

**Zeitschrift:** Cahiers d'archéologie romande  
**Band:** 134 (2012)

**Artikel:** La crypte archéologique de la Porte Pairolière à Nice (Alpes-Maritimes)  
**Autor:** Bouiron, Marc / Suméra, Franck  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-835812>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## LA CRYPTÉ ARCHÉOLOGIQUE DE LA PORTE PAIROLIÈRE À NICE (ALPES-MARITIMES)

Marc BOUIRON et Franck SUMÉRA

**A**ménagement emblématique d'un renouveau de Nice pour son patrimoine, la crypte archéologique de la Porte Pairolière est le résultat croisé d'une collaboration efficace entre archéologues et aménageurs d'une part et d'une vision moderne de la valeur d'un patrimoine archéologique souvent présent, mais invisible, dans le sous-sol des villes de notre pays. Nous voudrions ici mettre en évidence le cheminement intellectuel et technique qui a rendu possible cet ouvrage.

### PRÉSERVER LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE À NICE AU DÉBUT DU XXI<sup>e</sup> S.

Lorsqu'au début des années 2000 la mairie de Nice s'est engagée dans un projet de construction de tramway, cette agglomération n'avait pas jusque-là été véritablement confrontée à l'archéologie préventive. C'était là, au regard de la vitalité de l'urbanisme de cette partie de la Côte d'Azur, un paradoxe lorsque l'on connaît les prestigieuses origines de la ville : comptoir grec sous domination massaliète avant la conquête romaine, son « territoire » accueille à la période augustéenne l'agglomération de *Cemenelum*, située sur la colline de Cimiez. Durant l'Antiquité tardive, les deux pôles antiques, distants d'à peine deux kilomètres, continuent d'être occupés et accueillent chacun un évêché. Plus tard, aux époques médiévale et moderne, la ville resserrée autour de la colline du château prospère mais sa position géostratégique conduit à transformer l'agglomération en une place-forte. Pourtant, depuis la démolition méthodique ordonnée par Louis XIV en 1706, le paysage urbain de la ville de Nice avait perdu la mémoire de ce qui fut l'une des plus puissantes forteresses d'Europe. Avec cette destruction programmée, la ville médiévale et moderne dont le développement était auparavant contraint par la ceinture de rempart, semble n'avoir jamais connu cet imposant passé militaire ; le quartier historique de la ville ressemble ainsi à un paisible bourg médiéval. Bien entendu les textes et l'iconographie sont prolixes et les historiens comme la population locale n'ignoraient pas ce que fut ce passé abondamment documenté et encore inscrit dans la mémoire collective.

Dans ce contexte, la prise en compte du patrimoine archéologique dans le cadre du projet de construction du tramway de Nice était d'autant moins une évidence qu'elle s'inscrivait dans une histoire de l'archéologie préventive jonchée de conflits entre aménageurs et archéologues<sup>1</sup>. Pourtant il est apparu très rapidement que le point de cristallisation du débat ne porterait pas sur l'application du code du Patrimoine et la réalisation de fouilles préventives mais sur la question de la conservation des vestiges des remparts de la ville. L'étude documentaire et le diagnostic

1. DELESTRE *et al.* 2005 ; SUMÉRA 2007.

archéologique réalisés par l'Inrap, ayant très rapidement mis en exergue que le tracé du tramway prenait en écharpe celui des fortifications médiévales et modernes de l'ancienne place-forte, la question de la conservation de ces vestiges a été posée très en amont, avant même la fouille. Il faut souligner que le projet de construction de tramway comportait de nombreux travaux induits dont notamment des galeries techniques placées sous la plate-forme du tramway et dont la réalisation impliquait, d'une part la destruction de sections de digues et de rempart sur presque deux mètres d'élévation (alors uniquement en position d'enfouissement) et d'autre part l'écrêtage sur plusieurs assises des vestiges médiévaux correspondant à la porte principale de la ville historique, dite porte Pairolière. Ainsi, les travaux du tramway impactaient les vestiges alternativement sur leur verticalité et leur planimétrie dans des conditions d'exécution qui initialement ne permettaient pas aux archéologues de disposer des volumes d'étude nécessaires à la compréhension des vestiges. Aussi, très rapidement le ministère de la Culture et de la Communication a conditionné l'acceptation de la destruction des vestiges à la réalisation d'une étude du système défensif sur une emprise significative permettant d'une part une perception globale indispensable à la compréhension des vestiges et d'autre part une possible conservation dans l'objectif de restituer des « amers » patrimoniaux. À l'issue d'une concertation nourrie, la ville de Nice a mis en place les moyens nécessaires à l'exploration archéologique de l'entrée de la ville médiévale. L'originalité de cette opération, qui s'inscrit dans une logique de mesures compensatoires, est d'avoir construit pour pouvoir mener l'opération de fouille une boîte de béton englobant un espace de 2 000 m<sup>2</sup> sur 6 m de profondeur. La partie supérieure de l'enveloppe de béton qui constitue le périmètre externe de la fouille a été refermée par une épaisse dalle sur laquelle circule maintenant le tramway.

### FOUILLER POUR CRÉER LA CRYPTÉ ARCHÉOLOGIQUE

La réalisation de la fouille archéologique, relativement courte (quatre mois à l'air libre, quatre mois sous la dalle du tramway), a permis de dégager les vestiges qui avaient été pressentis : la tour Pairolière, dont la base médiévale était située à environ 6 m de profondeur ; le bastion moderne avec un premier état de construction (bastion plus étroit) inconnu, daté de la première moitié du xv<sup>e</sup> s., particulièrement bien conservé ; vestiges du fossé du xvii<sup>e</sup> s. (fig. 1)... Tout ceci constitue un ensemble de première importance<sup>2</sup> qui méritait à la fois le temps passé sur le terrain pour la fouille et en laboratoire pour le rapport<sup>3</sup>, de même qu'une ouverture au public.

Mais pour arriver à la création de la crypte archéologique, il a fallu surmonter de nombreux obstacles. La première des conditions nécessaires était de résoudre les contraintes techniques. Une fois qu'avait été prise la décision de travailler en deux temps (une phase à l'air libre et une seconde phase sous la dalle), rendant compatible la construction du tramway quelles que soient les découvertes réalisées (et tranquillisant par là les craintes des représentants d'une collectivité territoriale peu familière avec l'archéologie préventive), il fallait mettre en œuvre un projet de génie-civil compatible avec une éventuelle préservation des vestiges. Pour cela, il fallait éviter que la dalle de couverture, sur laquelle allait prendre place la plate-forme du tramway, ne soit soutenue par des poutres trop épaisses qui auraient au final détruit une grande partie des maçonneries. Le recrutement du futur responsable d'opération, Marc Bouiron, par la ville de Nice, rendait possible l'écriture commune d'un marché de travaux entre archéologues et ingénieurs. La hauteur des poutres ainsi que leur espacement a donc fait l'objet de discussions fructueuses pour essayer d'obtenir la meilleure préservation possible des vestiges. De même, le tracé de la paroi a été un peu modifié par rapport à celui demandé dans l'arrêté de fouille du Préfet de région : deux excroissances ont été ajoutées, l'une sur le square Toja et

2. BOUIRON à paraître.

3. BOUIRON *et al.* 2010

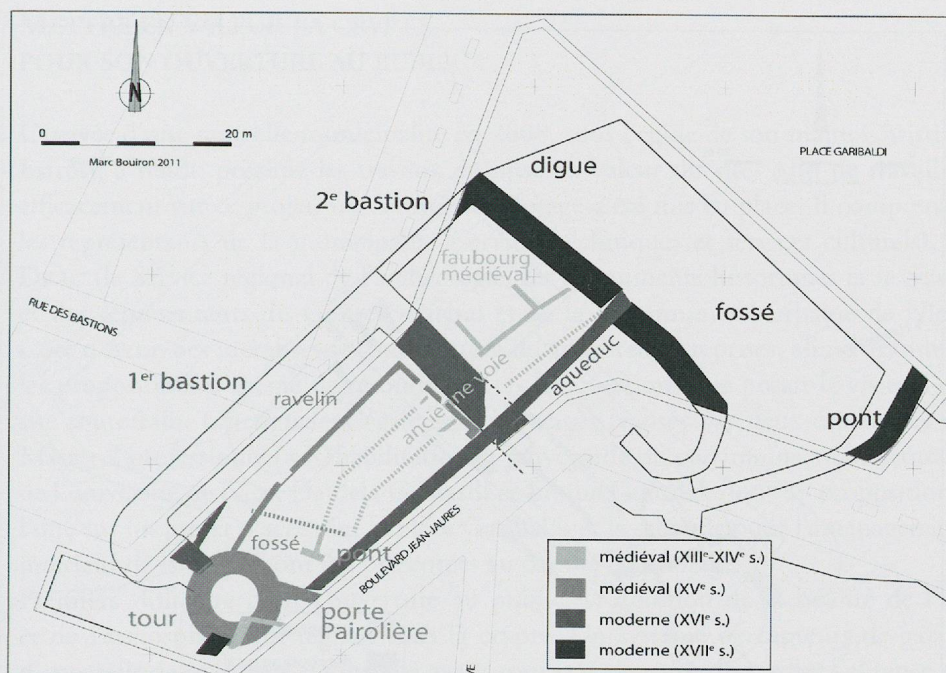


Fig. 1 — Plan des vestiges (M. Bouiron/SAVN).

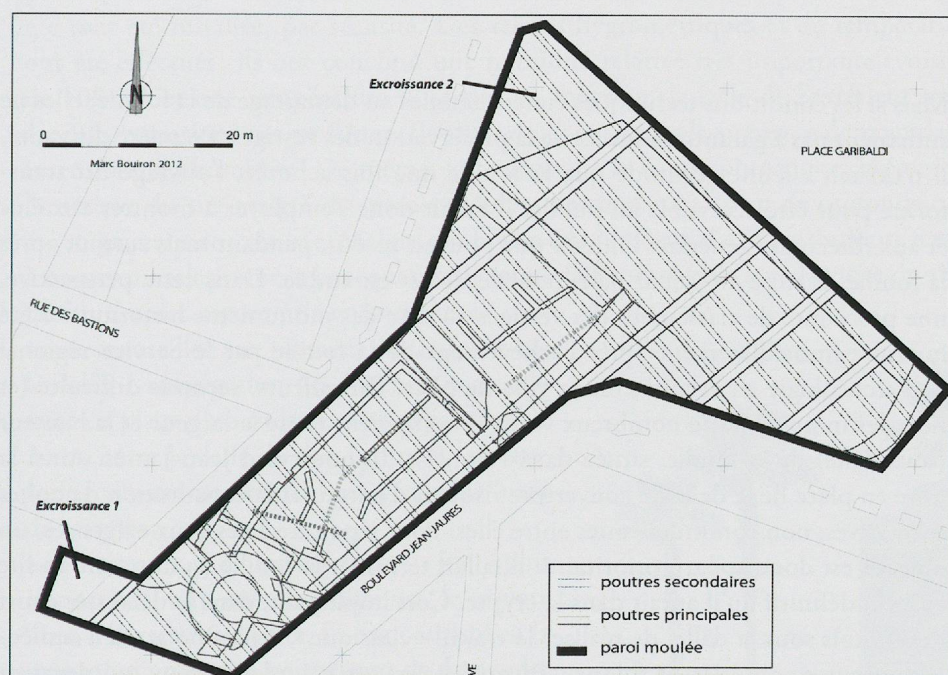
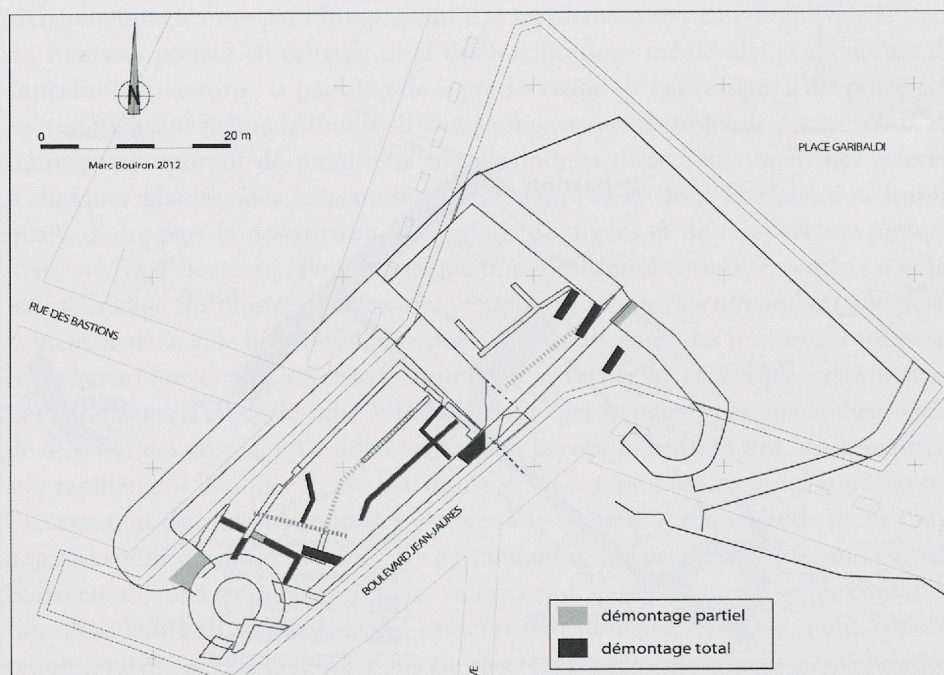


Fig. 2 — Plan du génie-civil (NCA-M. Bouiron/SAVN).

la seconde sur le côté de la place Garibaldi afin de servir éventuellement d'entrée et sortie à la crypte archéologique (fig. 2). Enfin, le positionnement de deux panneaux de paroi moulée isolés, destinés à servir de support à deux grandes poutres assurant le passage sous la place Garibaldi, a fait l'objet de recherches particulières pour éviter que ces supports ne détruisent les vestiges archéologiques. Tout ceci a permis de limiter au maximum l'atteinte aux vestiges et rendait possible une éventuelle mise en valeur *in situ*.

Il a fallu également, et ceci fut par moments très difficile à réaliser, recouper systématiquement tous les vestiges archéologiques pour permettre le passage des poutres bétons qui allaient supporter la plate-forme du tramway. Tout ceci dans les délais de réalisation de la première phase à l'air libre afin que le chantier ne prenne aucun retard.

Fig. 3 — Plan des vestiges démontés pour la réalisation de la crypte (M. Bouiron/SAVN).



Mais si les conditions techniques étaient réunies au démarrage de la fouille, elles ne suffisaient pas à garantir le succès de la préservation des vestiges. Première difficulté, il n'existait aucune certitude que la fouille une fois achevée, l'ouvrage fut transformé pour être accessible au public. Il fallait donc s'employer à montrer aux élus et aux directeurs généraux l'intérêt que pouvait revêtir, pendant mais surtout après la fouille, la mise en valeur patrimoniale de cet ensemble. Dans cette perspective, une procédure de classement des vestiges au titre des monuments historiques a été instruite immédiatement après l'achèvement de la fouille par le Service régional de l'archéologie en accord avec la ville de Nice. Par ailleurs, seconde difficulté (et non des moindres), de nombreux vestiges occupaient toute la largeur et la hauteur (sous dalle) de la fouille, située dans l'emprise du boulevard Jean-Jaurès. Ainsi la mise en place de la dalle de couverture risquait d'entraîner la constitution de boîtes successives, non communicantes entre elles. Pour répondre à ces deux exigences, un objectif est donc apparu prioritaire : il fallait terminer la fouille en donnant au site l'aspect définitif qu'il aurait dans la crypte. Ceci impliquait, dans le délai très court des 4 mois sous la dalle, de réaliser le travail « classique », scientifique, de l'archéologue tout en choisissant soigneusement les vestiges à garder et ceux qui devaient être démontés, partiellement ou en totalité (fig. 3). Ce choix fut fait en parfaite concertation entre le directeur de la fouille et le Service régional de l'archéologie ; il impliquait de privilégier la conservation des vestiges présentant le maximum de signification pour le futur visiteur, sans être un obstacle au cheminement. C'est ainsi par exemple que nous avons ouvert un passage dans le mur du ravelin, au contact de la tour. Cela permettait, déjà au moment de la fouille sous la dalle, de disposer d'un cheminement pour les archéologues, qui a été conservé dans la mise en valeur patrimoniale<sup>4</sup>. À cette occasion a également disparu la quasi-totalité des murs de la chapelle Saint-Sébastien, au même emplacement ; nous n'avons gardé qu'un fragment matérialisant le passage d'une des sapes des soldats de Louis XIV. Ainsi, les vestiges présents dans la crypte sont le résultat d'un choix délibéré afin de concilier conservation du patrimoine et mise en valeur pour le public. Le site tel qu'il se présente aujourd'hui est exactement celui que les archéologues ont laissé à l'issue de la fouille préventive, à la fin du mois de septembre 2007.

4. Nous n'insisterons pas ici sur les difficultés techniques de la fouille sous dalle ; voir BOUIRON, MONTEIL 2011.

## METTRE EN VALEUR LA CRYPTÉ POUR SON OUVERTURE AU PUBLIC

L'arrivée d'une nouvelle municipalité en 2008, sous l'égide de son maire Christian Estrosi, a rendu possible les travaux de mise en valeur du site. Afin de travailler efficacement sur ce projet, un comité de pilotage a été mis en place. Il comprenait les représentants de la municipalité (services techniques et services culturels), la DRAC (le Service régional de l'archéologie, les Monuments historiques et le STAP) et des représentants du Conseil général et de la Communauté urbaine de Nice-Côte d'Azur. Ses membres se sont réunis à de nombreuses reprises, afin d'examiner les propositions à même de résoudre toutes les questions que posait la visite d'un site souterrain. On signalera également les stages réalisés par deux étudiantes en Master 2 professionnel « Réhabilitation et sauvegarde du patrimoine architectural » de l'université de Nice, Daniela Gianardi et Émilie Gourdal, dont les propositions, l'une sur un projet d'accès sur la place Garibaldi et la seconde pour l'aménagement intérieur de la crypte, ont été présentées au comité de pilotage.

Première difficulté pour l'ouverture au public, la question de la qualité de l'air et de l'atmosphère qui régnait sous la crypte. Un système de capteurs de gaz et d'appareils de mesure a été installé avant tout travaux, afin de vérifier l'absence de gaz nocifs. Ceux-ci se sont révélés inexistant. Une ventilation provisoire a malgré tout été installée, par sécurité. Des relevés hygrométriques et de température ont été effectués; ils ont conclu à une humidité relative très importante (voisine de 100 %) et une température fluctuant en fonction de celle de l'extérieur mais avec des variations moins fortes. Il fallait donc envisager la présence de matériaux insensibles à l'humidité. De même, la hauteur de la nappe phréatique, présente à l'intérieur du site malgré des parois mouillées descendant à 13 m de profondeur, a été soigneusement vérifiée. Malgré des hivers très pluvieux, l'eau est toujours restée à un niveau relativement bas, qui restait tout à fait compatible avec la visite du site.

Enfin, dernier aspect pris en compte, la nuisance sonore liée aux passages du tramway sur la dalle. L'anticipation des ingénieurs avec la mise en place d'un isolant, d'une épaisseur de 3 cm, entre la dalle de couverture et la plateforme elle-même, rendait peu gênant le bruit du tramway.

Les travaux d'aménagement les plus importants ont été conduits sur le square Toja, à l'extérieur du site. Ils ont consisté en la création d'un espace permettant de descendre par un véritable escalier au niveau de la crypte. Jusque-là, la descente se faisait par une trappe et un escalier vertical très malcommode placé contre la paroi. Le maire et l'architecte des bâtiments de France ne souhaitant aucune émergence, un simple garde-corps vitré a été installé en surface pour délimiter l'accès à l'escalier, fermé par une large trappe motorisée. En surface, un totem signale la présence de l'accès à la crypte (fig. 4).

Compte tenu de la longueur de l'ouvrage (80 m) et de la présence d'un seul accès, il a été demandé de limiter le nombre de visiteurs à 17 personnes. Ceci impliquait de rendre



Fig. 4 — Le totem et l'accès à la crypte avant la mise en place de l'ascenseur (photo M. Bouiron/SAVN).

Fig. 5 — La passerelle à l'intérieur de la crypte (photo M. Bouiron/SAVN).



Fig. 6 — L'éclairage décoratif (photo M. Bouiron/SAVN).



accessible la crypte sur réservation et de disposer d'une visite guidée avec un guide conférencier du Centre du patrimoine municipal. Il a été souhaité par le comité de pilotage que le cheminement maintienne le groupe hors du contact des vestiges. Une passerelle métallique avec une lisse en bois a donc été installée (fig. 5) ; elle repose sur des platines pour éviter tout poinçonnement au niveau du sol. La largeur courante est de 1,40 m ; elle se rétrécit parfois à 80 cm pour le passage dans les maçonneries. Par endroits, des espaces plus larges permettent de réunir l'ensemble du groupe pour l'explication de vestiges particuliers. Pour rendre plus visibles les vestiges, et pouvoir les distinguer entre eux, un éclairage décoratif a été installé avec une gamme chromatique adaptée (fig. 6). Une nouvelle prise d'air et une nouvelle ventilation complètent l'aménagement technique du site. Enfin, un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite parachève les aménagements avant l'ouverture au public.

## EN CONCLUSION

Les recherches archéologiques réalisées à l'intérieur de cette boîte ont permis de dégager un ensemble complexe d'éléments de fortifications liés à la porte principale de la citadelle de Nice. Ces vestiges monumentaux en parfait état, sont conservés sur 6 m d'élévation. L'ensemble monumental constitue une clef de lecture très précieuse pour la compréhension de l'urbanisme actuel de la ville historique et de son articulation avec la ville moderne. La conservation de ces vestiges et leur présentation au public, à l'intérieur d'une crypte archéologique, ont été décidées en concertation avec la ville, propriétaire des lieux, aujourd'hui très favorable à la mise en valeur de ce patrimoine et d'un point de vue financier quasiment entièrement à sa charge. On signalera ici l'action déterminante de Jean-Marc Giaume, élu de la ville de Nice en charge du patrimoine historique. Le site est aujourd'hui protégé au titre des Monuments historiques.

## BIBLIOGRAPHIE

- BOUIRON Marc, La fortification urbaine de Nice d'après les fouilles de la Porte Pairolière. *In : Actes du Congrès de la Société archéologique de France tenu à Nice (2010), à paraître.*
- BOUIRON Marc, MONTEIL Karine, Archéologie et aménagement urbain : l'exemple de la crypte Pairolière à Nice. *In : DELESTRE Xavier, PERGOLA Philippe éd. – Archéologie et aménagement des territoires. Actes du colloque transfrontalier Menton, 22 octobre 2010.* Monaco, 2011, p. 81-92 (Bulletin du Musée d'anthropologie préhistorique de Monaco, supplément n° 2).
- BOUIRON Marc, MONTEIL Karine, VACASSY Grégory dir., *Alpes-Maritimes, Nice, Pont Vieux et Square Toja. Fortifier la ville médiévale et moderne : les fouilles du tramway.* Nîmes : Inrap, 2010, 1266 p. (Rapport de fouille archéologique, dactylographié).
- DELESTRE Xavier, BUISSON-CATIL Jacques, SUMÉRA Franck, La prise en compte du patrimoine archéologique par le Ministère de la Culture et de la Communication dans le cadre des projets d'urbanisme niçois. *Archéam*, 12, p. 7.
- SUMÉRA Franck, Nice et l'archéologie, histoire d'un rendez-vous manqué ?, *Archéologia*, 499, novembre 2007, p. 34-35.



