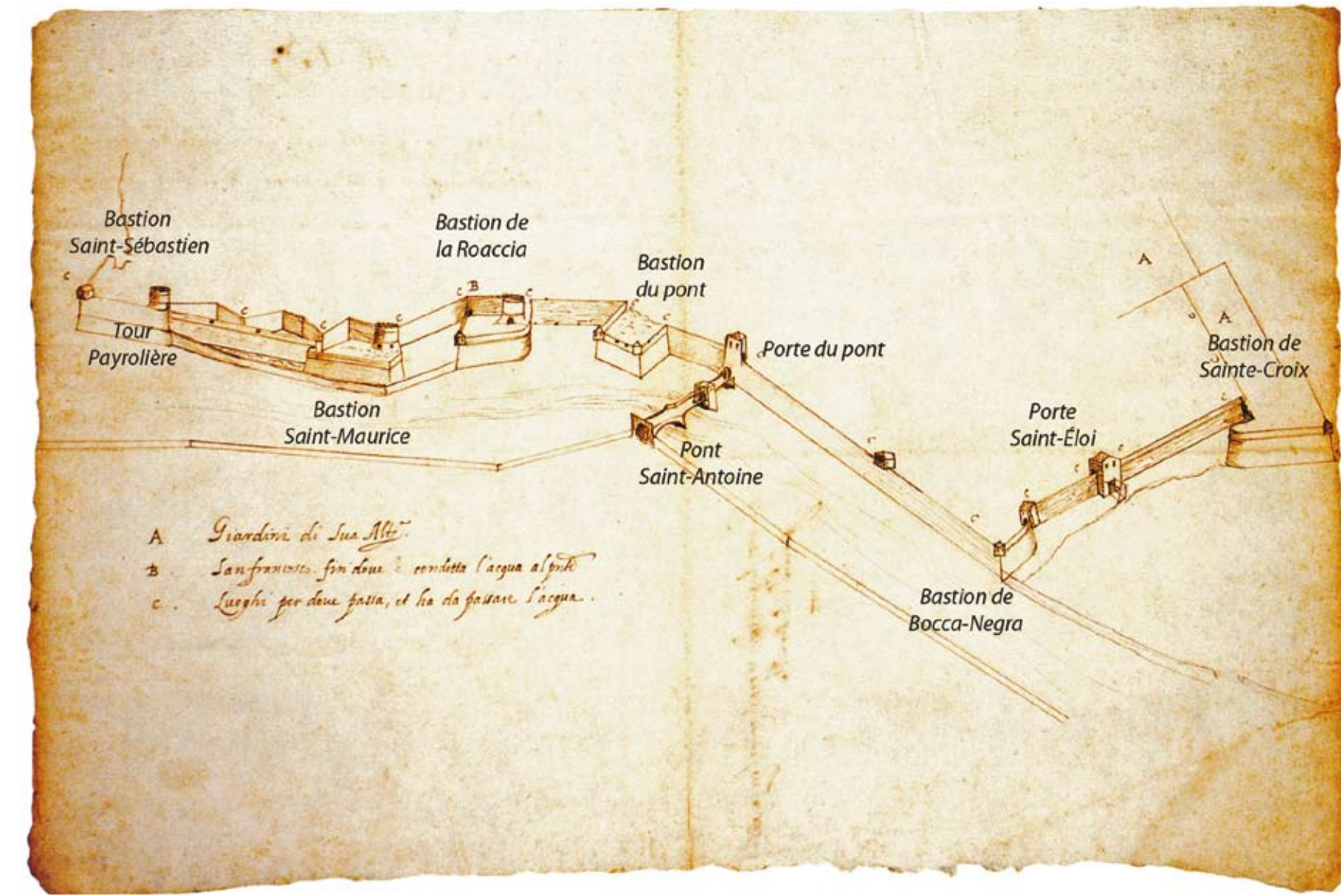


Archéologie préventive à Nice : les fouilles du tramway

Les fouilles du tramway de l'agglomération Nice-Côte-d'Azur [1] ont mis en lumière, de façon exceptionnelle, l'histoire de la ville, place-forte du duché de Savoie durant près de cinq siècles, sur la face qui longe le fleuve du Paillon [2].



1



2

Le Pont-Vieux

Entre le XIII^e et le XIX^e siècle, un seul pont permettait de franchir le Paillon. La fouille avait pour objectif d'en découvrir les vestiges.

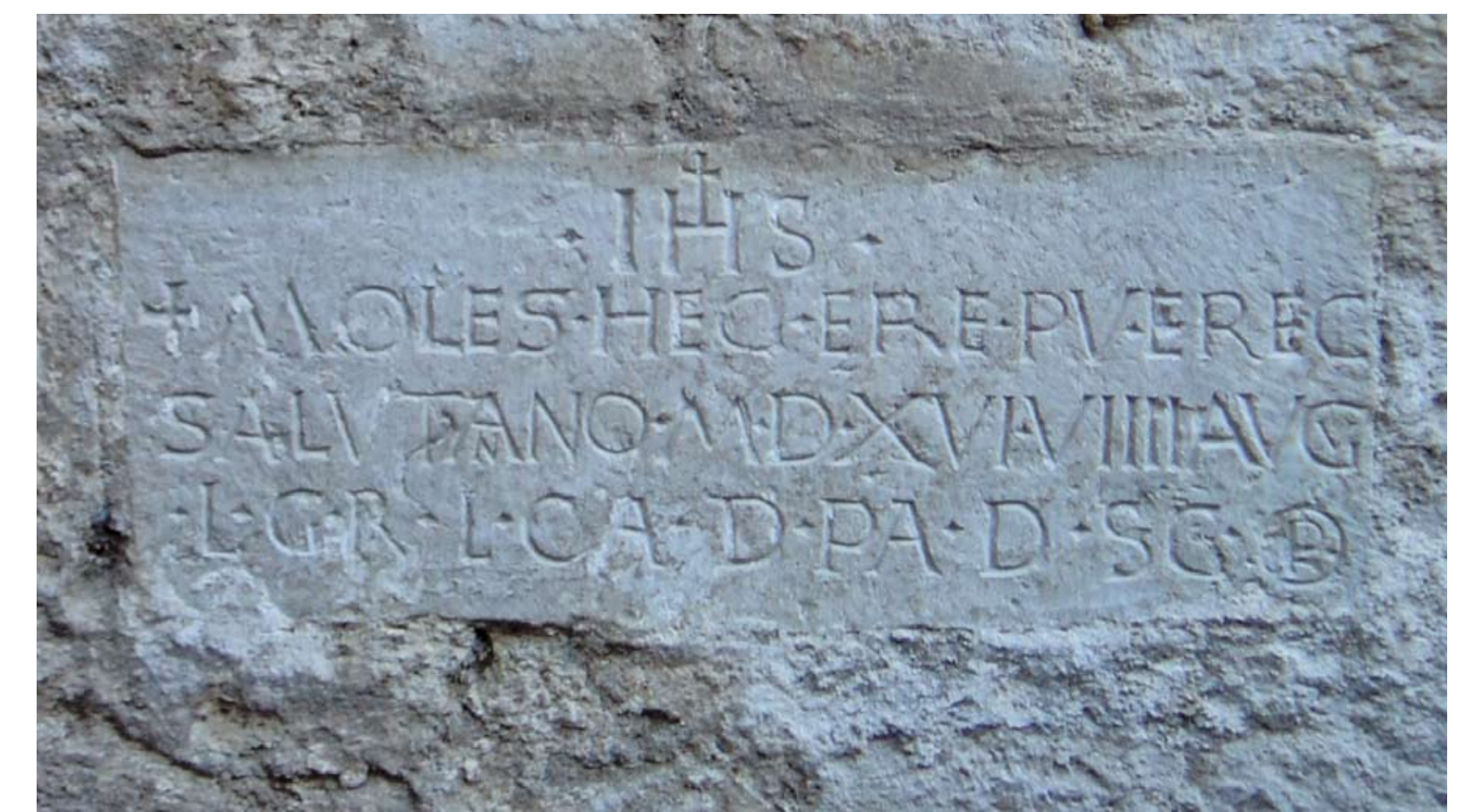


3

Au XVI^e siècle

Une première petite arche, à la voûte détruite, a été retrouvée à la limite du Vieux-Nice. En sortant de la ville, on accédait au pont par un dallage. Au contact du pont et de la fortification se trouvait la porte Saint-Antoine, dont la forme ogivale, visible sur l'iconographie ancienne [3], ne date sans doute que du XVI^e siècle. Située sur une limite entre deux zones de fouille, elle n'a été observée que très partiellement.

Près du fleuve, un mur de digue construit avec beaucoup de soin, a été mis au jour. Dans sa partie basse, une inscription date sa fondation du 9 août 1516 [4]. Il a été reconstruit plusieurs fois, notamment après le siège franco-turc de 1543.



4



5

Le pont, dont la première grande arche a été dégagée par la fouille [5], vient s'ancrer dans la partie haute de ce mur de digue. La dernière reconstruction, attestée par les textes, date très probablement de 1565 et fait suite à une importante crue du Paillon.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles

Dans les années 1620, la construction du bastion « du pont » renforce le contact entre l'ouvrage et l'enceinte urbaine. Mais, en 1706, le pont est détruit, en même temps que l'ensemble de la fortification de Nice, sur ordre de Louis XIV. Ce n'est qu'en 1720 que débute sa reconstruction : deux rampes latérales permettent d'accéder à la partie supérieure des nouveaux bastions et passent au-dessus de la porte du pont [6]. Ce

système reste en usage durant une centaine d'années, avant d'être démolí lors de l'aménagement du boulevard. C'est de cette période que date la chaussée du pont constituée de briquettes et particulièrement bien conservée et spectaculaire. Bien que relativement récente (probablement de la seconde moitié du XVIII^e siècle), elle témoigne d'un mode de construction qui a de nos jours disparu du Vieux-Nice. Aussi, et afin de répondre au souhait de la population, a-t-il été décidé de rendre visible cet élément en surface avec une dalle de verre intégrée à la future station du tramway qui donnera l'impression de fouler à nouveau cette chaussée. En 1921, le Pont-Vieux est détruit [7].



7



6

La porte Pairolière

La fouille de la porte Pairolière est d'une toute autre ampleur puisqu'elle couvre environ 2 000 m² [8]. Située sur le chemin critique de la livraison de la voie du tramway, cette fouille a dû être adaptée aux contraintes de réalisation du génie civil.



9

La fortification de la porte Pairolière

Cette porte est déjà citée en 1323 sous le nom de porte des Augustins. Elle correspond à l'entrée principale de la ville vers le nord et l'Italie. Les murs dégagés lors de la fouille témoignent d'une belle mise en œuvre datant probablement du début du xvi^e siècle.

Les textes nous signalent, pour le xv^e siècle, la présence d'un fossé et d'un système de pont-levis, dont la retombée maçonnée a été mise au jour. Les illustrations de la porte sont assez rares, cependant

un détail d'un retable de Louis Bréa datant de 1513 [9] représente ce qui pourrait être la porte et la tour Pairolière avant les travaux d'aménagement du bastion Saint-Sébastien.

Du côté du Paillon, la porte est accolée à une très large tour [10, 11] de plus de 8 m de diamètre en partie haute et qui s'évase en partie basse. Cette tour, inscrite dans le paysage jusqu'à la démolition de la fortification au début du xviii^e siècle, perd sa fonction militaire au début du xvi^e siècle, lorsque le bastion Pairolière destiné à renforcer la défense de la porte est édifié. La



10



11



13

tour creuse, a englobé des vestiges plus anciens, probablement liés à des états antérieurs de la fortification.

La porte Pairolière est renforcée au xv^e siècle par la création d'un ravelin [12]. Cet ouvrage de fortification avancé, situé au-delà du fossé, devait protéger le pont qui le franchissait. Il comporte de très nombreuses fenêtres de tir [13], dont on retrouve mention dans des textes des années 1490-1510. Le ravelin a été construit sur l'ancienne voie en détruisant les murs qui la bordaient, traces de propriétés suburbaines.



12

Le bastion Pairolière et la chapelle Saint-Sébastien

La fortification est à nouveau renforcée au xvi^e siècle — au contact du ravelin — en s'inspirant de l'architecture italienne. C'est un bastion en forme d'as de pique qui protège alors la porte d'accès à la ville. La construction du « *Bastion della Pairoliera* » entraîne la disparition du fossé et rend inutile le ravelin ; la porte et la tour, proches d'un des orillons, ne servent alors que de passage vers le bastion. Une nouvelle porte est construite au contact du second orillon.



14

Le mur du bastion est particulièrement imposant : sa face nord, sur la place Garibaldi, a plus de 4 m de large, et comporte un cordon mouluré qui devait probablement rejoindre celui de la tour. Ce bastion a été reconstruit et agrandi en direction de la place Garibaldi, peut-être à la suite du siège de Nice par les Français et les Turcs en 1543. On sait en effet par les textes qu'il a été violemment bombardé lors de l'attaque.

Une chapelle dédiée à Saint-Sébastien est attestée à la fin du xv^e siècle hors de la porte Pairolière. Après un hiatus dans la documentation (destruction probable en 1543), elle est à nouveau citée en 1581. Le retour du culte de Saint-Sébastien se trouve confirmé par la reconstruction de la chapelle au contact de la tour [14].

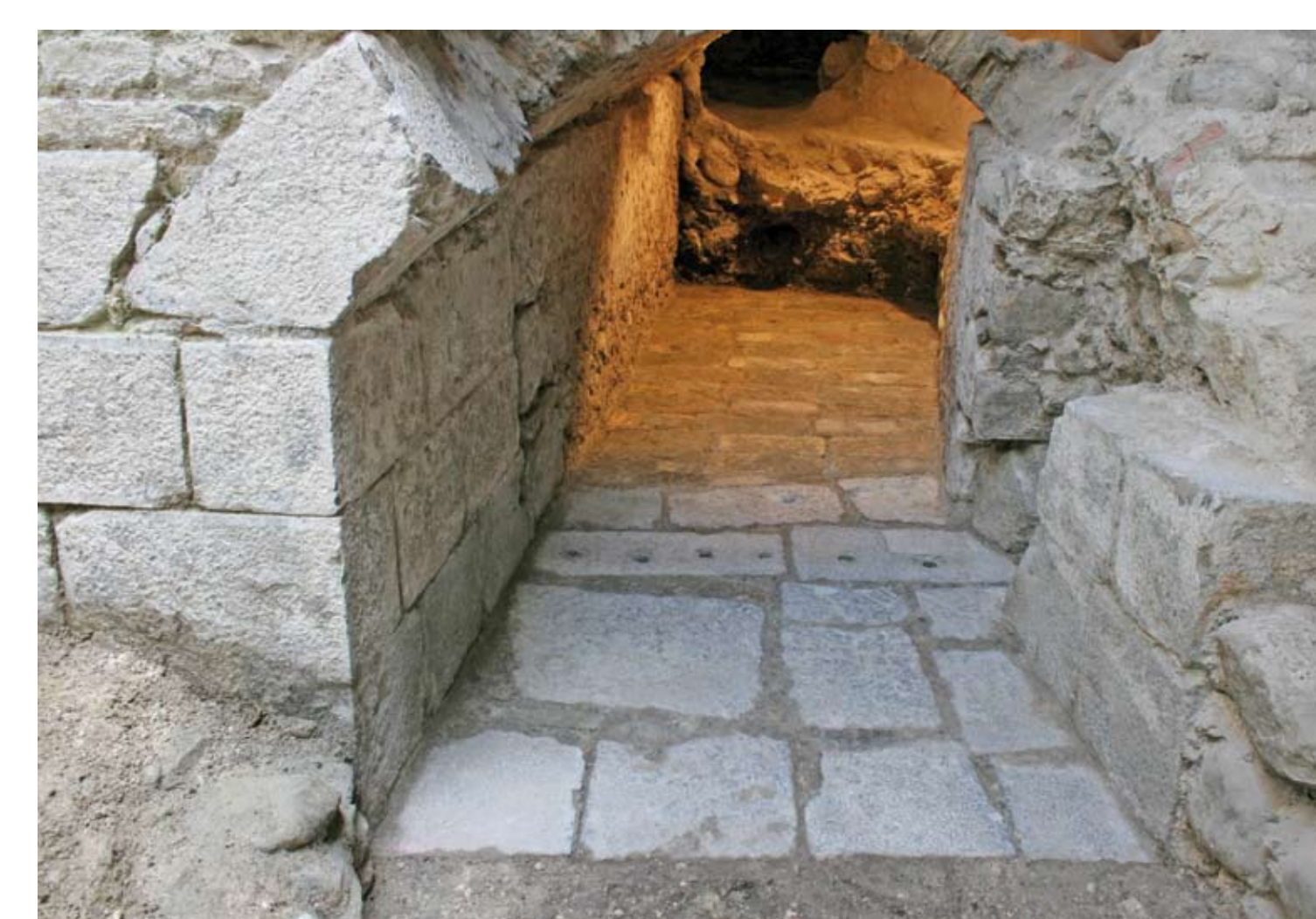


16

L'aqueduc ducal et la reconstruction du bastion

L'ensemble du site est recoupé, vers la fin du xvi^e siècle, par la création d'un aqueduc chargé d'alimenter en eau les jardins du palais ducal en longeant l'intérieur de la fortification [15].

Un nouveau bastion est construit en avant du précédent peut-être vers la fin du xvi^e siècle. Il est renforcé par un fossé, attesté dans les textes à partir de 1616. Le pont qui le traversait a été retrouvé lors de la fouille [16], tout comme le mur du second bastion dont la partie haute a été très abîmée en 1706.



15

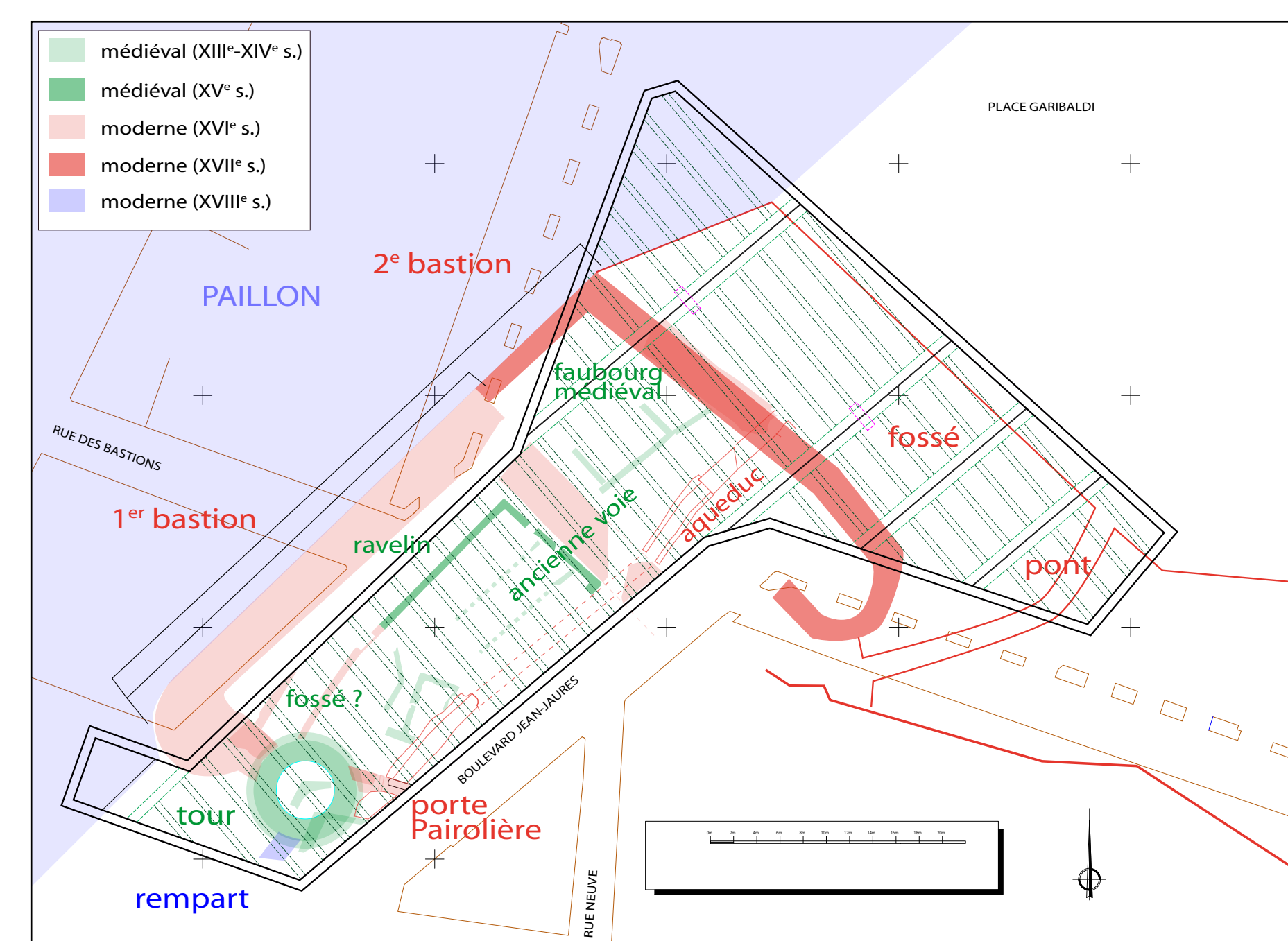
Vers une crypte archéologique ?

Ce grand chantier archéologique a bénéficié d'un dispositif particulier, permettant de réaliser plus rapidement la voie du tramway tout en conservant les vestiges présents dans le sous-sol. Le tramway passe en effet ici sur une dalle de béton supportée par un système de poutres reposant sur de larges parois de béton.

Ainsi, les vestiges sont conservés dans le sous-sol, même si leur partie haute a été écrêtée par la pose des poutres et de la dalle de surface. Une présentation des vestiges devient possible, en suivant un cheminement à la fois géographique et chronologique, de la tour Pairolière au fossé du second bastion [17].



17



8