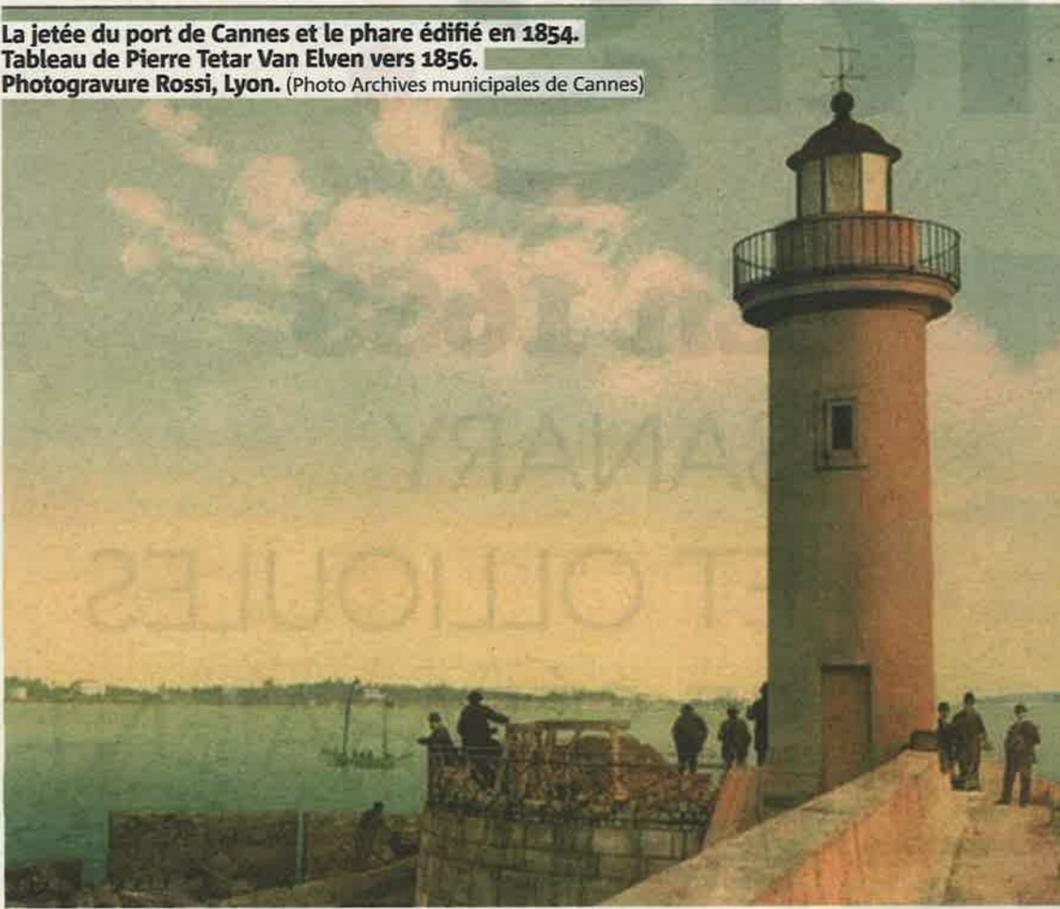


Mémoire

La jetée du port de Cannes et le phare édifié en 1854. Tableau de Pierre Tetar Van Elven vers 1856. Photogravure Rossi, Lyon. (Photo Archives municipales de Cannes)



La baie de Cannes en 1815. (Photo Archives municipales de Cannes)

Début du XIX^e siècle, le petit village de Cannes vit encore de la pêche. Mais, en quelques années, l'arrivée de bateaux de commerce va nécessiter l'installation d'un port puis d'un phare.

1^{er} mars 1854

CANNES GAGNE SON PHARE

Depuis l'Antiquité, barques, tartanes, bricks et navires commerçant avec les contrées lointaines fréquentaient le mouillage de Cannes. Pour ne pas s'exposer à l'échouage que leur faisait courir la faible profondeur des eaux, les navires, faute de môle (ouvrage en maçonnerie destiné à protéger des vagues trop fortes), jetaient l'ancre à une certaine distance de la grève, obligeant leurs équipages à procéder, au moyen de petites embarcations à fond plat, au transbordement des marchandises à charger ou décharger. Malgré les nombreuses sollicitations auprès des administrations, jusqu'au XIX^e siècle, Cannes ne possédait aucune installation portuaire. En 1590, afin d'assurer le mouillage de la flotte sarde, un projet de môle est figuré sur un plan de l'ingénieur militaire Ascanio Vitozzi, il sera abandonné. Même chose lorsqu'en 1772, la

communauté de Cannes sollicite à nouveau la construction d'un môle de protection. Aucune suite n'est donnée.

D'abord, un embarcadère

Ce n'est qu'en 1838 que, grâce à son intervention auprès du roi Louis-Philippe, Lord Brougham (aristocrate et homme politique anglais qui a fait la célébrité de Cannes) obtient l'autorisation de construire un embarcadère au pied du Suquet. Ce quai, long de 150 mètres et très étroit ne permettait pas de voie de circulation et ne pouvait recevoir que 460 bateaux. Mais c'était là les prémices d'un port à Cannes.

Il faut attendre 1843 pour qu'un môle permette l'amarrage de 1670 bateaux. À cette époque, les petits bateaux qui s'amarraient au quai se contentaient de la clarté de la lune. Mais petit à petit, Cannes voit l'arrivée de bateaux de commerce. Le môle, bien que capable de résister aux intempéries, montre très vite ses limites et va rapidement nécessiter des améliorations, notamment au niveau de la visibilité. Il aura fallu un incident qui aurait pu s'avérer dramatique pour que le port s'équipe de feux de position. En effet, le 8 octobre 1848, en raison de l'obscurité régnant dans le port, un bateau à vapeur chargé d'huile et transportant trente passagers

faillit sombrer au moment de son appareillage de nuit. Cette mésaventure détermina la municipalité à réclamer l'installation d'un feu de position.

Premier allumage devant la foule

À la suite de diverses démarches, un feu fut placé sur un échafaudage installé sur la plateforme du musoir à l'extrémité du môle. Et le premier vrai phare s'alluma ! Très vite, ce feu s'avéra insuffisant. Il fut remplacé en 1854 par un feu fixe d'horizon, blanc, d'une portée de 11 milles par temps moyen (environ 19 km). Posé au bout du môle, il était en maçonnerie et mesurait 10 mètres de hauteur. Aussi, c'est devant un parterre de Cannois que le 1^{er} mars 1854 s'alluma pour la première fois, le premier phare de Cannes. Malgré tout, ce premier aménagement portuaire reste insuffisant. Aussi en 1897, le quai Saint-Pierre,

baptisé quai Laubeuf en 1940, est doublé en largeur permettant, cette fois-ci, de créer une rue. D'autre part, le port reste peu abrité des vents d'est et insuffisamment protégé contre l'ensablement. Il sera amélioré en 1897 sous la municipalité Capron (lire ci-dessous). Viendra ensuite sa surélévation en 1911. Le premier phare de Cannes sera déplacé en 1930 après l'allongement de la jetée. Détruit dans l'explosion du port, provoquée par les Allemands en août 1944 lors du débarquement allié, il sera reconstruit en 1950. Le quai a de nouveau été élargi vers 1960 pour établir les voies de circulation actuelles.

NELLY NUSSBAUM
magazine@nicematin.fr

Sources : « Cannes, un siècle de tradition maritime » de Chantal Raybaud, éditions Serre, 1987 et Archives municipales de Cannes.

Précisions sur l'histoire du Vieux-Port



En 1890, le quai est si proche des habitations que le mât du yacht amarré parmi les bateaux de pêche semble rentrer dans les maisons. (Photo Archives municipales de Cannes)

Vers 1870, le chantier naval du Pantiero est déplacé pour des questions de salubrité. Un nouveau chantier est construit au quai Saint-Pierre, actuel quai Laubeuf avec une avant-cale pour faciliter la construction navale. En 1894, les architectes Michel et Arluc présentent un projet de réaménagement,

adopté par le Conseil municipal le 18 février 1895. Le projet comprend la construction d'une jetée orientale, dite jetée Albert-Edouard dont la première pierre est posée le 10 mars 1897 par le prince de Galles. Un fanal et une balise sont alors édifiés. Le môle occidental sera prolongé de 260 m puis de nouveau sur 90 m et exhaussé de 2 m pour un coût de 1 200 000 francs dont 300 000 à la charge de la commune, le reste à l'État entre 1908-1911. En 1913, la municipalité décide d'agrandir le

port, mais le projet n'aboutit pas à cause de la guerre. En 1914, un feu de port est transféré sur le nouveau musoir de la jetée ouest. Les quais Saint-Pierre et ceux du môle sont élargis après 1918. En 1930, la gare maritime est inaugurée. La seconde guerre mondiale engendre de nombreux dégâts. Mais, à partir de 1947, l'activité de croisière implique une adaptation des infrastructures portuaires qui, au fil des besoins et avancées technologiques, ne cessent de connaître des améliorations.