

parfaitement avec la fonction de levage des barques. A l'enrochement (E1) on aurait substitué en 1897 le quai du secteur OP05, dans une configuration différente de celle d'aujourd'hui.

Probablement faut-il attribuer à ce "premier port" la pièce de charpente abandonnée au-devant de Notre-Dame du Port (fig. C•7).



Fig. C•7 - Pièce de charpente abandonnée (© CPA)

C2• Le "port actuel"

L'examen des ouvrages, éclairé par l'analyse des illustrations (cartes postales principalement), permet de caractériser leurs modes constructifs et d'évaluer les remaniements dont ils ont fait l'objet. Les constructions d'origine, adaptées à des contraintes et besoins nouveaux, ont évolué et se sont dégradées, tout comme les interventions tardives en réparation ou confortement. A présent, l'état des constructions est critique pour certaines d'entre elles et le projet de confortement - mise en valeur est un enjeu majeur pour la survie du port. La description qui suit met en évidence, pour chaque élément et ouvrage du port-abri, les structures primitives ainsi que celles, plus tardives, issues de réparations et de réaménagements-adaptations. La nomenclature ACCOAST est donnée en rappel (fig. C•8).

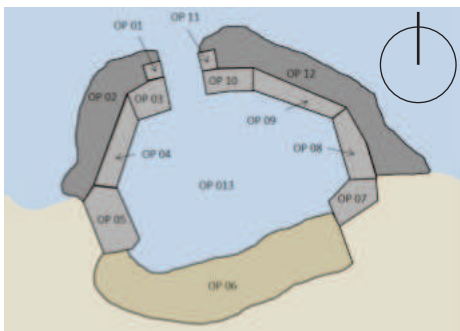


Fig. C•8 - Nomenclature ACCOAST

a• Le quai occidental :

Le quai occidental et son environnement immédiat sont intrinsèquement liés. Il ressort des premières analyses des vues anciennes une modification générale des abords de la rampe d'accès au port. L'aire comprise entre le quai et la rotonde N-D est partagée par un mur qui distingue au nord le plan incliné en calade et au sud des aménagements destinés au carénage des barques. Le terrain, sans végétation, permet d'identifier chaque ouvrage. Ainsi, au sud du mur, le sol, bien qu'incliné vers la grève, est dépourvu des ressauts que l'on découvre aujourd'hui (fig. C•9) et comprend un dispositif

de deux murets parallèles en fond (fig. C•10¹). La date du cliché (≈ 1910) établit, non seulement que l'on a à faire aux dispositions primitives du port-abri, mais, sans doute, à celles plus anciennes du premier port évoqué ci avant. Le muret séparatif est bas et seulement en soutènement de la rampe. A présent, une arase en briques souligne un exhaussement (fig. C•11).



Fig. C•9 - Ressauts au sud du muret (© CPA)



Fig. C•10 - Dispositif destiné aux barques (?) (© AC Cannes)



Fig. C•11 - Rehausse du muret (© CPA)

Une carte postale colorisée (fig. C•12), postée en 1906, confirme la vision de cette partie du port que nous venons de décrire et met en relief une construction faite de



Fig. C•12 - Le quai occidental du port-abri en 1906 (Source : Delcampe)

¹ Cannes, Archives communales, 2Fi3247

murets (M3), le long de la rampe, dont nous n'avons conservé que l'emprise (fig. C•13 & C•14).



Fig. C•13 - Construction M3 (© CPA)



Fig. C•14 - Trace en sol du muret méridional (© CPA)

a1• Ouvrage Portuaire OP5 :

On y voit également le profil du quai (OP05), en pente du nord vers le sud. Sur site, l'inclinaison primitive est visible sous les recharges postérieures (fig. C•15).

L'extrémité méridionale du quai présente une extension triangulaire qui lui a donné plus d'ampleur. Les vues anciennes illustrent le premier état de ce segment de quai (fig. C•16).



Fig. C•15 - Trace de l'inclinaison du quai (© CPA)

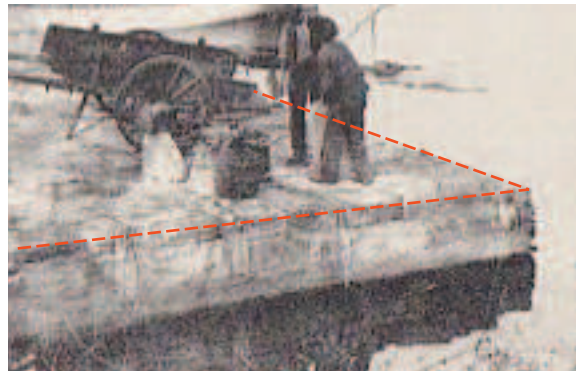


Fig. C•16 - Rive primitive d'équerre du quai OP05 (© CPA)

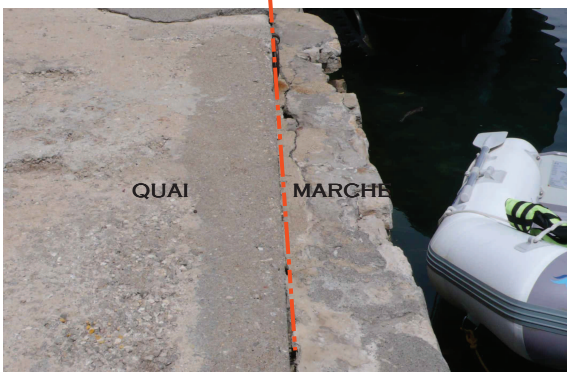


Fig. C•17 - Distinction entre quai et marche (plus basse) (© CPA)

La vue du début du XXe siècle atteste aussi que la marche qui précède le quai est en place. Alors que les observations de terrains montrent que cette marche est adossée à l'ouvrage primitif, sans liaison apparente (fig. C•17), l'iconographie assure que le dispositif est établi en même temps ou très vite après la mise en service du port.

Une plage de moellons surfacés (fig. C•18) et de gros blocs taillés avec soins formant rive du quai (fig. C•19) caractérisent l'état d'origine de l'ouvrage construit à la fin du XIXe siècle.



Fig. C•18 - Revêtement primitif du quai en pierres (© CPA)



Fig. C•19 - Rive traitée en gros blocs (© CPA)

Les organeaux étaient scellés sur la face du premier quai. Une forme de pente en ciment qui condamne une partie de la marche et une série de plateaux de bois tentent de donner au quai la hauteur suffisante au déchargement (fig. C•20 & C•21). Nous avons noté, sur une carte postale du début du XXe siècle, la présence d'une cabane en bois, édiflée sur la rampe d'accès (fig. C•22).



Fig. C•20 - Organeau forgé, scellé sur la face du quai (© CPA)



Fig. C•21 - Platelage bois (© CPA)



Fig. C•22 - Cabane posée sur la rampe (Source : Delcampe)

a2• Ouvrage Portuaire OP04 :

Le segment OP04, qui suit, prend la forme d'un quai de 3,70 m de large, doublé de la marche en pierre et d'un muret de protection (fig. C•23). La hauteur de quai obtenue à l'extrémité septentrionale du tronçon précédent est annulée par une pente inverse en direction du musoir (de +1,25 m à +0,70 m).

La marche, qui devait servir de marchepieds aux occupants des bateaux, est ici bien conservée dans ses dispositions originelles, bien que presque entièrement surfacée en béton.