

AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES ET IMPACTS SUR LA VIE DES GENS DE MER À MENTON DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE (1865-1920)

Ce fut à partir de la seconde moitié du quinzième siècle qu'une transformation radicale s'opéra au sein de l'économie mentonnaise. L'économie médiévale traditionnelle disparut progressivement, inspirée en cela par ses voisines ligures, notamment San Rémo. Les habitants de l'époque se rendirent compte que le développement intensif d'une culture adaptée aux sols et au climat, entre autres l'agrumiculture, permettrait de générer de juteux profits financiers tout en permettant l'achat de céréales et autres tonneaux de vin. À ces ventes d'agrumes se rajouta également la vente de figes séchées ou de caroubes.

Avec les statuts favorables accordés par le prince Lucien de Monaco en 1516, qui prévoyait notamment « un droit d'ancrage et de timonnage sur toutes les barques chargeant des marchandises » et d'une gabelle de 1 gros par florin pour toute personne étrangère à la communauté chargeant en rade, Menton devint rapidement un centre de redistribution pour tous les habitants des villages environnants¹. Le développement exponentiel de l'agrumiculture mentonnaise tout au long de l'époque moderne fit de la ville une importante plaque tournante du cabotage de la Méditerranée occidentale. Les caisses de citrons et d'oranges quittaient les entrepôts de la Ciapetta qui servait alors de port pour rejoindre les contrées les plus lointaines : la région de Cette, les pays de la Loire, les villes hanséatiques, etc.

Malgré la concurrence des productions siciliennes ou espagnoles, l'agrumiculture mentonnaise continua à tirer tant bien que mal son épingle du jeu. Les neuf variétés de citrons produites à Menton ne pourrissaient pas, ce qui permettait leur transport en bateau. Toutefois au fil des ans, la nécessité de construire un vrai port dans la rade de Menton se fit de plus en plus pressante. Les difficultés inhérentes au chargement et au déchargement des productions

1. Louis CAPÉLAN-MORENO : *Histoire de Menton*, 4^e édition, Menton, 1993, p. 30 à 34.

agrumicoles devinrent progressivement incompatibles avec le commerce moderne. Les négociants, les maisons de commerce ne pouvaient plus se permettre d'attendre plusieurs journées avant de pouvoir charger des cargaisons de plusieurs centaines de tonnes sur un bateau en attendant qu'Éole se calmât. Toutefois la construction d'un môle était régulièrement ajournée faute de finances adéquates. La situation politique troublée des communes de Menton et de Roquebrune : révolution mentonnaise de 1848, proclamation en villes libres en 1848, vrai-faux rattachement au royaume de Piémont Sardaigne ayant contribué à cette instabilité économique et financière, il n'était pas envisageable de construire une enceinte portuaire.

Néanmoins le tournant économique pour la cité des citrons reste sans aucun doute le début des années 1860. La période napoléonienne marque en ce sens un tournant décisif dans l'histoire économique locale avec la construction d'un port ou de nouveaux axes routiers, ainsi que l'arrivée du chemin de fer. Finalement la grande question qui se pose est de savoir : en quoi la construction d'un môle de taille moyenne a-t-il contribué au renouveau de l'économie locale ? Pourquoi ce port est-il devenu une nécessité pour la population ? Malgré de nombreuses péripéties et autres avatars techniques ayant retardé la livraison définitive de ce môle, il convient de s'interroger sur son intégration dans le paysage urbain mentonnais alors en pleine transformation ? En quoi est-ce finalement une réussite ?

DE L'UTILITÉ DE CONSTRUIRE UN PORT À MENTON

En 1861, date officielle du rattachement à la France, le pays mentonnais présentait un curieux paradoxe : celui d'être un canton tourné vers le commerce maritime sans disposer d'un port digne de ce nom. Faute de financement suffisant, les différents projets présentés par le passé n'avaient pu voir le jour, les communes de Menton et de Roquebrune n'ayant que de trop faibles revenus. Les coupes de bois dans les forêts communales du Cap Martin et de l'Ubag Foran, l'utilisation des moulins de la vallée du Carei ou l'aide financière de 50 000 francs accordée par le royaume de Piémont-Sardaigne ne permettaient pas la construction d'un port avec sa digue de protection. Faute d'enceinte portuaire digne de ce nom, les capitaines des embarcations étaient obligés de faire de nombreuses manœuvres plus que périlleuses afin de pouvoir toucher la terre ferme ou tout au moins décharger les cargaisons dans de bonnes conditions à quelques encablures d'une anse propice au déchargement : la Ciapetta, au pied de la vieille ville de Menton.

Le fort du Bastion et sa petite rade de la Ciapetta offraient ainsi deux possibilités de mouillage. Les petits bateaux de pêche mentonnais préféraient s'amarrer de préférence au lieu-dit « Le Portiglio » ou Petit Port à l'est du Bastion alors que les bricks goélettes et autres tartanes, quelquefois



Ill. 1 - Le port de Menton vers 1910.

des bateaux de plus fort tonnage choisissaient la plage de « la Grava » plus à l'ouest².

Ces deux emplacements à défaut d'être protégés correctement permettaient les opérations de chargement ou de déchargement des caisses de citrons et de caroubes, des tonneaux de vin ou les sacs de céréales. Malgré tout, ces opérations de mouillage n'étaient pas simples car elles nécessitaient l'aide de plusieurs personnes musclées et expérimentées.

La première étape consistait à mouiller le navire à quelques mètres du rivage : opération qui pouvait s'avérer hasardeuse, dès lors qu'il y avait une forte houle ; la seconde, plus compliquée, nécessitait de tirer le bateau hors de l'eau à grand renfort de cabestans (treuil) et de « tins ». Les tins étaient de gros billots de bois qui servaient à soutenir la quille du bateau tiré à terre.

Évidemment ces manœuvres d'accostage prenaient plusieurs dizaines de minutes. Les capitaines des caboteurs optaient pour cette solution dès lors qu'il y avait du vent, préférant mettre au sec leur bateau plutôt que de le laisser tanguer à quelques encablures du rivage. Évidemment les tempêtes avaient pour conséquence de retarder le chargement des caisses de citrons ou de tonneaux d'huile sur les navires.

2. Annales de la société d'art et d'histoire : *Menton et le monde de la mer*, enquête ethnographique, folklorique et technique réalisée sous la direction de Louis Capéran, publiée sous les auspices de l'UER Civilisation de l'Université de Nice, 1981, Menton, p. 1-43.

Ainsi le 31 juillet 1787, Charles Lavezzari, un négociant mentonnais signala qu'une soixantaine de caisses de citrons verdames n'avaient pu être chargées à temps en raison du mauvais temps : «cette expédition aurait eu plus tôt lieu si, depuis quinze jours le vent furieux n'eut point empêché le brave capitaine Reiners de se rendre sur notre rade» et de préciser que le départ du bateau prénommé *Europe* devait se faire le soir même. Dans le cas présent, la cargaison devait partir pour le port de Hambourg.

Des péripéties comme celles-ci étaient relativement fréquentes pendant la période hivernale, au printemps ou à l'automne au moment des équinoxes ; occasionnant des retards dans les livraisons³.

Quelques autres bateaux semblaient plus chanceux en s'amarrant à des anneaux de fer scellés dans les rochers ; cependant en cas de fausse manœuvre, le navire était sûr de s'encaster dans les blocs. De toute façon, quelle que soit l'option choisie, les hommes de mer restaient à la merci de voir leurs navires déchiquetés par les forts coups de vent qui se produisaient fréquemment. Ainsi le 17 mai 1866 une chaloupe de 5 mètres 20 s'était échouée dans le Golfe de Menton nécessitant l'intervention de deux hommes pour la sortir hors de l'eau. Heureusement lors de naufrage, aucune personne n'était à bord.

Dans sa brochure parue en 1852 Menton, *Roquebrune et Monaco*, Abel Rendu notait : «cette ville qui a un commerce considérable et dont la marine visite tour à tour les deux Rivières, Marseille, Cette (Sète), le nord de l'Europe et de l'Amérique, cette ville est sans port. Qu'un ouragan se déchaîne contre la plage, et, soudain tous les bâtiments qu'elle garde et qu'elle ne protège pas, sont brisés ou dispersés. Un navire est-il dans le golfe par une mer mauvaise ? Pour lui point de refuge ; le port qui doit le sauver est à deux lieues de là ! »

Par ailleurs, les échouages intempestifs de futailles, bois divers ou autres cargaisons étaient fréquents. Ainsi le 9 novembre 1864, la cargaison appartenant à un certain M. Bosio tombait à la mer. Quatre personnes présentes aux abords de la plage de Menton : Horace Otto, Hyacinthe Bosano, Lombard et Layet se jetèrent à l'eau et récupérèrent toutes les caisses ayant chavirées. Quelques mois plus tôt le 27 avril 1863, un chargement était tombé en mer récupéré par le capitaine du *Saint Jacques* Michel Marsé et rapporté sur le rivage. Ici la cargaison n'ayant pu être identifiée, elle fut vendue par la commune quelque temps après. Quatre cas identiques ont été signalés entre l'hiver 1862 et le printemps 1865⁴.

Les vents d'est ou sud-est le «lebech» étaient ainsi particulièrement redoutés des marins mentonnais. Le mauvais temps annoncé, les marins prenaient leurs dispositions pour éloigner le plus possible leurs embarcations des bords de l'eau. Le maire de Menton pouvait être également amené à prendre quelques précautions. Le 3 décembre 1862, le préfet des Alpes Mari-

3. Jean DEVUN, «Le commerce du port de Menton à la veille de la Révolution», dans *On Pais Mentounasc* n° 46, juin 1988, p. 9 à 14.

4. ADAM (Archives départementales des Alpes-Maritimes): Dossier 23 P 376 (catastrophes et naufrages maritimes).

times félicita-t-il ainsi le maire Charles Gratien de Monléon pour « les sages dispositions que vous avez prises afin de préserver contre la dernière tempête les bâtiments amarrés sur les quais ». Au milieu du XIX^e siècle, le régime des villes libres (1848-1860) avait bien entrepris quelques aménagements cependant il était évident que cette situation ne pouvait perdurer éternellement. Il en allait de la survie du commerce mentonnais. Aussi dès le rattachement entériné, Charles Gratien de Monléon entama de longues tractations avec l'Empereur et le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics A. Gastaldy afin d'obtenir dans les plus brefs délais la construction d'un port.

Charles Gratien de Monléon insista notamment sur le fait que la ville de Menton avait perdu lors du rattachement un grand nombre d'avantages fiscaux, en particulier une allocation de 50 000 francs accordée par le roi de Piémont Sardaigne. La construction d'un port serait un dédommagement matériel et moral et un atout financier pour la commune. Comme Menton disposait de plusieurs entrepôts au pied de la vieille ville dans lesquels étaient entreposées les caisses de citrons ou des milliers de litres d'huile (rups) destinés à l'exportation, la construction d'un port moderne permettrait à la ville de se développer durablement; opinion partagée par le rapporteur départemental du projet M. Colignon qui y vit une possibilité pour la cité des citrons de concurrencer sa rivale cannoise et de faire de l'ombre à sa voisine niçoise. Une vision certes exagérée mais qui avait le mérite de mettre en avant les avantages économiques et financiers que pourraient générer la construction d'un port moderne dans la cité la plus à l'est du département; en outre ce dernier permettrait l'accueil de bâtiments de guerre français en cas de forte tempête ou lors d'exercices navals. Cette idée ne sera mise en avant que bien plus tard lorsque le maire de Menton François Fontana demandera avec insistance la création d'une seconde digue dans le port de Menton à compter de 1913⁵.

ACTIVITÉS MARITIMES ET ROUTES COMMERCIALES

En attendant au milieu des années 1860, ce furent surtout les aspects économiques et financiers qui prévalurent. Malgré les contraintes précédemment évoquées, les activités commerciales et portuaires fonctionnèrent correctement continuant de faire vivre plusieurs centaines de familles directement ou indirectement.

Pêcheurs et marins

Les matelots et autres pêcheurs étaient souvent issus de vieilles familles mentonnaises ou originaires de Ligurie comme les Biamonti, Carbone,

5. Archives communales de la ville de Menton : Dossier 3 O 34 Port Public de Menton, Coinstructions, courriers, autorisations 1862-1937.

Marsé, Luppi, Lorenzi, Raspaldo Palméro et Viale. Leur petite embarcation du nom de «goussou» ressemblait au pointu méditerranéen avec des flancs arrondis et à l'arrière canoë traditionnel, d'une longueur de 36 pans soit de 7 à 9 mètres et comportait parfois une voile latine afin de faciliter le départ en cas de vent à terre. Chaque goussou comportait trois paires de rames⁶.

En 1860, c'était encore une quinzaine de familles qui vivait directement des activités de la pêche. Toutefois, compte tenu de l'équipement plus que sommaire de ces embarcations à rames, les pêcheurs mentonnais ne s'aventuraient guère en haute mer se contentant de longer les côtes pour y jeter leurs filets ou pêcher la poutine au lamparo. On voyait encore au début du xx^e siècle, des familles de pêcheurs tirer les filets depuis les plages mentonnaises pendant que les maris étaient à quelques mètres du rivage sur leur goussou. Sur chaque embarcation pouvaient prendre place entre trois et cinq hommes: un patron pêcheur, des matelots ou des novices (mousses). Parfois très jeunes: douze ans pour les plus téméraires, certains s'engageaient par la suite dans la Royale avant d'entamer une longue carrière dans la marine marchande avant d'obtenir le diplôme de maître de cabotage et commander ainsi des petites embarcations commerciales. Malgré des conditions de travail particulièrement rudes et l'absence de grands bancs à poissons à peine immergés sur nos côtes littorales; les pêcheurs et leurs familles arrivaient tant bien que mal à vivre de leurs modestes revenus. Le poisson à peine sorti de l'eau était aussitôt revendu par les femmes des pêcheurs ou leurs filles au marché municipal (actuellement les arcades de la place aux Herbes), ou dans les rues adjacentes tenant la corbeille sur leur flanc droit et de l'autre une balance⁷.

Les autres marins naviguaient à bord de tartanes ou bricks goélettes quelquefois sur des bateaux à vapeur de tonnage moyen dès lors qu'ils avaient intégré la marine marchande. Ils s'agissaient évidemment des embarcations transportant les caisses de caroubes ou de citrons ou des tonneaux contenant du jeu du citron ou des rups d'huiles, du vin ou des sacs. Évidemment tous ces marins assuraient généralement la liaison maritime entre Menton et Monaco, entre Menton et Nice après une escale monégasque; parfois jusqu'à Antibes avec chargement intermédiaire à Nice; d'autres à bord de borneurs un peu plus équipés pour la haute mer s'aventuraient vers les ports du golfe de Saint-Tropez ou du Languedoc Roussillon: Cette (Sète) notamment ou Port Vendres pour y récupérer des tonneaux de vin ou de blé. Certains caboteurs comme *l'Améline Anna* avant son naufrage au large de Minorque au milieu des années 1880 assuraient même des liaisons avec les Baléares ou le

6. Annales de la société d'art et d'histoire: *Menton et le monde de la mer*, enquête ethnographique, folklorique et technique réalisée sous la direction de Louis Capéran, publiée sous les auspices de l'UER Civilisation de l'Université de Nice, Menton, 1981, p. 1-43.

7. ADAM: article de Gustave LABOURT paru dans le *Journal de Menton* consacré aux pêcheurs en 1880; Charles MARTINI DE CHATEAUNEUF, *M'en Avisou Menton à la belle époque*, Breil-sur-Roya, juin 2004, 223 p; p. 82-83 et p. 102 à 103.



Ill. 2 - Le port de Menton et plusieurs bateaux.

Maghreb. D'autres navires au gabarit beaucoup plus important rejoignaient la côte Atlantique : la région nantaise ou la mer du Nord afin de rejoindre le port de Hambourg.

Pour son dernier voyage en 1886, l'*Améline Anna* qui appartenait à la compagnie *Palmaro et Cie* d'un tonnage de 69,09 t avait embarqué plusieurs centaines de caisses de marchandises diverses et variées, c'était l'un des plus gros bateaux de la flotte mentonnaise de l'époque, servie par six hommes d'équipage⁸. Ce dernier comme ses sisterships prénommés *Archange Saint Michel* ou *Immaculée Conception* avec onze hommes d'équipage pouvaient embarquer jusqu'à 96 000 citrons répartis sur 240 caisses, jusqu'à 7 800 oranges amères autrement appelées bigarades, tout autant d'oranges douces soit 280 caisses et 5 à 6 barils contenant des rups d'huiles. Par ailleurs durant les années 1850-1865, si le tonnage moyen des navires était d'environ quinze tonneaux, le nombre de bateaux affrétés ou désarmés tournait autour d'une cinquantaine pour les seuls navires mentonnais.

D'autres navires beaucoup plus gros faisaient des rotations avec le port de Menton contribuant à ravitailler la ville en céréales, principalement du blé et en spiritueux : alcools, eau-de-vie.

En y regardant de plus près et si l'on prend comme référence l'année 1861, date officielle du rattachement à la France, le nombre de bateaux armés dans le port de Menton est réparti comme suit : 17 équipés pour la pêche côtière, 29 pour activités de cabotage et 5 seulement pour des voyages commerciaux lointains (bornage), chiffre moindre pour le nombre de bateaux désarmés : 47.

8. ADAM : Dossiers 24 P 393 à 24 P 399 armement des bateaux entre 1860 et 1914. Dossiers 24P 400 à 24 P 408. Mouvements de bateaux. Aujourd'hui tous ces vieux registres sont consultables sous forme de microfilms.

Les activités d'armement ou de désarmement des navires connaîtront un essor notable à partir du moment où le port de Menton sera inauguré en 1878.

Comme la cité des citrons connaît un essor économique et démographique sans précédent entraînant une hausse de la demande, le nombre de navires armés ou désarmés croît au milieu des années 1890 au point d'atteindre 76 navires armés et 64 désarmés en 1894. Malgré tout une certaine stagnation voit le jour au début des années 1900 entraînant une diminution sensible des activités commerciales. L'arrivée de bateaux de très gros tonnage, principalement miniers ou pouvant transporter de grandes cargaisons de fruits et autres tonneaux, la concurrence ferroviaire pour les trajets à petites distances ont sans doute contribué à cette baisse de la branche armement du port de Menton. Si le chiffre des sorties des bateaux de pêche reste stable, celui des navires rangés dans la catégorie des borneurs augmente notablement⁹.

Malgré tout, que l'on soit pêcheur de père en fils ou marin, les activités maritimes contribuent à faire naître des vocations. Les jeunes Mentonnais embarquant comme simple mousse ou apprentis à 12-13 ans s'engagent à leur majorité dans la Royale à Brest ou à Toulon avant de naviguer sur de gros navires marchands dans toutes les mers du monde avant de passer leurs diplômes permettant de devenir maître de cabotage et commander ainsi un navire. Deux exemples parmi tant d'autres :

Après avoir débuté comme mousse, Jean Cravi navigua sur toutes les mers du monde à bord de navires de guerre comme « *le Louis XIV* », de gros borneurs ou navires à vapeur, dans les mers européennes ou en Indochine pour un total de 75 mois et 23 jours au service de l'état, 180 mois et 23 jours sur des navires commerciaux, enfin 36 mois et 16 jours sur des embarcations de pêche.

Augustin Palmaro après avoir servi pendant 73 mois l'État et navigué pendant 72 mois et 16 jours sur des navires de commerce, obtint son diplôme de maître de cabotage le 2 mai 1870 et fut inscrit de facto sur le registre des capitaines de marine marchande¹⁰.

Au même titre que les activités agrumicoles ou oléicoles vieilles de plusieurs siècles, les activités maritimes ou liées à la pêche étaient très anciennes pratiquées par de vieilles familles mentonnaises ou des communes limitrophes et ce depuis le Moyen Âge. À signaler que le nom de plusieurs rues ou traverses du Vieux Menton portent toujours le nom de ces vieilles familles pour certaines liées au domaine de la piraterie maritime : Mattoni, Cappodana, Lampedose. À l'époque contemporaine, ces familles de marins avaient pour nom : Albin, Gioan, Médecin, Otto, Palmaro, Verrando, etc.

9. ADAM : Dossiers 24 p 393 à 24399 Registres bateaux armés dans le port de Menton. Dossiers 24 P 400 à 24 P 408 Registres nominatifs des bateaux. Dossiers 24420 à 24 P 426 Registres des bateaux désarmés dans le port de Menton.

10. ADAM : Dossiers inscrits maritimes syndicat de Menton 24 P 381 à 24 P 385.

Les maisons de commerce et les négociants

Enfin ce tour d'horizon de la vie portuaire au milieu du XIX^e siècle ne saurait être complet si l'on n'évoquait pas le rôle joué par les commanditaires étrangers et autres grands négociants tirant profit de la vente d'agrumes ou des rups d'huiles. Trois grandes maisons ayant pignon sur rue avaient prospéré au milieu du XIX^e siècle, les maisons Joseph Carles, Jean Baptiste de Bottini ou Gismondi et contribué ainsi à donner une bouffée d'oxygène à l'économie locale au bord de l'asphyxie. En effet compte tenu du relief accidenté, pratiquer une culture intensive était techniquement impossible. La seule richesse que possédait la ville était son célèbre citron. Ce dernier profitait des conditions météorologiques exceptionnelles du pays mentonnais pour proliférer.

Depuis le XVII^e siècle, la population mentonnaise s'était tournée vers la culture intensive de cet agrume pour en tirer quelques juteux profits financiers. Avec le développement de l'oléiculture, les familles mentonnaises profitaient de la façade maritime que leur offrait la ville pour exporter leurs productions dans le monde entier. Compte tenu que Menton comme sa voisine Roquebrunoise étaient isolées des grands centres économiques; la faute à des chemins carrossables peu commodes ou inexistant, la mer offrait des débouchés inespérés pour les agrumiculteurs et autres oléiculteurs locaux.

Si la concurrence des agrumes étrangères sicilienne ou espagnole avaient certes nui à l'agrumiculture mentonnaise au début des années 1800, et même si les récoltes avaient chuté entre 1820 et 1834 la faute aux très mauvaises conditions climatiques ayant frappé les collines mentonnaises, les citrus mentonnais continuaient à tirer leur épingle du jeu au niveau international. Les vrais citrons mentonnais durcissent mais ne pourrissent pas favorisant du même coup leur transport vers l'étranger. Ainsi vers 1860, on exportait depuis Menton plus de trois millions de citrus citrus à travers le monde¹¹.

La production agrumicole locale qui incluait également la vente de jus de citrons pour les agrumes abîmés et d'essence de fleurs d'orangers, était suivant les années très abondantes, d'où certains cadeaux faits par les négociants mentonnais : caisses de citrons offerts gratuitement à certaines maisons étrangères pour se faire connaître ou en guise d'amitié. En pratique, dès la cueillette effectuée, cette dernière était souvent achetée par les négociants puis descendue dans des corbeilles aux magasins situés dans la basse vieille ville. Commençaient alors le triage et le calibrage des citrons en trois catégories : ceux trop mûrs ou impropres à la consommation étaient voués à être pressés, les autres répartis en deux autres catégories suivant leurs calibres étaient rangés dans des caisses afin d'y être expédiés.

11. Jean Paul PELLEGRINETTI : « L'activité portuaire à Menton de 1818 à 1838 sous le règne du prince Honoré V », dans *Ou Pais Mentounasc* n° 77, mars 1996, p. 14-20. Charles MARTINI DE CHATEAUNEUF : *M'en Avisou Menton à la belle époque*, Breil-sur-Roya, 2004, 223, p ; p. 82-83 et p. 104 à 105.

Dès que le commettant l'ordonnait, le négociant, souvent un simple commissionnaire, faisait charger les caisses sur les navires étrangers au port de Menton ou sur les caboteurs locaux; tout dépendait qui en était le destinataire. Cependant cette pratique ancestrale montra ses limites. L'absence d'un port digne de ce nom engendrant des lenteurs dans le chargement des caisses et autres tonneaux d'huiles pénalisaient les négociants mentonnais et par ricochet tous les producteurs locaux: agrumiculteurs, oléiculteurs ainsi que les tonneliers qui fabriquaient les futailles pour accueillir huiles et vins sur les bateaux.

À court terme, c'était tout l'activité économique du pays mentonnais qui risquait de pâtir de l'absence d'une enceinte portuaire moderne

LA CONSTRUCTION D'UN PORT INACHEVÉ !

Le vote des travaux

Finalement après plusieurs projets avortés, la mairie de Menton obtint satisfaction: le Gouvernement impérial de Napoléon III décréta la construction du port de Menton le 4 mai 1867. Après quatre années d'atermoiements et plusieurs projets repoussés entre 1862 et 1864, un consensus fut finalement trouvé qui satisfît autant la Marine Nationale que l'architecte départemental, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou la mairie. En effet, malgré quelques critiques quant à l'orientation de la future digue de protection, la commission nautique composée de marins-pêcheurs donna son accord. L'ensemble de la population mentonnaise était soulagée de voir enfin aboutir ce vieux projet dont on pensait qu'il ne verrait jamais le jour; des habitants heureux de voir la ville se doter enfin d'infrastructures neuves qui contribueraient à son désenclavement.

Avec l'arrivée imminente du chemin de fer et la construction d'une gare ferroviaire, Menton se modernisait enfin. Ne restait plus qu'à financer sa réalisation, plus de 1 000 000 francs !

Si l'État allait devoir financer une grande partie des travaux, la ville devait de son côté verser dans les caisses de l'État, donc du trésor public, une somme de 50 000 francs payable au fur et à mesure de l'avancée des travaux et voter les crédits budgétaires nécessaires à l'ouverture d'une nouvelle rue entre la place aux Herbes et la nouvelle enceinte portuaire. Ce nouvel axe de communication devait permettre l'acheminement plus rapide des denrées périssables et autres produits de consommation courante et éviter ainsi un encombrement de la route impériale N° 7 autrement dit de l'actuelle rue Saint-Michel.

À court terme, cette nouvelle artère moderne serait mise en relation avec la nouvelle Promenade du Midi dont les travaux se poursuivaient activement. Il ne resterait en fait qu'à faire la jonction avec le débouché du torrent du Fossan. Par ailleurs, il était impensable de construire un port sans avoir prévu au préalable une route d'accès permettant l'apport de matériaux et autres

rochers pour l'édification des digues. Compte tenu des problèmes rencontrés par l'entrepreneur lors des travaux, l'utilité de cette nouvelle artère n'était pas à démontrer¹².

Une construction maudite

Cependant le projet adopté et avant même que le décret impérial ne fut paru, les premiers coups de pioche furent donnés en décembre 1866, mais il ne s'agissait en fait que de travaux préparatoires à la réalisation du gros œuvre. En fait à peine entamé, les ennuis commencèrent : contraintes techniques, coût des travaux, montants des indemnités à allouer aux propriétaires des terrains limitrophes à la nouvelle rue en construction. En effet, comme malheureusement quelques années plus tard avec les premiers aménagements urbains et la construction de nouveaux quartiers, les propriétaires de terrains souvent incultes profitèrent de ces travaux pour demander des montants beaucoup trop élevés par rapport à la valeur réelle du terrain : souvent planté d'un olivier ou d'un citronnier rachitique, lai de mer, terrain vague.

En définitive, les premiers travaux débutèrent à la fin du 1^{er} semestre 1869. Ils furent confiés à un entrepreneur local bien connu Ange Raimondi mais ce dernier rencontra très vite de grosses difficultés matérielles. En effet, le projet de construction d'une enceinte portuaire comprenait la construction d'une digue. Afin d'ériger celle-ci, il avait été convenu dans le cahier des charges que les rochers devant servir à sa réalisation proviendraient de Roquebrune. Or ces derniers se révélèrent poreux et argileux. En conséquence il fallut en trouver de nouveaux beaucoup plus robustes, capables de contenir les déferlantes venues du sud-est. Ange Raimondi dut se résoudre à prendre les blocs au Pont Saint-Louis du côté italien malheureusement ce travail eut un surcoût financier important au point qu'en 1871 la mairie de Menton n'avait plus d'argent pour payer l'entrepreneur. De l'argent versé par l'État pour financer les travaux, il ne restait plus rien. Le gouvernement français se résolut à accorder une rallonge budgétaire de 2 500 francs faute de quoi la municipalité aurait été dans l'incapacité matérielle de payer la poursuite des travaux. Ange Raimondi commença d'ailleurs à se plaindre des retards de paiement mais poursuivit provisoirement le chantier.

À ces questions financières se superposèrent bientôt d'autres problèmes : les riverains se plaignirent de nuisances olfactives et sonores. Le décharge-

12. ADAM : Dossier 3 O 296 Construction de la Promenade du Midi (1859-1927). Dossier 4 S 0039 Construction d'un port à Menton. Plans (1861-1884). Dossier 4 S 0264 Direction des Ponts et Chaussées (01-01/1862-31/12/1865).

Avant-projet pour la construction d'un port.

Archives communales de la ville de Menton : 1 D 2 Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Menton entre 1867 et 1873, contient notamment le 1^{er} plan régulateur de la commune.

Archives communales de la ville de Menton : 3 O 34 Construction du port (18653-1937).

ment des blocs importunait les clients de l'hôtel Bristol aussi fallut-il trouver à la hâte un nouvel emplacement capable de recevoir de telles cargaisons. Nous sommes alors en septembre 1875 et les travaux avancent péniblement. Aux tempêtes de l'hiver 1873 particulièrement dévastatrices se succédèrent bientôt la maladresse d'un garçonnet qui endommagea le matériel de construction ou les réparations sur la route impériale devenues nécessaires en raison du passage quotidien de chariots transportant les blocs pour la digue. De nouvelles contraintes techniques furent également imposées à Ange Raimondi. Afin de travailler dans de bonnes conditions, ce dernier avait construit un hangar sur l'ancienne cale de halage mais celui-ci fut bientôt contraint d'en ériger un nouveau en octobre 1875¹³.

En effet devant les protestations du voisinage et devant les menaces de procès en dommages et intérêts, l'entrepreneur se résolut à déplacer sa cabane quelques mètres plus loin. Les habitants de la basse ville de Menton estimaient en effet que ce hangar devant servir à stocker les sacs de chaux était dangereux, insalubre et représenteraient une menace pour les enfants.

Après toutes ces péripéties survenues en moins de cinq années, on pouvait espérer que tous les travaux fussent achevés en temps voulu. Or le 7 avril 1877, Ange Raimondi menaça d'arrêter le chantier si la ville de Menton ne réglait pas immédiatement l'ensemble de ces dettes. Les traites de l'entrepreneur n'ayant plus été payées depuis plusieurs mois, ce dernier se trouvait dans une situation financière plus que délicate. Le gouvernement français accorda une nouvelle rallonge budgétaire à hauteur de 90 500 francs afin que la ville de Menton pût s'acquitter immédiatement de ces dettes. Les dernières traites venaient à peine d'être réglées que M. Raimondi décéda au début de l'année 1879. Les travaux stoppèrent immédiatement. Son représentant céda à la ville 51 000 francs de matériels.

Comme le prévoyait la réglementation des marchés publics, l'entrepreneur des travaux publics décédé, il fallait recommencer la procédure d'adjudication pour les parties du port non construites. Marius Lagache, entrepreneur marseillais remporta le marché en 1880 et s'attela rapidement à la tâche.

En plus, des tracasseries financières et administratives précédemment évoquées, se rajoutèrent des querelles internes sur les futurs aménagements portuaires. Le 6 juillet 1876, la commission nautique s'était réunie afin de débattre d'une réorientation de la nouvelle digue du port, orientation plus au sud qui permettrait l'agrandissement du port de Menton; ce changement de direction avait un coût exorbitant: 43328, 29 francs qui s'ajoutaient aux 2300 000 francs déjà payés par l'État et la ville. Ingénieurs civils et marins pêcheurs n'étaient toutefois pas d'accord sur le prolongement de la digue; les professionnels du monde de la mer voulaient qu'elle fût prolongée vers le sud

13. ADAM: Dossier 4 S 0039.

afin de permettre de futurs aménagements, les ingénieurs souhaitant pour leur part obliquer vers l'est afin de contrecarrer les effets du courant ligure dans la rade de Garavan. On ne parle pas encore de construire une deuxième digue mais bien prolonger celle existante. En effet sans être visionnaire, cette commission nautique avait touché un point sensible: telle qu'elle avait été conçue au départ, cette nouvelle digue n'empêcherait pas l'arrivée de sédiments apportés par les courants marins. À court et moyen terme, ceux-ci finiraient par recouvrir totalement les fonds marins et empêcher du même coup l'accostage des gros navires. En outre, en cas de forts vents d'est ou de sud est, l'actuelle digue ne protégerait pas totalement les bateaux en cas de fort coup de mer. De plus, se posait la question essentielle de construire un phare afin d'éviter qu'à la nuit venue, des bateaux ne vinssent d'échouer sur les rochers. Le maire de Menton Jean Baptiste Louis Laurenti en fit officiellement la demande en 1885.

Toutefois à défaut d'en obtenir le financement, la mairie de Menton avait pu financer la construction d'une belle jetée quelque peu incurvée vers l'est. En 1878, le ministère des travaux publics avait accordé à la municipalité de Gaspard Médecin une aide de 100 000 francs, travaux qui en auront coûté près du double en définitive. Au total, le chantier du port de Menton aura coûté plus de 2 800 000 francs à l'État et à la ville¹⁴.

Le port et son intégration dans le paysage mentonnais

Ce nouveau port moderne et majestueux d'une superficie de près de quatre hectares faisait la fierté de la ville, s'élançant allégrement dans l'eau avec à son pied le vénérable Bastion. Architecturalement la nouvelle digue impressionnait tous les observateurs: «une jetée coudée, en granit de 360 mètres, large de 15 mètres de largeur et élevée de 7 mètres au-dessus du niveau de la mer; fut construite, enclavant le bastion et prolongeant la Promenade du Midi»¹⁵.

La construction du Quai National dans sa partie comprise entre la cale de halage et la route impériale N° 7 et son interconnexion permettait au port de Menton d'être mis en relation directe avec le quartier résidentiel de

14. ADAM: Dossiers 4 S 0039 à 4 S 0041 Construction d'un port à Menton, d'une digue et projet de construction d'un phare (1861-1886). Dossier 4 S 0185 Éclairage provisoire (1877-1925), construction d'une tourelle à l'extrémité de la jetée pour établissement définitif d'un feu, installation de l'éclairage électrique. Dossiers 4 S 0266 et 4 S 0267 Construction d'un épi à la plage de Garavan, construction d'une route d'accès menant au port, entretien du port, grosses réparations (1881-1891).

Archives communales de la ville de Menton: 1 D 3 et 1 D 4 Registres des délibérations <http://www.maligne-ter.com/nice-tende/index.php?feed=rss2duconseilmunicipal> de la ville de Menton entre 1873 et 1878, 1878 et 1883.

Archives communales de la ville de Menton: 3 O 34 Construction du port de Menton.

15. Charles MARTINI DE CHATEAUNEUF: *M'en Avisou Menton à la belle époque*, Breil-sur-Roya, 2004, 223, p 68.

Garavan en pleine extension au XIX^e siècle. Comme en 1883 le dernier tronçon de la promenade du Midi avait été construit pour rallier l'enceinte portuaire au Fossan, le quartier de la Ciapetta était maintenant totalement désenclavé et offrait une possibilité inespérée de voir disparaître le goulot d'étranglement de la route impériale qui empruntait l'actuelle rue Saint-Michel. Avec la construction des halles municipales en 1898, œuvre de l'architecte Adrien Rey, et la création d'un bureau d'octroi, ce quartier moderne devenait le cœur économique de la ville. Il ne resta plus qu'à achever la route entre le débouché de la route impériale N° 7 au pied de la vieille ville et le port afin de compléter l'aménagement urbain du quartier et faciliter du même coup l'arrivée des marchandises en ville, céréales ou minerais.

Le ravitaillement de la ville se faisant en grande partie par la mer, la rotation des caboteurs et autres navires à gros tonnage alla en s'intensifiant. Comme la commune de Roquebrune vint à se doter d'une grosse usine à charbon, de gros navires charbonniers de plus de 3 000 tonnes assurèrent la liaison hebdomadaire avec Port-Vendres dans les Pyrénées-Orientales¹⁶. À partir du moment où la digue de protection du port fut achevée en 1878, de superbes yachts firent également leur apparition dans le port de Menton côtoyant des bateaux à fort tonnage comme celui de Gordon Bennett *La Namouna* suscitant toute sorte de va-et-vient entre les bateaux et le centre ville.

Tous ces mouvements portuaires nécessitaient l'emploi d'une importante main-d'œuvre affectée au déchargement de la houille ou au déchargement de sacs de céréales ou a contrario au chargement de tonneaux d'huiles et autres caisses d'agrumes; manœuvres difficiles, mal payées et de surcroît très variable en fonction des arrivages et des expéditions.

Au début des années 1900, toute cette main-d'œuvre montra des signes d'un profond mécontentement, demandant avec insistance le renouvellement des embauches et des hausses de salaires. Deux syndicats se créèrent durant cette période: le syndicat des ouvriers débardeurs du port, assez pondérés dans leurs revendications et le plus radical syndicat international créé au second semestre 1903. En octobre de la même année, les ouvriers entrèrent en conflit ouvert avec les sociétés mentonnaises et autres négociants paralysant le port de Menton durant plusieurs semaines. Les revendications de ces ouvriers portaient sur deux points: l'embauche du personnel et des augmentations salariales. En fonction des déchargements prévus, les commanditaires pouvaient employer entre 25 et 150 personnes; évidemment ces activités commerciales étaient plus qu'aléatoires d'où les revendications syndicales portant sur le recrutement d'ouvriers permanents. Comme chaque embauche suscitait des mesquineries parmi les ouvriers syndicalistes, les négociations portèrent également sur une équitable répartition des embauches.

16. ACVM: Dossier 3 O 34 Construction du port de Menton: projets, plans, aménagements.

Ce mouvement prit fin en avril 1904 après que les manœuvres eurent obtenu quelques améliorations de leurs conditions de travail : hausse des salaires, embauche en alternance des ouvriers appartenant aux deux syndicats¹⁷.

CONCLUSION

En définitive, après différentes péripéties ou projets avortés, la ville de Menton s'était enfin doté d'un port flambant neuf répondant en partie aux attentes des usagers du port et autres professionnels du monde de la mer. La construction de l'usine à charbon de Carnolès nécessitant l'arrivée dans nos eaux de navires à gros tonnage avait contribué à dynamiser les activités portuaires alors en perte de vitesse par la faute de la concurrence des agrumes espagnoles ou Italiennes Associés aux bateaux chargés d'approvisionner la ville en céréales et autres denrées périssables, les yachts élégants contribuèrent à animer le quartier du port durablement notamment *la Namouna* de Gordon Bennett qui attiraient de nombreuses mentonnaises sur le débarcadère.

Malgré la réussite architecturale de ce projet et sa belle intégration dans le paysage local, le port de Menton demeurait inachevé, bancal notamment en raison de l'absence d'une deuxième digue de protection qui lui aurait permis d'endiguer l'arrivée de sédiments apportés par les courants du sud est. À défaut d'une seconde construction qui ne sera réalisée qu'au sortir de la seconde guerre mondiale, le prolongement de la première digue comme l'avaient souhaité les marins locaux, aurait permis d'éviter un envasement rapide de l'enceinte portuaire au point qu'au milieu des années 1910, de nombreux capitaines de bateaux commencèrent à se plaindre du danger représenté par ce sable lors des manœuvres d'accostage. Malgré des opérations de dragage effectuées par la Marine Nationale, le port de Menton s'ensablait inexorablement au point que la profondeur des eaux diminuât sensiblement. Un projet de modernisation de la digue approuvé par le conseil municipal et l'ingénieur des Travaux Publics fut finalement décidé mais la déclaration de guerre et les problèmes financiers rencontrés par la ville empêchèrent dans un premier temps les travaux de se dérouler comme prévu. Il fallut attendre le début des années 1930 pour que le chantier reprît. Après que deux autres projets furent ajournés en raison de leur coût financier, le prolongement du môle existant fut décidé et voté¹⁸. Les travaux de construction d'une seconde digue plus au nord ne commenceront qu'au sortir de la Seconde Guerre mondiale.

Thierry MARTIN

17. ADAM : Dossier 10 M 0045 1 liasse sur la grève des ouvriers déchargeurs du port de Menton.

18. ADAM : Dossier 4 S Comptes de fin d'année pour les travaux d'amélioration et d'extension des ports. Plans du port de Menton (1891-1906).

ACVM : Dossier 3 O 34 Construction du port de Menton (2^e liasse).

