

**LES TRAVAUX DU PORT D'ANTIBES  
DU XVII<sup>E</sup> AU XXI<sup>E</sup> SIECLE**

**Jean-Bernard LACROIX**

## • La création du port au XVI<sup>e</sup> siècle

Jusqu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle, le port d'Antibes est un abri naturel dont le vaste plan d'eau peu profond<sup>1</sup> est assez mal protégé des tempêtes par la ligne d'îlots rocheux de Sainte-Claire et de Saint-Jaume. Aussi en 1550, la communauté qui a en charge les dépenses du port, décide de construire un môle entre Saint-Jaume et la ville. Ces travaux sont réalisés de juillet à novembre, période où le trésorier rémunère « massons, escadriers et manobiers » qui se sont attelés à l'ouvrage et règle diverses fournitures comme « deux grands sivières<sup>2</sup> et dos petites et sept escodens<sup>3</sup> pour fere le radel à porter les pierres pour assequar »<sup>4</sup> ou encore à Antoine Borel douze florins « per desclapos de jayno<sup>5</sup> per lodit mol et quatre soulz et demy per de cabrions<sup>6</sup> de soan que a forni per lodit mol et dix huict soulz per far acampar<sup>7</sup> las jainos dau cadessaulx ». Ce sont encore trois sous trois liards pour « tres gorbos a campar la caussino<sup>8</sup> », deux florins au commis du contrôle pour « uno jornada que a vaquat la careto a acampar la peiro de Saint Bastian au molle », vingt sous au consul Honorat Boudet pour « huech cabrion de pin et per uno jornada que vacquet en lobet », dix sept florins et demi à Paulon Guirardo de Vallauris « per la caussino que a fornit dau fourny de Clausono », huit sous pour quatre « cabrions », soixante-cinq florins pour d'autres approvisionnements en chaux, « quarante barilles et quarante-deux couffes<sup>9</sup> a un sou pièce », ainsi que « une lieuvre de pernes per las siveros » et « deux bartz de pernes pour fere le radelle ».

Le môle achevé, il est important de protéger l'entrée du port dans ces temps où la région est au cœur des conflits avec les visées italiennes de la royauté française. La décision de réaliser une fortification sur l'île Saint-Jaume étant arrêtée, la communauté délibère en 1552 pour mettre à contribution les habitants qui doivent participer à la construction. Selon le « bon voloyr du Roy nostre sire qu'il a de fayre une forteresse et la édifier sur l'isolet de Saint Jacques<sup>10</sup> au près et entrée du port dudict lieu d'Antiboul, ledict conseil d'ung bon voloyr et bon accort luy a accordé mille jornades pour soy ayder a fayre et construyre ledict obvrage sest avec les quotites suyvantes que toute mayson la ou aura hommes manderont hommes et icelles maysons qui n'auront que femmes manderont femmes et seront comandés par lesdicts consuls ou autres par eux depputés<sup>11</sup>.

Si l'anse est mieux protégée des menaces de la mer et d'éventuels agresseurs, Antibes n'a pas de port véritablement équipé pour accueillir commodément le trafic maritime. Le souhait des habitants est de disposer d'un plan d'eau fermé par deux môles. Sur leur requête, le roi Charles IX leur accorde au mois de septembre 1571 une exemption de l'imposition d'un écu par boisseau de vin pour leur permettre de financer les travaux : « les consuls et habitants de nostre ville d'Antibou nous ont fait entendre ladicte ville estre assize au bord de la mer premyere dudict pays du custe du levant en laquelle a une citadelle gardée par cinquante mortes payes et seroyt très neccessere pour nostre service et commodite de nos subiectz y fere et construyre ung havre et port pour y retirer et loger notre armée de mer, gallères et aultres vaisseaulx et pour cest effect continuer et parachever deux molles dedans la mer que lesditz habitants ont commencé de fere et délaissés imparfaictz par faulte de moyen de satisfere aux fraiz neccesseres qui est occasion que

<sup>1</sup> Il faut régulièrement en curer l'accès comme en témoigne une dépense au compte de 1506 : « item pus avem pagat per doas aisadas per curar lo port » (AC Antibes, CC31, f°2)

<sup>2</sup> Brancard

<sup>3</sup> Première et dernière planche d'un billon

<sup>4</sup> AC Antibes CC35 compte de 1550, document communiqué par Mme Froissard, conservateur des archives d'Antibes

<sup>5</sup> Poutre

<sup>6</sup> Chevron

<sup>7</sup> Transporter

<sup>8</sup> Chaux

<sup>9</sup> Panier ou manne pour le transport

<sup>10</sup> Saint-Jaume

<sup>11</sup> Relevé par Dor de la Souchère (22S5), information communiquée par Mme Froissard

ledict commencement est ruyné et endomagé par la mer. »<sup>12</sup> La valeur correspondant au droit devra être consacrée à l'achèvement des travaux sans aucune discontinuation et à l'entretien ultérieur des ouvrages.

### ● Les grands travaux du XVIIe siècle

Mais déjà la région commence à subir les tragiques effets des guerres de religion et les troubles conduisent à la récession. Le trafic du port relativement modeste a continué de se dégrader au début du XVIIe siècle par suite d'envasement. Depuis quelques années le négoce du port périclité, écrit en 1633 Henri de Séguiran,<sup>13</sup> les bassins se sont envasés. Il y a cinquante ans que les galères royales ne peuvent plus y pénétrer. Les marchands des villages voisins vendent et embarquent leurs marchandises et leurs fruits, soit au passage de la gabelle à Vallauris soit au petit port de Biot à l'embouchure de la Brague. La flotte d'Antibes qui souffre de cette concurrence ne comprend qu'une douzaine de tartanes de la portée de quatre cents à mille quintaux et environ soixante petits bateaux utilisés pour la pêche. Les tartanes transportent du vin, un peu d'avoine et des figues sur la côte italienne, notamment à Gênes. Plusieurs barques assurent en outre un service régulier de voyageurs et de marchandises avec Nice et Villefranche.

L'ensablement par des apports de courants marins qui laissent des dépôts à l'entrée de l'anse Saint-Roch crée une situation d'autant plus périlleuse pour le trafic que l'entretien est négligé en raison des difficultés financières de la communauté après une longue période de guerre à la fin du XVIe siècle. L'économie de la ville s'en trouve lourdement pénalisée et les consuls tentent d'impliquer l'administration royale pour financer les travaux estimés à cinquante mille livres, ce que ne peut supporter une ville « accablée de dettes ». L'argument des consuls est le rôle militaire que peut jouer le port d'Antibes : « si l'on ne se hâte, le port sera bientôt comblé, le gouvernement manquera du seul port qui est à la frontière du royaume et le premier du côté de l'Italie à la porte des ennemis<sup>14</sup>. » Les consuls ne restent pourtant pas inactifs ; en attendant de pouvoir procéder à une imposition qui permettrait d'engager les travaux, le 27 septembre 1628 ils commandent un ponton pour creuser à Louis Rainaud « maître d'aïsse<sup>15</sup> ». Le devis prévoit qu'il mesurera quarante pans<sup>16</sup> de long sur sept de large. Il s'y ajoutera un esquif de vingt pans de long, sept de large et de deux et demi de haut. Ponton et esquif seront entièrement noirs. L'acte précise qu'« attendu qu'il est déjà fort avancé suivant le dit accord », il sera construit pour le 15 octobre moyennant six cents livres. Le 23 novembre le ponton est effectivement livré et tiré à terre « au port et havre d'Antibes » à la satisfaction des consuls qui reçoivent décharge du solde des travaux<sup>17</sup>. Il n'est pourtant pas certain que l'opération de curage ait pu se faire. En effet vingt ans plus tard, la visite de Henri de Séguiran confirme que la question n'est toujours pas réglée. Ce ne sont d'ailleurs pas quelques travaux de curage ponctuels qui pourraient faire espérer un essor du trafic. Aussi les Antibois réclament une opération d'envergure consistant dans le dragage complet du bassin et la construction d'un quai à la pointe de l'île Saint-Jaume de manière à agrandir le port grâce à une jetée prolongée en mer. La requête des consuls ne trouve malheureusement pas d'écho favorable auprès de l'administration royale. Dans les années qui suivent on est plus préoccupé par la menace navale et par les conséquences de la prise des îles de Lérins par les Espagnols et c'est au rehaussement du rempart de la Tourraque et de la courtine du port que l'on s'affaire.

---

<sup>12</sup> Archives communales d'Antibes DD14, information communiquée par Mme Froissard

<sup>13</sup> Henri de Séguiran président de la cour des comptes de Provence avait été chargé d'une mission d'inspection pour connaître la situation des ports du littoral de Provence

<sup>14</sup> cité par E. Tisserand, *Histoire d'Antibes*

<sup>15</sup> Maître d'aïsse, terme qui désigne les charpentiers de marine

<sup>16</sup> Le pan, huitième de la canne, équivaut à environ vingt-cinq centimètres

<sup>17</sup> ADAM 3E81/31, f°537v°

Il faut attendre 1648 pour qu'on entreprenne enfin des travaux importants au port. Le contrat passé le 14 janvier entre les consuls d'Antibes et Honoré Raynaud marchand rappelle la gravité de la situation : « comme soyt que depuis longtemps, à cause de la pauvreté et grandes surcharges que le corps de la communauté de ceste ville d'Antibes, elle n'ayt peu entretenir ny cruser le port que noz predeseseur y ont faict construire à grands fraicts et despans et que par ce moien il soyt venu à ce combler en fason que les navires, gallions ni barques ne peuvent plus avoir retrette ny y muiller l'ancre et que la communauté en soufre par la cessation du comersse.»<sup>18</sup> A plusieurs reprises depuis 1628, les consuls ont délibéré pour entreprendre ces travaux mais faute de fonds ils n'ont pu les mettre à exécution. Finalement en 1647 la décision est prise de lever une taille sur tous les habitants. Une fois le devis établi, les travaux sont adjugés aux enchères au moins disant, Honoré Raynaud<sup>19</sup>, qui s'engage à mener à bien le chantier moyennant la somme de seize mille livres. Il reçoit immédiatement à titre d'avance quatre mille livres des mains de Jean Decormis trésorier de la communauté. Six mille livres seront versées au démarrage du chantier lorsqu'il aura été installé et le reste à mesure du travail. Le contrat précise que Raynaud pourra laisser quatre pans de terrain « contre la muraille vieille du petit quay dudit port et huit pans du cousté de la muraille Sainte-Claire pour empêcher la communication des eaux tant du cousté du grand bassin dudit port vers couchant que du cousté du levant et quelles ne le troublent en son crusemant, laquelle terre ou sable sera après obligé de tirer ». Si dans un délai d'un an Raynaud n'a pu creuser que les deux tiers du bassin il pourra en obtenir la réception partielle. Antoine Millot également marchand à Antibes se porte caution pour Raynaud. A la suite du marché est transcrit le devis qui précise le contenu des travaux .

« Premièrement, il sera fait une muraille quy joindra le petit quay distante du coing de la platte forme nouvellement construite de dix huit pans a droite ligne de l'autre muraille du terrassement faict sur la porte de la Marine et tirera ladicte muraille vers la chapelle ou estoit autresfois Sainte Claire<sup>20</sup> et sera de longueur de quarante trois pans adjustar et de la largeur de celle dudict terassement et, de la, faisant retour vers la tenaille<sup>21</sup> aussy nouvellement faicte jusques à quarante cinq pans proche de la dicte tenaille ; de là apres la dicte muraille sera continuée à la mesme distance et jointe à la plus basse muraille quy va audict Sainte Claire, lesquelles deux dernières murailles seront bien et deubemant allignes et de la mesme hauteur de celle dudict petit cay et auront quatorze pans d'auteur compris le fondemant et huit d'espaisseur, reduicte à six a fleur d'eau et de là en sus à quatre. La terre ou sable dudict fondemant sera levée par l'entrepreneur et mise entre ladicte tenaille et muraille a niveau d'icelle et non plus hautement, sera ledict fondemant faict de gros quartiers de pierre sèche et, depuis le fondemant jusque a niveau de l'eau et en sus, bastie à chaux et sable et bien deubemant revestue le dessus de ladicte muraille couverte de grandes pierres à la façon dudict petit cay.

En second lieu sera faicte une autre muraille quy prendra depuis la pointe dudit petit cay et sera bien et deubemant adjoustée a icelluy quy aura a ladicte pointe seze pans dhauteur compris le fondemant et se viendra joindre et continuera jusques au coin de ladite platte forme reduitte à quatorze pans d'hauteur compris ledict fondemant et aura pareillement huit pans despaisseur au fondement reduite a six a fleur d'eau et de la en sus a niveau dudict petit cay sera de l'espaisseur de quatre pans et sera ledict adjustemant et muraille jusques a fleur d'eau de gros quartiers de pierre seche et le restant de bonne massonerie a chaux et sable et le dessus couverte de grandes pierres a la fasson quy est presantement ledit petit cay et pourra l'entrepreneur se servir des grosses pierres et murailles quy sont sur ledict petit cay vers ledict androict en reparant ce quil aura debasty par get de terre et pavé.

---

<sup>18</sup> ADAM 3E105/ 34, f° 23

<sup>19</sup> C'est lui qui était le trésorier de la communauté en 1647

<sup>20</sup> L'îlot Sainte-Claire est le plus proche de la ville

<sup>21</sup> La tenaille est un élément de fortification bastionnée protégeant la courtine

En troisième lieu sera crusé tout le bassin dudict port prenant puis ladicte pointe a droite ligne et jusques à la pierre feu Saint Jaume<sup>22</sup> relevée inclusivement et toute la capacité jusques aux meurailles quy tournant ledict bastion tant du costé de levant, de midy que couchant en sorte que dans ladicte contenance il y aye douze pans d'eau et de profondeur depuis l'alignement dudit petit cay et susdicte pierre feu Saint Jaume reduicte a unze au mittan dudict bassin et à dix contre les dictes meurailles et ce faisant l'entrepreneur sera obligé obter les fondementz des vieilles meurailles quy se trouveront dans ledict bassin et tous les rochers et jettera la terre ou sable qu'il tirera dudict bassin et la fera pourter sur un petit espace quy est entre ladicte chapelle Sainte Claire et ladicte pierre feu Saint Jaume ou entre ladicte chapelle Sainte Claire et ladicte tenaille du costé de midy jusques au niveau des meurailles<sup>23</sup> quy y sont, et toutes les pierres quy seront dans ledict bassin appartiendront à l'entrepreneur et, la ou en crusant on trouvera des rochers fixés et quy ne pourront estre obstés pour donner ladicte profondeur, a ce cas cy ladicte communauté fait la despence ou quil ne puisse donner ladicte profondeur sera detraict au profit de la dicte communauté du prix et somme pour laquelle la besoigne sera dellivrée à proportion du toutal dudict crusemant.

Et finalement sera fait un canal puis l'alignement de la pointe dudict petit cay et susdicte pierre feu Saint Jaume tirant vers le port en entrée dudict port pour servir de passage aux navires, gallaires ou barques quy ce voudront louer dans ledict bassin, lequel canal aura trante deux pans de largeur et douze de profondeur jusques a fleur d'eau et de longueur jusque a ce qu'on trouve douze pans de fonds devers ladicte entrée. »<sup>24</sup>

Raynaud et Millot s'attèlent aussitôt à la préparation du chantier. Il faut se procurer de la pierre. Honoré Raynaud s'adresse aux frères Jean Antoine et Bertrand Guilhon de Vallauris qui seront payés vingt sous par jour chacun.<sup>25</sup> Ils font couper une centaine de pins à environ « une arquebusade » de la côte près du Loup et, le 1<sup>er</sup> avril 1648, ils traitent avec Gaspard Dozol du Bar pour en assurer le transport jusqu'au lieu de Saint-Véran à Cagnes au bord du Loup d'ici à la fin du mois.<sup>26</sup> Quatre jours plus tard ils passent un marché<sup>27</sup> de fourniture de quarante muids de chaux avec six travailleurs de Valbonne qui doivent la cuire dans un four du quartier de Sartoux et la livrer à Antibes au prix de quatre livres seize sous le muid<sup>28</sup> soit cent quatre-vingt-douze livres. Le 13 juin, la commande a été honorée.<sup>29</sup> Pourtant le chantier n'avance pas comme le souhaiteraient les consuls et le 28 octobre 1649 il font enregistrer par devant notaire une sommation à l'encontre de Raynaud et de Millot. En effet le creusement d'une partie du bassin du port prévoyait une profondeur de dix pans contre le quai le plus proche de la ville, onze au milieu et douze ailleurs. Il fallait en outre faire une partie du quai du bassin et « ansandre aussi d'une muraille le costé du petit quai dudict crusement pour en éviter la chute »<sup>30</sup>, réaliser un canal à l'entrée du port jusqu'à rencontrer des fonds de trois mètres. Or, selon les consuls, les entrepreneurs « ont désisté le travailh » et perdu beaucoup de temps pour tenir les délais. Un compromis signé le 25 juillet 1650 chez maître Honoré Mellian entre Honoré Raynaud d'une part, Antoine Millot et Louis Raynaud d'autre part confirme les difficultés en partie liées à une évidente mésentente entre les entrepreneurs. Honoré Raynaud pousuit non seulement ses associés pour qu'ils participent chacun au tiers des dépenses mais également la communauté d'Antibes

---

<sup>22</sup> L'îlot Saint-Jaume se situe entre celui de Sainte-Claire et le Fort-carré

<sup>23</sup> Ce qui permettait par remblais de créer une continuité entre la ville et l'îlot Saint-Jaume

<sup>24</sup> ADAM 3E 105/34, f° 23 et 29 (devis). Le contrat a été enregistré chez deux notaires Boneau et Textoris. La profondeur de 3 mètres reste relativement réduite

<sup>25</sup> ADAM 3E27/70, f° 29

<sup>26</sup> ADAM 3E27/70, f° 142

<sup>27</sup> ADAM 3E27/70, f° 153

<sup>28</sup> Le muid valant seize quintaux à raison de 120 livres le quintal

<sup>29</sup> quittance 3E27/70, f°291

<sup>30</sup> ADAM 3E27/126, f° 519

« pour veoir recepvoir la besoigne ». <sup>31</sup> Le procès est engagé devant le lieutenant au siège de Grasse, les consuls ayant eux-mêmes porté plainte en dommages et intérêts « a faulte d'avoir satisfait au contenu dudit acte de prisfait dans le temps pourté par icelluy. » Les parties acceptent de s'en remettre aux conclusions de Honoré Lombard juge à Antibes et d'Antoine Léon avocat à la cour qui ont mission de définir s'il s'agissait d'une association ou d'une simple caution.

Quelques mois plus tard, après avoir réglé leur différend <sup>32</sup> Honoré Raynaud, Antoine Millot et Louis Raynaud, pour satisfaire l'ordonnance du juge, « prix factiers et associés respectivement au crusement du bassin et canal du port », font appel à trois mariniers de Savone pour réaliser le canal depuis le bassin qui a été creusé conformément au devis enregistré le 14 janvier 1648, « tirant vers le chasteau fort <sup>33</sup> dudict Antibes et entrée dudict port pour servir de passage aux navires, gallères, barques quy se vouldront loger dans ledict bassin. » <sup>34</sup> Toute la terre, fange, sable et pierre qu'ils extraieront seront transportés en dehors du port et déposés sur le rivage depuis l'île Sainte-Claire jusqu'à la « Bonbardière ». Raynaud devra leur fournir quatre cuillères en fer qu'il possède ainsi que le bois nécessaire pour établir le canal. Le travail devra être terminé au mois d'août moyennant cinq cent cinquante reales d'Espagne payables en quatre parts au fur et à mesure de l'avancement du travail. Mais le 11 mai Raynaud est à nouveau en conflit avec ses associés requérant la vente de bois provenant de Vaugellade acheté au sieur de Thorenc et d'une tartane qui n'est pas terminée afin de satisfaire la première échéance. <sup>35</sup> Le 24 mai il doit renouveler sa sommation, <sup>36</sup> demandant à pouvoir se rendre avec la tartane à la Ciotat ou à Martigues pour y vendre le bois faute de quoi le chantier du canal serait retardé au risque de devoir des dommages et intérêts. Deux mois plus tard la situation est toujours bloquée : Raynaud a pourvu aux deux tiers des dépenses mais Millot se refuse à payer sans rédition des comptes par Raynaud, exigence formulée selon lui dans l'ordonnance du lieutenant des soumissions au siège de Grasse du 8 juillet 1651 <sup>37</sup>. Malgré tout Raynaud doit honorer ses engagements et le 5 août, il reçoit quittance de trois cent quatre-vingt-huit livres qu'il a versées aux sous-traitants pour la seconde échéance après s'être assuré un prêt qu'il doit rembourser pour la Saint-Michel. <sup>38</sup>

C'est le 31 octobre qu'Augustin Escottou et Joseph Jourdan perçoivent le troisième quart et un acompte sur le solde, preuve que les travaux sont en passe de se terminer. <sup>39</sup> Le 16 janvier 1652 Honoré Raynaud vend la pierre provenant du creusement qu'il a entreposée autour du port depuis la grande porte jusqu'à l'île Saint-Jaume. <sup>40</sup> Deux ans plus tard, la communauté décide d'élargir le canal sans doute insuffisant pour le trafic. Le 25 juillet 1653, le patron génois Illaire Ignegou <sup>41</sup> accepte de s'en charger. L'élargissement portera sur soixante pans sur la longueur de cinq cents pans avec douze pans d'eau. <sup>42</sup> Il devra fournir bateaux, matériel et main d'œuvre. Le sable et la pierre extraits du dragage seront transportés sur la plage de la Bombardière. Moyennant deux mille quatre cents livres le travail devra être achevé au mois d'octobre. Dès le lendemain pourtant Illaire Ignegou fait rémission du prix fait <sup>43</sup> à Louis Raynaud maître d'ache et à Honoré Jacomin maître maçon d'Antibes selon les mêmes clauses et conditions. Ce sont eux qui étaient déjà associés en 1652 comme entrepreneurs de la construction du bastion du port « du

---

<sup>31</sup> ADAM 3E27/111, f° 330v°

<sup>32</sup> Les archives judiciaires sont lacunaires pour cette période

<sup>33</sup> Le Fort carré

<sup>34</sup> ADAM 3<sup>E</sup> 27/71, f° 236 5 mai 1651

<sup>35</sup> ADAM 3E27/71, f° 246 11 mai 1651

<sup>36</sup> ADAM 3E27/71, f° 271 v°

<sup>37</sup> ADAM 3E27/71, f° 341

<sup>38</sup> ADAM 3E27/71, f° 358 v°

<sup>39</sup> ADAM 3E27/71, f° 462 v°

<sup>40</sup> ADAM 3E27/128, f° 24 v°

<sup>41</sup> Il signe Illario Gnecho. Il apparaît sous le nom de Genegou dans le rapport de visite du 17 juillet 1654

<sup>42</sup> ADAM 3E81/68, f° 121

<sup>43</sup> ADAM 3E 81/68, f° 123

coté levant ». <sup>44</sup> Le rapport de visite établi le 17 juillet 1654 conclut à la parfaite exécution des travaux avec des mesures conformes allant même jusqu'à treize pans de profondeur <sup>45</sup>. Devant réaliser de petites réparations du « molle et rive neufve » le 16 février 1654, les consuls achètent pour quatre livres de pierre de taille qui se trouvent dans la cave d'une maison située rue des Crottes. <sup>46</sup> Ainsi après cinq ans de travaux, le port mieux défendu par un ouvrage bastionné, mieux protégé et surtout disposant d'un bassin aisément accessible depuis la haute mer par un chenal offre à Antibes des conditions beaucoup plus satisfaisantes pour faire face à la concurrence car le cabotage joue toujours un rôle prépondérant en raison de la médiocrité du réseau de transport terrestre.

Au milieu du XVIIe siècle les ingénieurs et notamment Pierre de Bonnefons <sup>47</sup> envisagent de prolonger le quai qui relie la ville aux îlots Sainte-Claire et Saint-Jaume tandis qu'un autre môle partant de la pointe du Fort-Carré permettrait de fermer l'anse. Ainsi non seulement elle serait abritée des vents mais surtout cela empêcherait que les courants marins ne la comblent progressivement. L'ouvrage est d'importance mais Antibes n'est pas une priorité pour l'administration royale. Tout au plus assure-t-on l'entretien courant de fortifications.

Pourtant, après deux décennies, l'ensablement du port est à nouveau préoccupant. Arasy qui en est le témoin, situe le début des travaux au 25 mai 1680. <sup>48</sup> Cette fois ce n'est pas la ville qui s'en charge mais les ingénieurs du roi. Esprit Turc viguier de la ville de Martigues est l'entrepreneur des « travaux et ouvrages que sa Majesté fait faire au port d'Antibes. » Esprit Turc s'adresse à un maître d'ache de Toulon, Thomas Angalier pour la « fabrique tant des pontons barques plattes que batardeaux faits pour le creusement du port ». <sup>49</sup> Après avoir établi le batardeau « à présent en estat » il en sous-traite le creusement à Pierre Charles marchand, Nicolas Renard <sup>50</sup> maître menuisier d'Antibes et Honoré Allegre maçon de Cannes. Ceux-ci « promettent sollidèremment de cruxer jusques à quinze piedz de profondeur suivant le devis qui en a este fait par Monsieur de Nicquet et ordre du sieur Corneille ingénieur ». Pour creuser, le batardeau doit être « tenu a pied sec ». Les entrepreneurs n'ont à fournir à leurs frais que les ouvriers, « besches et aissadous <sup>51</sup> necesseres pour fere ledit cruxement ». Turc doit leur procurer « quarante sivieres avec leurs bricolles, <sup>52</sup> cinquante peles fer manchées de bois, ensemble tous les pontz et coufes ». Si les ouvriers trouvent dans le batardeau « roc, tuf, saffre ou murailles massonnées », ils ne sont pas obligés de les extraire à l'exception de cinquante pierres de quatre quintaux chaque. Au delà Turc doit les faire rompre à ses frais. Le déblai est payé deux livres sept sous la toise cube. Le toisé est effectué chaque semaine le samedi soir et ils en sont payés le dimanche. Une avance de trois cents livres est consentie aux entrepreneurs. Le batardeau étant à sec le travail doit commencer dès le 28 avril et durer de trente à quarante jours. Mais le marché reste sans suite car, dès le 4 mai « par disgrâce, ledit batardeau sest remply d'eau sur les dix a onze heures de nuit ». <sup>53</sup> Heureusement l'heure tardive de l'accident a sans doute évité des victimes parmi les ouvriers. Trois cent une toises cubes de déblais avaient néanmoins été évacuées soit la valeur de sept cent huit livres. Désormais il faut reprendre le batardeau et le

---

<sup>44</sup> Quittance du 18 mai 1652, voir précédent article sur les travaux militaires à Antibes du XVIIème siècle. Il s'agit du bastion de l'île Saint-Jaume (actuel chantier naval opéra)

<sup>45</sup> ADAM 3E27/114, f° 283

<sup>46</sup> ADAM 3E27/114, f° 82

<sup>47</sup> Il a dessiné le plan d'un projet de fermeture de l'anse Saint-Roch

<sup>48</sup> Arasy, *histoire d'Antibes*, 1708. Le prix fait a été enregistré chez maitre Arnaud à Toulon le 14 mai 1680. Tisserand parle de travaux sans donner aucune précision ni date vers 1672. Cette information peu crédible correspond probablement à des projets constamment remis

<sup>49</sup> ADAM 3E27/19, f° 135 v°, le 10 mai 1681 Thomas Angalier s'engage à rembourser à Esprit Turc cent soixante livres que ce dernier a versées pour lui aux maitres d'aches qui ont travaillé pour Angalier.

<sup>50</sup> Se rencontre aussi sous la forme Regnard

<sup>51</sup> Aissadou : houe

<sup>52</sup> Bricolle : pièce d'arrimage

<sup>53</sup> ADAM 3E27/138, f° 292 v°

vider. Le 13 août 1681, Esprit Turc traite avec Jean Bonneau bourgeois d'Antibes pour « l'entretienement et puizeimant des eaux a l'un des batardeaux qui est dans ledit port celluy qui est le plus proche du grand quay moyenant la somme de trois cens livres de trois en trois jours ». <sup>54</sup> Turc de son côté promet d'ici dimanche prochain « de fere vuidier les eaux de l'autre batardeau joignant celluy ci-dessus » et d'entretenir « la terre qui a été jectée dheors dudict batardeau en manière que les eaux de la mer ne puissent incomoder de faire ledit espuisement ». Turc fournira à Bonneau tous les « barrilz, pompes et autres outils nécessaires servant pour ledit espuisement dont ledit Bonneau se chargera pour remettre le tout audit sieur Turc en lestat que toutes choses se trouveront à la fin dudict travail sous estre ledit Bonneau tenu de la rupture d'aucun desdits outillz ». <sup>55</sup> Deux jours après c'est encore à Jean Bonneau associé à Jean Rostan bourgeois d'Antibes que Turc donne à prix fait « le reste du cruzement et vuidange quy est a faire de la terre, boue et gravier du batardeau qui est présentement à sec dans le port » moyennant deux livres dix sous la toise. Ils doivent commencer dès le lendemain matin « avec tel nombre de geans quy sera possible a eux d'avoir ou quy luy seront fournis par ledit sieur Turc et sans pouvoir lesdits Rostan et Bonneau rejeter aucune famme propre a porter la couffe, lesquelz continueront ledit cruzement jusques a la proffondeur de quatorze a quinze pieds portée par le devis qui a esté remis au sieur Turc lors de son acte de bail ». Turc fournit tout le matériel nécessaire consistant en « sappes, pelles, beches, bayards et couffes à porter terre, ensemble les planches nécessaires pour faire le pont quil sera treuve a propos pour faire passer les geans quy travailleront audit crusemant et charriage de la terre ». Turc doit régler mille cinq cents livres tous les cinq jours à Bonneau et Rostan qui se chargent de payer le charriage à raison de quatre sous les cent couffes. Le volume de curage sera mesuré chaque samedi. Le 19 août Jean Bonneau renonce à l'association avec Jean Rostan. La décharge est signée chez le notaire en présence de plusieurs témoins dont Jean Legendre « de la ville de Thoullouze employé présentement aux traveaux du port dudict Antibes. » Outre la technique de creusement à sec on utilise également le procédé traditionnel des dragages. Pour les réaliser, le 18 mai 1682, Esprit Turc commande à Pierre Rebecou, maitre charpentier de marine, deux « batteaux percés portant une thoize <sup>56</sup> et demy chacun de la mesme fasson que les deux premiers qui avoint este faitz et qui sont encore en estat pour servir a recevoir la vaze tirée par les machines du crusage dudict port et les remettre en estat de travailler dans deux mois prochains ». <sup>57</sup> Rebecou fournira le bois et tous les matériaux nécessaires à la construction à l'exception des rames et de l'ancre. En échange Turc lui cède deux tartanes « qui avoint esté ouvertes par ledit Rebecou pour servir a recevoir la vaze des pontons ».

Au début du mois de janvier 1683 Turc entreprend les ouvrages de maçonnerie du port avec le concours de Honoré Allegre et d'Antoine Courmes maitres maçons de Cannes. Il s'agit de faire « toutes les murailles quy restent à faire dans ledit port tant pour la closture d' icellui, massonnerie sur la gettée que la massonnerie du quay dans le batardeau et generallement toute la bastise qui sera necessaire a faire dans ledit port » <sup>58</sup> moyennant six livres par toise cube « pour la facon et le travail desdists entrepreneurs ». Ils doivent poser « toute la plainte, courdon et autres pierres de tail qu'on employera dans toutes les susdites murailles ». Turc se chargera de les faire porter « au devant de l'atelier où elles seront employées ». Quant aux pierres nécessaires pour la maçonnerie du môle il les transportera sur la jetée. Il mettra à disposition des maçons les bateaux plats destinés à l'approvisionnement en « chaux, sable et pourcelaine <sup>59</sup> ». Par ailleurs « les entrepreneurs promettent sollidairement de faire toutes les voutes quy leur seront ordonnées desquelles il leur sera payé a plain le vuide despuis l'impost en haut et se pourront servir de tous

---

<sup>54</sup> ADAM 3E81/81, f° 206

<sup>55</sup> ADAM 3E81/81, f° 179 v°

<sup>56</sup> La toise équivaut à la canne

<sup>57</sup> ADAM 3E81/81, f° 355

<sup>58</sup> ADAM 3E 27/140, f° 12

<sup>59</sup> Pouzzolane



les cindrages et pontz quy ont desja servy ausdites murailles lesquelz lesditz entrepreneurs randront a la fin dudit travail »<sup>60</sup>. Selon Arasy, c'est alors que la tour dite de Saint-Jaume a été démolie pour dégager la plate-forme du bastion du port. Le 13 janvier 1683, les patrons Pierre et Honoré Pallanque père et fils vendent à Jacques de Cornille pour son cousin Esprit Turc sept cent douzaines de couffes en bois à deux anses pour « l'enlevement de la terre du grand bastardeau quon doit faire dans ledit port »,<sup>61</sup> au prix de vingt quatre sous la douzaine. Turc veut en disposer pour Pâques car il faut profiter de la belle saison pour lancer les travaux.

Jean Arasy qui en a été le témoin garde le souvenir ému des belles découvertes archéologiques qui ont accompagné ce grand chantier : « l'espusement de l'eau du bassin commença le 24 may 1683, par machines et à la main avec le baril, par des rangées d'hommes sur des eschafauds de bois. Il faisoit beau voir ce bassin, creusé à sec par un bastardeau qui tenoit l'eau suspendue à plus de 25 pieds d'élévation.<sup>62</sup> Tout le fond fust aplani par plus de 2000 ouvriers, sur une terre forte comme du tuff, et nous y avons vu jouer des parties de ballon, curiosité qui attiroit tout le voisinage. La digue de ce bastardeau fust doucement rompue le 12 aoust 1683 et l'on a continué par la suite tous les autres ouvrages. L'on trouva dans l'excavation deux plans de galère antique, n'ayant que des clous de cuivre et de fonte dans les entablements, un candelabre de marbre, des larmoyrs de terre cuyte et des lampes perpétuelles de mesme, beaucoup de belles médailles bien conservées de presque tous les douze empereurs et de plusieurs autres de ceux qui les ont suyvis jusqu'à Decius ; il en avoit de grand et de moyen bronze et un grand nombre de cuivre de Corinthe de toute qualité ». Il évoque également le regrettable comportement des entrepreneurs qui n'ont pas hésité à détruire deux tombeaux galloromains : « les nouveaux ouvrages du port nous ont fait perdre une autre belle antiquité. C'estoit un devant de tombeau de pierre vive de six pieds de long et quatre pieds de haut. Cette pierre estoit posée dans un lieu apparent, contre l'ancien grand quay ; le nouveau dessein des fortifications du port en ayant occasionné la démolition pour y construire celluy que nous y voyons présentement, un inspecteur chagrin ne vouleust pas qu'on levast cette pierre pour la placer dans un lieu apparent de ce mesme quay nouveau ou ailleurs, et la fit rompre en diverses pièces employées ensuite indifféremment dans la maçonnerie. Il fit aussy rompre un tombeau de marbre tout entier, presque de mesme longueur, mais pas si haut ; les Antibois l'avoient placé avec adresse à deux pieds, sur la porte d'une tour ditte de Saint-Jaume, qui deffendoit l'entrée du port ; cette tour a esté démolie pour la nouvelle plate-forme ».

Les travaux ne sont pourtant pas achevés en 1683. Niquet ingénieur du roi en Provence et Languedoc est chargé d'établir un projet de contrejetée au devant du môle neuf. Le devis des ouvrages à réaliser au port d'Antibes est enregistré par maitre Arnaud Serrat le 24 août 1686. La contrejetée au devant du môle neuf sera faite « par lits de trois piedz de haut ou environ avec toutes sortes de pierres, scavoir de quantité des plus grosses qui pourront estre enlevées et portées par les pontons a roue dont on sest servy jusques a presant, de moyennes et de petites jusques aux décombres de carrière jectant les unes parmy les autres alternativement. Le pied du talud extérieur sera fait de trois ou quatre rangées de grosses pierres le plus regullièrement que faire se pourra, suivant les allignemants et tracés par l'ingénieur, convenablement a la grosseur des pierres, de manière quelles se touchent sans estre les unes sur les autres. L'espace entre ces rangées de grosses pierres et le molle neuf sera rempli de toultes sortes jusques a ce quil soit eslevé et peu prez de niveau à la hauteur des grosses, ensuite on fera pareillement un autre lit et ainsi de suite jusques a un pied au dessus de l'eau diminuant la largeur de chasque lit . « Le dessus sera couvert des plus grosses pierres arrangées de sorte quelles se touchent les unes les

---

<sup>60</sup> Le prix fait exécuté a été soldé en 1686

<sup>61</sup> ADAM 3E27/140, f° 26 v°. Prix fait exécuté et annullé le 23 octobre 1683

<sup>62</sup> Le témoignage d'Arasy est fiable mais il n'est pas exempt d'exagérations comme ces vingt-cinq pieds évidemment faux puisque le devis prévoit quinze (au XVIIIe siècle on portera la profondeur à seize). De même on peut fortement douter de l'importance de la main d'œuvre qui n'a vraisemblablement jamais atteint ce nombre.

autres ; ensuite on emplira bien les vuides avec d'autres de toutes sortes qu'on y ajustera proprement avec soin et affin que la mer ne les puisse remuer ; on observera d'en mettre quelques unes de pointe a chasque vuide en manière de coins pressées a coups de masses de bois. Les pierres seront toisées à l'ordinaire par les bateaux et pontons qui les voiteront. »<sup>63</sup> L'entrepreneur prendra la pierre autour du fort ou du cap et « particulièrement dans la place Saint-Jaume jusques à ce quelle soit abaissée convenablement. » Par ailleurs on prévoit de paver les quais « avec de pettitz cailloux posez de pointe bien uniment en sable, bien batus a reffus de demoiselle pesants vingt-cinq a trante livres donnant environ deux pouces de pente par toise depuis le pied des murailles jusques aux bords des quais ».

Le 24 août 1686, Louis Girardin de Vauvré conseiller du roi, intendant de la justice, police et finances des armées navales des mers du Levant, réparations et fortifications des places maritimes de Provence à Toulon, procède aux enchères des travaux. Jacques de Cornille fait l'offre la plus intéressante et obtient le marché. Il doit fournir tous les outils, poudre, machines, bateaux et ouvriers nécessaires « pour arracher lesdites pierres et les porter au lieu qui lui sera indiqué par Monsieur Corneille ingénieur du roi et de la marine du despartement dudit Antibes, excepté les deux grandes machines à roue et une des barques plattes qui lui seront remises par le sieur Esprit Turq viguier du Martigues cy devant entrepreneur des ouvrages dudit port, en estat de travailler, a l'entretien desquelles ledit sieur Cornille entrepreneur y sera obligé et de les rendre a la fin dudit travailh ». L'entrepreneur sera payé douze livres la toise cube de pierres « jectées pour la dite contrejectée », et douze sous la toise carrée pour le pavé de cailloux. Le lendemain Louis Girardin de Vauvré procède à la mise à prix du creusement du port qui se poursuit. En effet le 4 mai 1686 Jean Cornille l'a sous-traité pour le compte d'Esprit Turc à Pierre Rebecou charpentier de marine d'Antibes. Or celui-ci fait une offre plus avantageuse proposant de s'en charger directement à raison de trois livres cinq sous la toise cube au lieu des trois livres quinze sous arrêtés dans le contrat enregistré à Toulon, chez maître Arnaud en 1680. Rebecou s'engage à réaliser « le crusemant qui est encore a faire dans ledit port ». Il utilisera quatre machines et pontons et quinze gabarres. Au moment de la passation du marché, tout le matériel qui sert aux travaux est confié à Rebecou qui signe la prise en charge chez maître Arnaud Serrat. Il dispose ainsi de quatre machines pour creuser, huit cuillères, huit chaînes, quatre gros « rés », seize « polloniers », huit « matteraux », huit « carguiers »<sup>64</sup>, huit « tircariere », dix ancres « pesant ensemble quarante cinq quintaux », quatre grands bateaux percés portant chacun une toise et demi en bon état, sept petits bateaux percés portant chacun une toise qui sont actuellement à terre pour être radoubés, une chaloupe, un bateau, deux « bétons »,<sup>65</sup> deux fers pesant chacun quatre vingt livres, huit rames de quatorze pans de long, deux « tailles et deux mouffles garnies de leurs poulies », un cabestan, quatre pièces de bois de chêne de vingt quatre pieds de long et de neuf pouces d'épaisseur servant pour « envazer et tirer les machines », quatre « verrines » et quatre « bancqualles ferrees »<sup>66</sup>.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1686, Jean Rebecou et Antoine Guizolphe mariniers d'Antibes s'engagent à livrer à Jacques Cornille la pierre destinée à la contrejetée. Cornille paiera sept livres la toise cube « les gros quartiers des pierres tirées avec les machines à roues et cinq livres de la toise cube la petite pierre portée avec bateaux platz »<sup>67</sup>, transport compris mais leur fournira les machines à roue, bateaux plats, rouleaux, cordages ainsi que la poudre pour les mines et tous les outils indispensables.

Un an plus tard, à l'achèvement des travaux de la contrejetée « bien et duement » exécutée par Rébecou et Guizolphe, quittance leur est donnée le 4 novembre 1687 après

---

<sup>63</sup> ADAM 3E81/84, f° 132 v°

<sup>64</sup> Res (rest), pollonier ou paloma et carguier : sortes de cordages

<sup>65</sup> Béton, bete : bateau plat

<sup>66</sup> ADAM 3E81/84, f° 135 v°

<sup>67</sup> ADAM 3E81/84, f° 143 v°

restitution du matériel<sup>68</sup>. Ce n'est pas sans difficulté que Pierre Rebecou poursuit le creusement du port. Dans les premiers jours du mois d'avril 1687, sur les deux heures de l'après-midi, Henri Marquet, Louis Canon, Louis Planchud et Jean Bras mariniers d'Antibes, conduisent une des grosses barques percées chargée de vase et de sable pour les jeter derrière la ville. C'est alors qu'éclate brutalement « un orage et tempête de temps avec un vent de mistral si impetueux et extraordinaire aux mers dudit Antibes »<sup>69</sup> qu'ils ne peuvent retourner au port et doivent jeter l'ancre. Mais la tempête redouble au point d'arracher l'ancre et le cable et d'emporter la barque en pleine mer à environ quatre milles de la terre. Ils se seraient noyés sans le secours de Michel Mez, Gaspard Féraud, Jean Moutton, Jean Terrasson, Pierre et Antoine Guirardou et Jacques Michaellis qui les rejoignent avec un bateau de pêche et l'aide d'un autre bateau armé de sept hommes. « Un momant après, raconte un témoin, l'on vit enfoncer la barque dans la mer et en se retournant les deux bateaux et hommes faillirent se perdre par la continuation du gros vent ».

Louis Charlot, commissaire de la marine à Antibes, demande à Rebecou de réaliser un remblai au bastion Saint-Jaume. Le prix fait signé le 4 octobre 1687 stipule que Rebecou devra « ramplir avec des terres qui proviendront de l'excavation du port dudit Antibe la gorge du bastion Saint-Jaume, depuis la rempe quy est vis a vis l'engle flanqué jusques au bord du pavé du quay en laissant un espace de quatre toises de largeur et environ quinze de longueur pour y construire une espèce de cale pour tirer les bastiments à terre et les mettre a la mer lors que besoin sera observant de mettre les terres en sorte quil y ait un pouce de pente par toise vers le quay ainsy quil sera marqué par le sieur ingénieur »<sup>70</sup>. Il devra bien ranger et battre la terre aux endroits nécessaires. Toutefois Rebecou ne sera pas obligé de la transporter lorsque la mer sera agitée et que les barques ne pourront pas sortir du port. Rebecou touchera quarante sous la toise cube. Après avoir complètement achevé le creusement, Pierre Rebecou remet le matériel au commissaire de la Marine à Antibes. Le 28 mars 1690 le notaire en consigne l'état : « quatre machines de cruzage appellées pontons, onze gabarres, une challoupe, un petit bateau, quatre piesses de bois de chaine appelé enguilles qui servoit pour envazer et tirer les machines, huit cuillers et huit matéraux ou soit manches, un cabestan et sept ancrs »<sup>71</sup>. Rebecou est également déchargé de quatre autres gabarres dont une « fut perdue dans la mer en l'année mil six cens huitante sept par une tempeste de mauvais temps quy arriva pendant quelle estoit chargée de vazes » et trois dont il ne s'est jamais servi car elles étaient hors d'usage, deux ancrs qui se sont ensablées dans le fond du port et qu'on n'a jamais pu retirer et une volée. Enfin Rebecou est tenu quitte de « quatre gros rez et seize pollomiers pour avoir esté consoumés et deperis à terre deux mesme par l'injure du temps depuis la cessation dudit cruzement ».

Alors que les travaux du port se terminent, Pierre Rebecou est chargé de faire trois portes aux trois logements « qui sont a la teste du mosle du port »<sup>72</sup> avec un seuil « de pierres de taille dure d'un pied de hauteur chascune desdictes portes affin que l'eau de la mer nentre dans lesdites casernes ou logemants ». Il équipera les logements de trois cheminées et le corps de garde des soldats d'un lit de camp en mélèze de dix pieds de long par trois de large. Enfin « comme le chemin des rondes est trop estroit aux angles rantrans qui sont entre le terre plain du bastion Saint-Jaume et le susdit chemin des rondes sera fait pour eslargir ces passages une espèce de trompe ou cul de lampe de pierre de taille en sorte quon puisse passer par dessus prenant de langle deux pieds de chasque coste sur la muraille ». Aux cent cinquante-quatre livres de dépenses, le commissaire de la marine ajoute la réfection du revêtement des quais sur dix toises à raison de quinze livres par toise.

---

<sup>68</sup> ADAM 3E 81/85, f° 208

<sup>69</sup> ADAM 3<sup>E</sup> 81/85, f° 89

<sup>70</sup> ADAM 3E81/85, f° 157

<sup>71</sup> ADAM 3E81/87, f° 202 v°

<sup>72</sup> ADAM 3E87/26, f° 150 v° 2 avril 1689

Désormais mieux protégé et bien creusé, le port d'Antibes est encore jugé étriqué par Niquet qui, pour lui donner plus d'ampleur, envisage en 1696 un quai appuyé sur le bastion Saint-Jaume ouvrant en mer un nouveau bassin et l'élargissement intérieur jusqu'à un petit quai à construire près du bastion Rosny, mais les graves difficultés financières et les guerres ruineuses des dernières années du règne de Louis XIV ne favorisent pas l'entreprise. Le projet restera dans les cartons.

### • Les problèmes d'entretien au XVIIIe siècle

Les années passant et les mêmes causes produisant les mêmes effets, le bénéfice des grands travaux d'approfondissement du port réalisés dans les années quatre-vingt est anéanti cinquante ans plus tard. De nombreux mémoires ont déjà alerté sans succès les autorités. Le 11 juillet 1737, le maréchal d'Asfeld<sup>73</sup> reconnaissant qu'il faut nettoyer l'entrée du port et creuser son bassin s'inquiète du financement des travaux évalués à trente six mille deux cent quatorze livres. Finalement l'assemblée des communautés de Provence contribuera pour un tiers, le roi pour un autre tiers et la communauté d'Antibes pour le dernier tiers avec les communautés des vigueries de Grasse et de Saint-Paul. Mais très vite la polémique fait rage entre Antibes et les autres communautés qui prétendent ne tirer aucun profit de l'opération niant avoir un trafic important par Antibes et doutant du résultat pour l'améliorer : « les consuls d'Antibes s'abusent de croire que le creusement de leur port attirera un plus grand nombre de batimans de mer ; s'ils veulent attirer cet abort quil metent leur port a couvert des vants , cest sa situation quy est cause que les batimans nantrent pas dans le port d'Antibes en sy grande abondance ; chacun craint la tampette ce quy est cause que presque tous les gros baptismans saretent au Golfe Juan quy nan est qua une petite lieu ou ils sont plus a labry du vant ».<sup>74</sup> L'arrêt du Conseil du 9 décembre 1738 impose la répartition qui fera encore débat avec les consuls de Saint-Paul désireux de minorer leur contribution en se référant à leur précédente participation financière arrêtée en 1680. En 1737, d'Aimes directeur des fortifications de Haute-Provence, chargé de la rédaction du projet, donne son analyse du phénomène d'ensablement : « la principale cause de ce mal vient de ce que la mer entrant avec impétuosité dans l'anse qui forme ce port par les vents d'est nord-est, d'est et d'est sud est qui sont les plus ordinaires sur cette coste va briser ses flots contre le rideau du bord de son fonds qui le sapent peu a peu et le resac en ramene les terres et les reprend sur toute l'étendue de sa superficie principalement du costé de la ville ou il se fait des atterrissements si considérables quil se trouve a sec... Lorsque le vent d'ouest nord-ouest que l'on apelle icy mistrau est violent il se repend aussi des terres dans le port par le mouvement qu'il imprime aux vazes liquides des bas-fonds de toute l'anse ». Il précise que le tournant de l'entrée du bassin est « si resseré que les galères et les navires un peu gros sont obligés de ranger le mole au plus près pour ne point toucher le banc et lorsqu'ils s'en éloignent on aperçoit les eaux troubles au silage du navire sils ny échouent ». Dans un précédent rapport rédigé en 1716, les officiers de l'amirauté avaient également mis en évidence l'érosion dans le secteur du Fort-Carré où près de sept cent toises cube de terres et des murs de clôture des particuliers ont été emportées.

Au lieu d'emporter les déblais en mer ce qui ne peut se faire que par temps calme, d'Aimes préconise un batardeau en bois de pin long de cent trente toises et de quatre pieds au dessus du niveau de la mer. Il sera rempli « des terres vazeuzes qui sont a sec et plus aportée ». On répandra les déblais sur dix à douze toises de largeur jusqu'à l'extrémité du batardeau où un bout de jetée de pierre sèche protégera la tête du batardeau et empêchera l'écoulement des terres dans le port.

---

<sup>73</sup> Le maréchal d'Asfeld s'était distingué pendant la guerre de succession en Espagne. En 1734 il avait pris Philipsbourg et Worms.

<sup>74</sup> ADAM C 73

Les travaux sont programmés sur quatre ans : réalisation d'une machine à creuser et de cinquante toises de batardeau la première année, poursuite du batardeau et enlèvement des vases répartis sur les trois autres années. Sur les trente-six mille deux cent quatorze livres de dépenses, six mille deux cent trente-six livres sont consacrées au ponton ou machine à creuser en bois de chêne avec ses agrès, un canot ou chaloupe de service et deux bettes pour porter les vases. Le ponton aura cinquante et un pieds de long, dix-huit de large et cinq de haut. Il sera équipé de deux roues, une grande et une petite avec les « piliers, figuières et organaux ». Les fournitures de fer consistent en deux cuillères pesant seize quintaux, deux chaînes et quatre ancres. Les cordages se composent de quatre « palomiers d'herbe », deux câbles, « carguières, tire arrière et bosse ». S'y ajoutent des outils : « un étrié, une herminette, un marteau, une verrine, un siseaufré, deux gaffes, six perches, six aivrons, six sceaux, six scops, douze peles de fer, une pince, six peles de bois, une masse de fer. »

Le cahier des charges établi par d'Aimes précise les conditions de construction du batardeau. Il sera en bois de pin avec un rang de pilotis de sept à huit pouces de diamètre, espacés sauf sur les vingt-cinq dernières toises où ils seront plantés côte à côte, reliés par un « chapeau » et cloués sur toute la longueur. Ils seront enfoncés de sept à huit pieds au bout et de six à sept pieds sur le reste de la longueur. L'arrière des pieux sera garni de « fassines ou de chevrons de pin battus à la masse ». A l'arrière de cette première rangée une deuxième ligne sera établie à douze pieds de distance. Les pieux seront plantés tous les six pieds et reliés par une entretoise. A la tête du batardeau seront jetées quarante toises cubes de pierres pour le consolider.

Le 7 septembre 1740 les consuls d'Antibes procèdent enfin aux enchères des travaux. Seul Charles Barralier de Toulon fait une offre. Les consuls effectuent une deuxième enchère le dimanche suivant, 11 septembre. Personne ne se présente. Une troisième enchère, le 14, n'a pas plus de succès et les consuls se résignent à la proposition de Charles Barralier, avec la caution d'Etienne Fournier qui est très supérieure au devis. A cette nouvelle, d'Aimes n'est pas surpris, « ce pais estant dépourvu de gens entendus pour ces ouvrages », et le 28 septembre il annonce aux consuls qu'il est intervenu à Toulon pour ramener à la raison les entrepreneurs « sachant qu'ils avoient fait de mesme pour l'entreprise du port de la Seyne ». Finalement ils acceptent de tout faire pour trente-six mille livres ce qui permet de leur attribuer le marché. D'Aimes espère qu'ils pourront être achevés en deux ans. Le 11 janvier 1741 les procureurs du pays n'ont toujours pas entériné l'adjudication. D'Aimes les presse de le faire car le maréchal d'Asfeld l'a approuvée et la saison propice pour le travail approche, soulignant la « situation critique où nous sommes, ce port estant un refuge assuré pour des bastimens d'une certaine grandeur qui seront poursuivis des enemis ou assaillis de la tempeste ». Il est donc indispensable d'en faciliter l'entrée. Mais au mois de mars les procureurs du pays n'ont toujours pas tranché prétextant que Barralier refuse d'engager sa responsabilité en cas de dégâts sur l'ouvrage par la tempête acceptant seulement le cas de malfaçon. Le 13 avril, Barralier propose en outre d'utiliser une nouvelle machine à creuser de son invention qu'il vient d'expérimenter au port de la Seyne ce qui économiserait trois mille livres consacrées au renforcement du batardeau. Cette solution est retenue, ce dont se réjouit d'Aimes le 19 avril. Les travaux sont finalement entrepris mais abandonnés presque aussitôt « par l'embaras que les convois venus de Corse occasionnaient dans le port, écrit le duc de Choiseul, le 28 mai 1766. Aussi vingt-cinq ans plus tard rien n'a été fait et le port s'est comblé de plus en plus. Il deviendrait impraticable si on n'enlevait le banc qui en barre l'entrée ; mais cette fois les travaux sont estimés à cent huit mille livres. Le montage financier reste le même, un tiers pour le pays de Provence, un tiers par le roi sur le budget des fortifications à Antibes, un tiers pour la commune d'Antibes et les deux vigueries de Grasse et de Saint-Paul. L'arrêt du Conseil d'Etat du 3 avril 1767 ordonne l'exécution des travaux. Mais le 12 juin d'Aubigny directeur des fortifications d'Antibes craint que « cette opération ne tire en longueur » car on ne lui a toujours pas demandé le devis alors que la construction aux frais du roi,

par Boucanier, des deux pontons et de quatre salopes<sup>75</sup> destinés au curage touche à sa fin. Trois mois plus tard, le 22 septembre 1767, on en est à s'inquiéter de savoir si la communauté d'Antibes a les fonds nécessaires pour y contribuer. Le 31 mai 1768 le trésorier général de l'artillerie reçoit l'ordre de verser vingt mille livres pour le règlement des pontons et des bateaux de transport tandis que l'offre faite par Boucanier de Cannes le 3 novembre 1767 est retenue faute de meilleur rabais le 9 mars 1768.<sup>76</sup> Les travaux sont engagés et un premier versement est effectué pour ceux réalisés entre le 1<sup>er</sup> mai 1768 et le 1<sup>er</sup> février 1769 mais l'entrepreneur se plaint alors de difficultés et d'un prix trop bas. Si les ingénieurs acceptent une revalorisation, l'assemblée générale des communautés du Pays de Provence n'entend pas revoir sa contribution. Les travaux sont alors interrompus. En outre les machines dont la construction « était defectueuse par l'employ de mauvais bois » sont hors de service et ont besoin d'un radoub. Le marquis de Penne en tournée à Antibes au mois d'août 1771 admet, sur demande de l'ingénieur en chef de la place, une augmentation à sept livres au lieu de cinq livres la toise de déblai mais l'assemblée des communautés du Pays de Provence refuse les nouvelles prétentions de l'entrepreneur pour la réparation des machines. Les pontons ne sont remis en état qu'en 1773 moyennant quatre mille livres. Au mois de mai 1773, Decaux brigadier ingénieur en chef à Antibes et d'Auvare de Verrayon sont chargés d'établir un nouveau cahier des charges pour les travaux de creusement. Le 10 octobre 1775, le marché est attribué à Barthélémy Valentin, entrepreneur d'Antibes moyennant sept livres onze sous six deniers la toise cube des « vases à enlever sans distinction des matières molles ou dures ». Le port doit être creusé et approfondi « à seize pieds sous les eaux moyennes » soit environ cinq mètres. Le 27 février 1776, Barthélémy Valentin signe le procès-verbal de prise en charge du matériel destiné à l'exécution des travaux consistant en deux pontons garnis de leurs roues, ancres, chaînes en fer, poulies et cuillères, quatre salopes garnies de seize avirons, trois engins en chêne pour servir à tirer les machines à terre composés chacun de deux vis, écrou, traverse et barres de bois d'orme, deux cabestans également en orme, dix poulies neuves en bois de gayac<sup>77</sup>, trois câbles en chanvre, deux carguières et deux tire-arrières en chanvre ainsi que des cordes. Le creusement commence aussitôt. Au cours des trois premiers mois le cubage extrait s'élève de trois cent cinquante-huit toises cubes mais assez vite les pontons ont besoin de nouvelles réparations et ce n'est qu'en 1777 que le chantier progresse. Le 26 juillet 1777, le lieutenant colonel d'Aiguillon sous-brigadier du génie chargé des places au district d'Antibes indique que « les machines sont dans ce moment à la tête du nouveau môle pour y enlever une sèche qui s'y étoit formée et qui barroit la plus grande partie de l'entrée de ce port ». Mais il estime également que l'achèvement des travaux exigera encore plusieurs années de travail. Il ajoute : « je pense que la dépense que l'Etat fait pour remettre le port en état de recevoir toute espèce de batiments de commerce, des fregattes et chebecks sera peu utile en temps de paix par l'abandon de tout commerce des habitants de cette ville mais absolument indispensable en temps de guerre pour y rassembler les approvisionnements de guerre et de bouche à une armée qui agiroit en Italie et pour servir d'azile à l'extrémité de cette frontière aux batiments lorsqu'ils sont forcés par les temps contraires ou poursuivis par l'ennemi »<sup>78</sup>. C'est donc bien la vocation militaire d'Antibes qui justifie les travaux, mais pour d'Aguillon, cette dépense sera faite en pure perte si on ne remédie pas à la cause qui en vingt ans a comblé le port. Selon lui, « le mal prend sa source dans l'établissement du nouveau môle<sup>79</sup> qui fut fait et fini en 1743 ». Dès l'année suivante d'Aguillon confie à Barthélémy Valentin la démolition de la tête de ce môle. Les travaux sont menés à bien entre le 13 mai et le 30 juin 1778 moyennant mille quatre cents livres. En 1779, alors que le curage se

---

<sup>75</sup> Salope ou marie-salope : chaland à fond mobile destiné à recevoir les vases

<sup>76</sup> ADAM C 74

<sup>77</sup> Gayac ou gaïac : bois d'Amérique du Sud

<sup>78</sup> ADAM C 74

<sup>79</sup> « Môle ouest » ou « môle intérieur » ou « petit môle »

poursuit, on continue d'enlever les gros quartiers de pierre à la tête du môle qui a été démolie et on s'emploie à la reconstruction du quai. Cinq mille livres sont consacrées au comblement et au terrassement du terrain entre le creux et le nouveau quai du môle, à la fondation et à la maçonnerie en mortier de pouzzolane du quai sur la jetée à la tête du môle d'une longueur de onze toises et à la grande branche du quai à l'ouest d'une longueur de cinquante-sept toises. Au mois d'octobre 1779, le chantier est poursuivi par René Valentin à la suite du décès de son frère. En 1781 on décide de réaliser un mur en maçonnerie dans le fond de l'anse du port et ce n'est qu'en 1783 que les travaux s'achèvent. L'assemblée des communautés du Pays de Provence du 7 décembre 1783 s'en félicite : « le gouvernement et le pays ont senti combien il était nécessaire de rétablir le port que les sables du Var engravoient. Des dépenses faites en commun l'ont rendu susceptible de recevoir partout des frégates ». En 1785, après parfait achèvement, on refait « le plan des sondes générales du port pour reconnaître le travail et si la profondeur de seize pieds au-dessous des eaux moyennes a été faite partout ».<sup>80</sup>

Après cette longue et coûteuse opération, le maréchal de Ségur, ministre de la guerre, décide d'assurer un entretien régulier. Maintenant que le port d'Antibes « a été mis à sa profondeur et dans le meilleur état », il s'agit de « prévenir des frais aussi considérables que ceux qu'on a été obligé de faire pour le rétablir ». La dépense annuelle d'entretien du port, de la machine à curer, des frais de garde de la machine et de l'inspection du curage est estimée à mille huit cents livres. La contribution du Pays, des vigueries de Grasse et de Saint-Paul et de la communauté d'Antibes est entérinée par arrêt du Conseil le 10 juin 1787. L'entretien sera délivré aux enchères. Les conditions auxquelles sera astreint l'adjudicataire sont fixées par le directeur des fortifications à Toulon le 17 juillet 1787. L'administration royale fournira une machine à curer, et l'entrepreneur interviendra chaque fois que l'officier supérieur du génie lui en donnera l'ordre. Le 8 août les procureurs du Pays assurent qu'ils vont s'employer au plus vite à faire ouvrir les enchères, mais la question tarde à être réglée et la Révolution ruine ces bonnes dispositions. Le port se dégrade à nouveau.

### • Le port au XIXe siècle

En l'an XI, les affouillements des quais les menacent gravement et certains parements sont tombés. Il faut en outre placer des bornes d'amarrage le long du « môle neuf »<sup>81</sup> en remplacement des anneaux qui sont trop faibles. Les travaux d'un montant de cinq mille six cent cinquante-trois francs adjugés à l'entrepreneur Gay de Saint-Tropez donnent lieu à réception après avoir été exécutés « conformément au devis et aux règles de l'art »<sup>82</sup> le 4 messidor au XII. Pourtant au cours de l'hiver 1806 les coups de mer dégradent à nouveau fortement les murs des quais. C'est encore Antoine Gay qui est adjudicataire.

Antibes reste un port modeste dans lequel les bâtiments de guerre ne peuvent entrer. Il n'y aborde que les bateaux d'un tonnage inférieur à quatre cents tonneaux pour l'approvisionnement de la ville et pour l'embarquement des poteries en terre fabriquées à Biot. Les quais sont constamment sous la menace des tempêtes et une tornade dans la nuit du 14 au 15 juillet 1812 fait craindre que l'extrémité du môle ouest ne s'écroule. En 1814 de nouveaux rempiètements en béton sont réalisés par Gay. En 1828, il n'a pas été fait de curage dans le port d'Antibes depuis 1790. C'est surtout la passe qui a besoin d'une intervention. On prévoit de faire venir un ponton de Marseille. Le sieur Maurin s'engage à conduire jusqu'à Antibes le ponton et trois maries-salopes. Ne pouvant trouver de navire pour le remorquer, il demande un délai jusqu'en avril 1829, d'autant qu'une violente tempête survenue le 10 février l'a endommagé dans

---

<sup>80</sup> ADAM C 74

<sup>81</sup> Il s'agit sans doute du môle ouest ou môle intérieur qui bien que construit soixante ans plus tôt est beaucoup plus récent que le môle extérieur et a en outre été partiellement démolie et repris en 1778

<sup>82</sup> ADAM 4S 245

le port. Ce n'est que le 29 avril qu'ils prennent la mer mais le 30, alors qu'on se prépare à la réception dans le port d'Antibes, on apprend que le ponton vient de couler sur les rochers de l'île du Levant. Le 4 juin, Maurin en propose la reconstruction à Antibes. Un litige avec l'assureur fait traîner l'affaire et le plan du nouveau ponton dressé par l'ingénieur du Var le 9 juillet n'est approuvé par le directeur général des Ponts et Chaussées que le 8 février 1830. Le matériel devra être prêt pour le 15 mai mais, au printemps, Maurin a été mobilisé pour « les travaux extraordinaires qui ont eu lieu à Toulon pour l'expédition d'Alger »<sup>83</sup> et auxquels a participé la majeure partie de ses ouvriers si bien que le ponton n'est toujours pas achevé au début du mois de juillet. Le 20 août prétextant les événements de juillet « cause que pendant plusieurs jours les ouvriers avaient abandonné le chantier », Etienne Maurin n'est toujours pas en mesure de livrer le ponton au sieur Jaubert adjudicataire des travaux de curage. Le 16 septembre, diverses malfaçons et défauts de calfatage ne permettent pas la réception définitive du ponton. Lorsqu'il est enfin achevé, l'essieu de la grande roue se brise au cours des essais ce qui compromet le démarrage du chantier. Après la réparation en février 1831, Jaubert peut enfin entreprendre le curage. Trois ans plus tard les travaux sont terminés et Jaubert cède alors la machine à curer, les trois maries-salopes et un canot à l'administration des Ponts et Chaussées moyennant une indemnité de deux mille cinq cent soixante-six francs<sup>84</sup>. Les travaux eux-mêmes qui devaient s'élever à vingt-deux mille huit cent quarante-huit francs ont subi un dépassement important, supérieur à treize mille francs. En effet la profondeur du curage a été portée de quatre à cinq mètres.

En 1834 est adjugée la construction d'un phare pour signaler l'entrée du port. Le matériel d'éclairage est installé en septembre 1834<sup>85</sup>. La priorité pour le port est désormais le prolongement du môle ouest afin de l'abriter du vent de nord-ouest. L'avant-projet dessiné au mois de mai 1838 est soumis à l'enquête d'utilité publique pendant l'été ; en septembre 1839 rien n'est définitivement arrêté d'autant que certains relancent l'idée d'exécuter « le projet conçu par Vauban de construire un môle qui partirait de l'angle saillant de bastion<sup>86</sup> afin de créer un avant-port accessible aux navires de la marine royale ». En attendant, à la demande des pêcheurs, Laugier construit une cale de halage pour leurs bateaux, cale qui est achevée en juillet 1839 mais qui suscite des réserves en raison de sa trop forte inclinaison. Le ministère approuve le prolongement du môle ouest qui aura 18,88 mètres de large à la partie supérieure et 1,50 mètre au-dessus des basses eaux. Le 9 septembre 1840, les travaux sont adjugés pour un montant de cent huit mille francs à Alexandre Monseigle de Pégomas. Au mois de juillet 1841, l'entrepreneur, mis en demeure d'accélérer les travaux qui traînent, prétexte le mauvais état de la mer qui l'a retardé depuis trois mois pour le transport des blocs d'enrochement. En fait l'ingénieur reproche à Monseigle de prendre la pierre dans les escarpements de rochers au pied des glacis du Fort-Carré où l'embarquement est très difficile car la mer y est toujours agitée même par beau temps alors que le devis prévoyait une autre carrière. Tandis que les travaux se poursuivent, des constructeurs et des armateurs adressent une pétition au préfet le 29 septembre 1841 pour demander l'agrandissement de la cale car la construction de bâtiments de commerce de cent à deux cent cinquante tonneaux s'est développée depuis quelques années et, précisent-ils, « actuellement il y a trois navires sur le chantier qui occupent tout l'espace font que d'autres navires commandés aux constructeurs depuis plusieurs mois ne peuvent pas être montés ».

Le 6 décembre 1841, à la suite d'une demande d'augmentation de prix en raison des pertes subies par Monseigle, le ministère préconise de résilier le marché estimant que l'entrepreneur n'est plus en mesure de l'achever. Le 5 février 1842, soixante mètres de long sont terminés et ce n'est qu'en juin, après d'âpres discussions, que Monseigle accepte le décompte définitif. Une nouvelle adjudication avec des tarifs en hausse est infructueuse et l'année passe

---

<sup>83</sup> ADAM 4S 20 : L'expédition aboutit à la prise d'Alger par les Français le 5 juillet 1830

<sup>84</sup> ADAM 4S 235 le matériel est destiné à Saint-Nazaire. Le dossier comporte le plan du ponton

<sup>85</sup> Le feu sera électrifié seulement un siècle plus tard en 1934 (4S 180)

<sup>86</sup> Bastion du port sur l'ancien îlot Saint-Jaume



sans résultat. Monseigneur fait une nouvelle soumission en 1843 mais il meurt en cours d'année ; à la fin du mois d'août son fils associé à Fabre entrepreneur à Mouans reprend les travaux qui s'éternisent. Le 20 octobre 1846 le prolongement du môle de l'ouest « n'est pas avancé de plus d'un tiers malgré les nombreux avertissements »<sup>87</sup>. Par contre, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées est parvenu, grâce aux crédits d'entretien, à réaliser l'extension de la cale de construction du port et « depuis 1844 les constructeurs profitent de cette importante amélioration ».

En 1853 des dragages d'entretien conduits en régie pour limiter le coût sont insuffisants ; un rapport dressé en 1855 signale la nécessité d'approfondir le port au moyen d'une machine d'une assez grande puissance pour lui donner un tirant d'eau qui permette aux frégates et aux corvettes à vapeur de venir y mouiller et en outre d'établir une balise ou corps-mort pour signaler le dangereux écueil appelé Cinq-cent-francs<sup>88</sup>. Finalement en 1857 le ministre estime que le port d'Antibes n'est pas destiné à recevoir des frégates de grand modèle et qu'il convient de se borner à approfondir en moyenne de 1,30 mètre pour obtenir un tirant d'eau de 5,60 mètres.<sup>89</sup> En 1859 la ville tente de relancer l'idée d'un port refuge mais le ministre informe le préfet le 16 avril 1860 qu'il n'y donnera pas suite, la priorité des financements de travaux portuaires devant aller à Toulon.

Sur une demande de capitaines de navires le 2 mai 1862 le ministre des travaux publics accepte le mouillage de trois bouées de touage et d'une de balisage aux abords du port et qu'on installe aux frais de l'Etat quatre candélabres pour éclairer les quais mais refuse de financer l'installation d'une grue de dix tonnes. Le projet étant revu, ce n'est qu'en 1866 que les Ponts et Chaussées traitent avec la maison Gabelle de Marseille.

A la suite du décret du 7 avril 1866 ordonnant le curage de tous les ports des Alpes-Maritimes on retire de celui d'Antibes soixante mille mètres cubes de déblais entre le 11 septembre 1869 et le 9 juin 1870. La passe où le fond s'était relevé à la cote de quatre mètres dix-sept est creusée à six mètres cinquante et le bassin à six mètres de profondeur.

Un projet d'amélioration du port réclamé par la ville en 1881 est partiellement mis en œuvre en 1883. Si la réalisation d'un jetée pour former un avant port est à nouveau refusée, l'administration la jugeant inutile au regard du trafic qui stagne<sup>90</sup> et surtout du coût de la place constamment disponible dans le port, la construction d'une cale sur le môle intérieur pour les pêcheurs et la reconstruction de celle du chantier naval sur le môle extérieur sont adjudgées à l'entrepreneur Jean Pellepot le 10 avril 1883. En prolongeant de deux mètres la cale du chantier naval il sera désormais possible d'y faire accéder des bateaux d'un plus grand tirant d'eau sans être contraint de placer provisoirement des pièces de charpentes pour éviter de « briser les navires donc le ber reposerait à un moment donné sur une arête vive »<sup>91</sup>. Les travaux sont soldés à la fin de 1884. C'est alors que le capitaine Suply conseiller municipal se lance dans une grande campagne de communication pour créer un gigantesque port avec une digue de plus d'un kilomètre et cinq kilomètres de quais en profitant de la démolition des remparts pour la pierre. L'ingénieur des Ponts et Chaussées rejette d'emblée l'idée d'engloutir des millions dans un tel port disproportionné par rapport à l'économie locale. L'année suivante les Ponts et Chaussées entament des négociations avec la compagnie du gaz pour l'éclairage des quais. Les quatre becs de gaz en service étant jugés insuffisants en 1896, on en ajoute deux.

Un important programme de dragage envisagé en 1886 par le ministère avait été restreint aux abords extérieurs du port. Dix ans plus tard, la passe s'est peu à peu comblée et les sondages

---

<sup>87</sup> Les travaux sont terminés et soldés en octobre 1849 pour un montant de 110 000 francs

<sup>88</sup> C'est la première mention rencontrée dans les archives de cette appellation qui va s'étendre au début du XXe siècle au bastion du port (anciennement Saint-Jaume) connu depuis sous le nom de Chantier naval opéra

<sup>89</sup> Des adjudications en 1861 et 1862 sont infructueuses et les travaux de curage restent en suspens (4S 232)

<sup>90</sup> Le trafic est de 22 027 tonnes en 1870, 19 411 tonnes en 1875, 19 787 tonnes en 1880

<sup>91</sup> ADAM 4S 247

montrent qu'elle a perdu plus d'un mètre de profondeur à cinq mètres trente-cinq. Néanmoins la situation n'est pas préoccupante car, d'après les statistiques de fréquentation du port d'Antibes au cours des deux années 1889 et 1890, six cent cinquante-huit navires avaient un tirant d'eau inférieur à trois mètres, trente-sept un tirant d'eau de trois mètres à trois mètres cinquante et sept seulement entre trois mètres cinquante et quatre mètres. Néanmoins le nombre de navires calant plus de trois mètres cinquante tend à s'accroître : sept en 1891, quarante-quatre en 1894. Une grande partie est constituée par les bateaux à vapeur de la compagnie Gastaldi qui a organisé un service régulier entre Marseille et les ports du littoral des Alpes-Maritimes. Ce service régulier remplace peu à peu le trafic de cabotage jusqu'alors effectué par des bricks-goélettes d'une centaine de tonneaux. Les autres sont des voiliers qui viennent charger les poteries de Vallauris ou la terre réfractaire de Biot.<sup>92</sup> L'ingénieur des Ponts et Chaussées préconise donc un dragage à cinq mètres. Après approbation par le ministère, les travaux sont adjugés à Victorien Bagnol le 9 mars 1897. Ils sont achevés un an plus tard.

En 1913, pour améliorer les installations portuaires, on construit un appontement destiné à faciliter l'accostage contre le môle ouest, associé à un dragage.<sup>93</sup> Dans les premiers jours d'avril 1914 l'entrepreneur Baptiste Desgeorges, adjudicataire de l'estacade, organise le chantier et s'occupe des approvisionnements pour construire les pieux : coffrages, trente-neuf tonnes d'acier en barres, sabots en fonte, six moules, gravier, sable, ciment Lafarge. Le 28 mai, après terrassements et enrochements, un cimentier et trois ouvriers façonnent « la charpente en fer » d'un premier pieu de onze mètres avec son sabot en fonte renforcé par de la tôle d'acier. Le 2 juin un cimentier et cinq manœuvres travaillent de 5 heures du matin à 4 heures du soir au coulage de béton des trois premiers pieux. Ils utilisent quarante sacs de ciment. Le 13 juin commence le décoffrage des premiers pieux. Le 26 juillet le centième pieu commencé à 8 heures 30 est terminé à 11 heures 15 par quatre manœuvres. Ils ont employé onze sacs de ciment en cinq gâchées et demies. Le 20 août cent trente pieux sont achevés et l'approvisionnement des matériaux pour le tablier est en cours mais les travaux sont suspendus jusqu'en octobre. On procède alors au ragrément des pieux jusqu'au 12 novembre. Le 16 novembre un vapeur arrive de Nice avec une tartane et un bateau scaphandre. Dès l'après-midi et les jours suivants on procède avec le scaphandre et la tartane à l'extraction d'enrochement vaseux « afin de permettre à la sonnette d'approcher pour battre la file des pieux de quai »<sup>94</sup>. Le battage des pieux commence le 12 décembre mais au début du mois de janvier 1914 on doit reprendre en sous-œuvre avec du béton et des enrochements une partie du môle ouest qui a subi des avaries. Les battages reprennent à la mi-février tandis que des monteurs confectionnent les armatures de poutrelles longitudinales et les étriers. Recépage<sup>95</sup>, bardage et moisage se poursuivent jusqu'en mai. Le coffrage des poutres et des poutrelles de l'appontement est rapidement engagé et une équipe de gâcheurs et de mouleurs coule le béton à la fin du mois de mai. Lors de son contrôle du chantier, le 27 mai, le conducteur de travaux constate que les vingt pieux en chêne et en pin approvisionnés par l'entrepreneur ne sont pas conformes à l'équarrissage prévu au devis. De plus, ajoute-t-il, à l'intention de l'ingénieur : « aucun bois n'est injecté conformément aux prescriptions ». De plus l'entrepreneur, sans prévenir, a décoffré la poutrelle de rive alors qu'il aurait fallu attendre un délai d'un mois. Ce jour-là le chef cimentier et un aide commencent le feutrage du premier pieu en chêne sur cinq mètres de haut « le tout fixé avec semences ou petits clous noirs à grosses têtes » espacés de cinq centimètres l'un de l'autre. Le lendemain un zingueur et deux aides le recouvrent de feuilles de zinc sur neuf mètres de haut avec des pointes galvanisées tous les cinq

<sup>92</sup> Le trafic du port d'Antibes s'établit à 20 530 tonnes avec 362 bateaux en 1885, 26 940 tonnes et 411 bateaux en 1890, 32 315 tonnes et 435 bateaux en 1893

<sup>93</sup> Les travaux de dragage à 5,50 mètres de profondeur sont adjugés le 30 décembre 1912 à Margirier de Marseille et Robert de Toulon. La réception définitive intervient le 1<sup>er</sup> avril 1914, ADAM 4S 345

<sup>94</sup> ADAM 4S 345 journal des travaux

<sup>95</sup> Le recépage d'un pieu en béton armé de 40 centimètres au carré sur 1,20 mètre de haut demande une journée de tailleur de pierre

centimètres. En juillet, le ragrément et le badigeon sont en cours sous le tablier, des ouvriers reprennent le pavage du quai et des scaphandriers s'affairent à la réparation en sous-œuvre d'une partie affouillée. A la fin de l'année 1914, au moment des finitions, les ingénieurs du service maritime apportent une modification au projet en faisant recouvrir le tablier de l'appontement en ciment au lieu de pavés d'asphalte.

### • Les nouveaux enjeux du XXe siècle

Pendant la guerre, le 2 octobre 1917, un centre d'aviation maritime est installé sur le port d'Antibes. Dix bâtiments y sont construits. Dès la fin du conflit, le sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens décide de créer à Antibes une importante base d'hydravions commerciaux assurant des services entre la France, l'Afrique du Nord et l'Orient après cession des installations de la Marine<sup>96</sup>. D'ailleurs sans attendre l'enquête prévue, le service de la navigation aérienne prend possession des installations et prévoit le départ d'un premier avion postal le 1<sup>er</sup> octobre 1920. Divers travaux sont destinés à remettre en état la halte aérienne : « construction de hangars, construction sur le slip d'une plate-forme avec une grue de dix tonnes pour la mise à l'eau des hydravions, pose de deux ras flottants facilitant les manœuvres de mise à l'eau. »

Le premier projet d'envergure concernant le port d'Antibes est mis au point en 1931 par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il s'agit d'aménager un port dans l'anse Saint-Roch « non seulement pour améliorer le port actuel mais surtout pour constituer une annexe du port de Nice qui devient insuffisant et dont l'agrandissement lui-même se heurte à des difficultés considérables ».<sup>97</sup> L'avant-projet prévoit la construction d'un kilomètre de quais desservis par des voies ferrées raccordées au chemin de fer PLM. Avec huit postes de navire et une profondeur creusée à sept mètres on pourrait faire face à un trafic d'un million de tonnes. Le montant des travaux est estimé à cinquante millions de francs et si l'Etat entend contribuer pour un tiers il faut que la chambre de commerce et les villes d'Antibes et de Nice apportent un financement important. Nice, en compensation, pourrait utiliser le bassin Lympia qui serait libéré pour les yachts et éviterait la construction d'un port de plaisance. Toutefois c'est le ministre de l'Air qui émet des réserves, attachant « une très grosse importance au maintien de la base actuelle d'hydravions ». En effet le plan d'eau qui leur sert deviendrait impraticable. Des voix s'élèvent également à Nice pour contester un transfert qui porterait préjudice à l'activité économique de Nice.

Antibes doit néanmoins résoudre la question du trafic d'hydrocarbures qui est devenu le plus gros tonnage du port. Plusieurs firmes ont établi des entrepôts et le débarquement doit se faire dans l'unique bassin au voisinage immédiat des autres navires de commerce, des yachts et des embarcations de pêche. En raison de la crise et du ralentissement de l'activité, le projet est suspendu et seule une première tranche est envisagée consistant dans une jetée extérieure dite des Cinq-cent-francs appuyée sur le bastion du port. Après examen de la commission nautique, le ministre donne son accord sous réserve de l'engagement financier des collectivités locales. En juin 1935 le dossier est toujours bloqué par l'examen des autorités militaires qui ont été saisies au titre de la défense du port, et le 1<sup>er</sup> juillet le chef du génie émet finalement des réserves liées à l'accroissement du trafic pétrolier local qui découlerait de l'extension du port « pour des raisons de sécurité d'ordre stratégique ». L'affaire s'enlise. Finalement en 1937 on se contente d'un programme de travaux de restauration à effectuer sur cinq ans. L'étude porte sur des rechargements des enrochements et le revêtement des quais. Sur sept cent cinquante mille francs de dépenses, le poste le plus important, pour plus du quart, revient à la construction d'une petite jetée abri de quarante mètres destinée à protéger des courants la cale de halage des pêcheurs à

---

<sup>96</sup> ADAM 4S 94

<sup>97</sup> ADAM 4S 248

l'extérieur du môle ouest. Mais études, enquêtes et mise en place des crédits ne permettent d'envisager les travaux qu'au printemps 1939. Pour financer l'opération on pense taxer le trafic en plein essor des pétroliers et des bateaux de bitumes. Les premiers bénéficient d'un poste d'accostage près du phare. De là trois pipelines suivent le quai en contournant la cale du bastion des Cinq cent francs et, après la Porte Marine où est chargé le bitume, se dirigent vers les entrepôts des diverses firmes pétrolières par le boulevard Victor Emmanuel. Il est prévu de reprendre le revêtement des quais suivant le système de tarmacadam qui a été utilisé au début de 1936 sur les quais de la Porte Marine et du carénage. Avec un trafic de trente mille tonnes par an, une taxe de péage de quatre francs par tonne permettrait d'assurer le fonds de concours à la ville d'Antibes qui s'élève aux deux tiers de la dépense<sup>98</sup>.

Non seulement la guerre a marqué une pause dans les investissements mais surtout, en divers points du port, les infrastructures ont subi des destructions allemandes les 15 et 23 août 1944, notamment l'appontement du quai du môle intérieur et le chantier naval. Les travaux de déblaiement des épaves et de reconstruction sont exécutés en 1946 et 1947 par l'entreprise Serratrice et Triverio. Pour le mur du quai le béton fabriqué dans une bétonnière est transporté au moyen de bennes montées sur wagonnets Decauville. La benne prise au crochet d'une flèche de grue est déversée dans une goulotte en tôle de quarante-sept centimètres de diamètre au centre d'une trémie carrée. Le tube constamment rempli de béton est déplacé par la grue au fur et à mesure de l'avancement du bétonnage. La cale de halage est remise en état par l'entreprise Desprey et Ansaldo d'Antibes qui obtient le marché le 25 août 1948.

Mais le problème majeur du port d'Antibes reste l'ensablement. Un rapport du 11 mars 1947 souligne l'urgence d'un curage car « les pétroliers ne peuvent plus y entrer et sont obligés d'opérer leur déchargement de l'extérieur du port au moyen de tuyauteries flottantes » mais avec des risques en hiver. Les profondeurs de cinq mètres cinquante dans le bassin et six mètres dans la passe ont été établies à plusieurs reprises notamment lors des dragages de 1897 et 1913 mais à l'issue de la guerre la passe s'est rehaussée de plus d'un mètre cinquante. Au phénomène naturel qui impose des dragages d'entretien « exécutés depuis une centaine d'années à intervalles moyens d'une quinzaine d'années »<sup>99</sup>, s'ajoute la présence de plusieurs épaves que les Allemands ont coulé à l'entrée du port au moment de la Libération et qui ont retenu les sables. Pour rétablir le trafic pétrolier qui est déjà de vingt trois mille tonnes en 1946<sup>100</sup>, il faut par conséquent impérativement curer la passe. Le projet est approuvé par le ministre le 20 novembre 1949. C'est l'entreprise générale de dragages et de concassages dont le gérant est Jean Spada qui exécute le marché au cours de l'année 1950. Il utilise une drague suceuse équipée d'un moteur diesel de cent quatre-vingt chevaux et de treuils électriques. Construite pour des extractions de sable ramené à quai, elle dispose d'une pompe dont le débit horaire en eau est de mille deux cents mètres cubes.

Après avoir envisagé en 1951 de reconstruire une estacade en béton armé, on décide finalement en 1957 de remplacer l'appontement en béton armé du môle intérieur par un mur de quai. Dix-neuf entreprises soumissionnent. Auguste Marcellin de Marseille emporte le marché avec un rabais de six pour cent le 6 juillet 1957. Après des difficultés soulevées par l'arrachage des pieux en béton, les travaux commencés le 15 octobre 1957 sont terminés pour l'essentiel à la fin de 1959 et la réception provisoire est prononcée le 29 février 1960.

Depuis la Deuxième guerre mondiale, le trafic commercial d'Antibes réside uniquement dans les importations de produits pétroliers. En 1960, la réception des hydrocarbures représente plus de quatre-vingt-dix-neuf pour cent du tonnage. Le développement du trafic pétrolier<sup>101</sup> lié à la forte augmentation de la demande en carburant relance l'idée d'un avant-port, le quai du môle

---

<sup>98</sup> ADAM 4S 346

<sup>99</sup> ADAM 718W 96

<sup>100</sup> Il était de 50 745 tonnes en 1938 et atteint 42 500 tonnes en 1948

<sup>101</sup> Le trafic d'importation d'hydrocarbures est de 28 500 tonnes en 1965

extérieur étant bien insuffisant pour le trafic des tankers. En outre la navigation de plaisance, elle aussi en plein essor avec le tourisme, nécessite des infrastructures adaptées indépendamment des activités de pêche et de commerce. On pourrait ainsi spécialiser les bassins avec la plaisance dans le vieux port alors que l'avant-port serait voué au trafic pétrolier. Pour recevoir les cargos pétroliers dont les dimensions s'accroissent, la construction de nouvelles installations susceptibles de recevoir des navires de trois mille tonnes est définitivement arrêtée en 1964. Commencées en avril 1965, les infrastructures sont achevées au début de 1967. Elles comprennent une digue de trois cent cinquante-huit mètres enracinée sur le bastion des Cinq-cents-francs pour l'amarrage avec un épi de protection de la houle mesurant cent mètres depuis le Fort-Carré. Le décompte définitif de travaux avec l'entreprise Rapetto s'élève à près de cinq millions de francs. Le marché de construction d'un poste d'accostage est signé avec l'entreprise Spada le 25 septembre 1967. Le poste est achevé à la fin du mois d'avril 1968 mais il reste à poser l'oléoduc de raccordement. C'est le pétrolier *Bruni* qui inaugure le nouveau quai des pétroliers dans l'avant-port le 12 juillet 1968.

Dans le même temps un projet d'envergure est à l'étude pour développer la navigation de plaisance à Antibes. Il s'agit de construire un port de vingt-quatre hectares dans l'anse Saint-Roch avec quinze appontements, permettant une capacité d'accueil de mille deux cents bateaux de plaisance<sup>102</sup>. La réalisation demandée dès 1963 par la ville d'Antibes doit être accompagnée d'un ouvrage complémentaire pour abriter le plan d'eau des houles d'est. Deux solutions sont envisagées, soit la construction d'un brise-lames de deux cent cinquante mètres en prolongement de la digue principale de l'avant-port pétrolier, soit la construction d'un épi de cent quatre-vingt-dix mètres enraciné au pied du Fort-Carré, solution moins onéreuse qui a la préférence des Ponts et Chaussées, mais la ville d'Antibes qui approuve le projet le 22 novembre 1966 émet des réserves en ce qui concerne la protection du site du Fort-Carré. Le 28 septembre 1967 la grande commission nautique préconise le prolongement de la digue de l'avant-port pétrolier. La commission d'enquête du port d'Antibes nommée par le préfet le 23 juillet 1968 se prononce sur le projet définitif qui fait partie d'un aménagement d'urbanisme de l'anse Saint-Roch étudié par Gillet, grand prix de Rome, et Mondineu architecte. La commission supérieure des Monuments historiques donne son accord sous réserve qu'Antibes s'engage à ne pas réaliser de port sur l'autre face du Fort-Carré de manière à lui conserver son caractère maritime. Après avis favorable des diverses commissions, les travaux de construction des digues et des quais sont adjugés à l'entreprise Spada le 12 mai 1969. Les travaux sont achevés à la fin de l'année 1970 et le maire propose au préfet d'inaugurer le nouveau port au mois de février 1971.

A l'occasion de ce projet on évoque déjà la fin de la fonction pétrolière et par conséquent tout simplement commerciale du port d'Antibes. C'est le souhait de la ville qui veut réhabiliter le secteur et faire disparaître les entrepôts pétroliers qui ne pourront pas être étendus et perdent de leur intérêt car ils ne représentent plus qu'un stockage très insuffisant de deux à trois jours de réserve et le transport se fait de plus en plus par route. On pense que rapidement les pétroliers auront déserté le port et leur bassin reviendra à la grande plaisance. Dans son discours le préfet conclut : « cette anse sera vouée au tourisme nautique et aux sports de la mer qui de plus en plus constitueront un moyen d'utiliser les loisirs. Le Port Vauban sera l'un des plus beaux de la Méditerranée ».

Alors que le XIXe siècle avait marqué la fin du rôle militaire d'Antibes, le XXe siècle a été celui de la disparition de la vocation commerciale de son port au profit du tourisme.

---

<sup>102</sup> Le vieux port représente 4 hectares et l'avant-port pétrolier 12 hectares