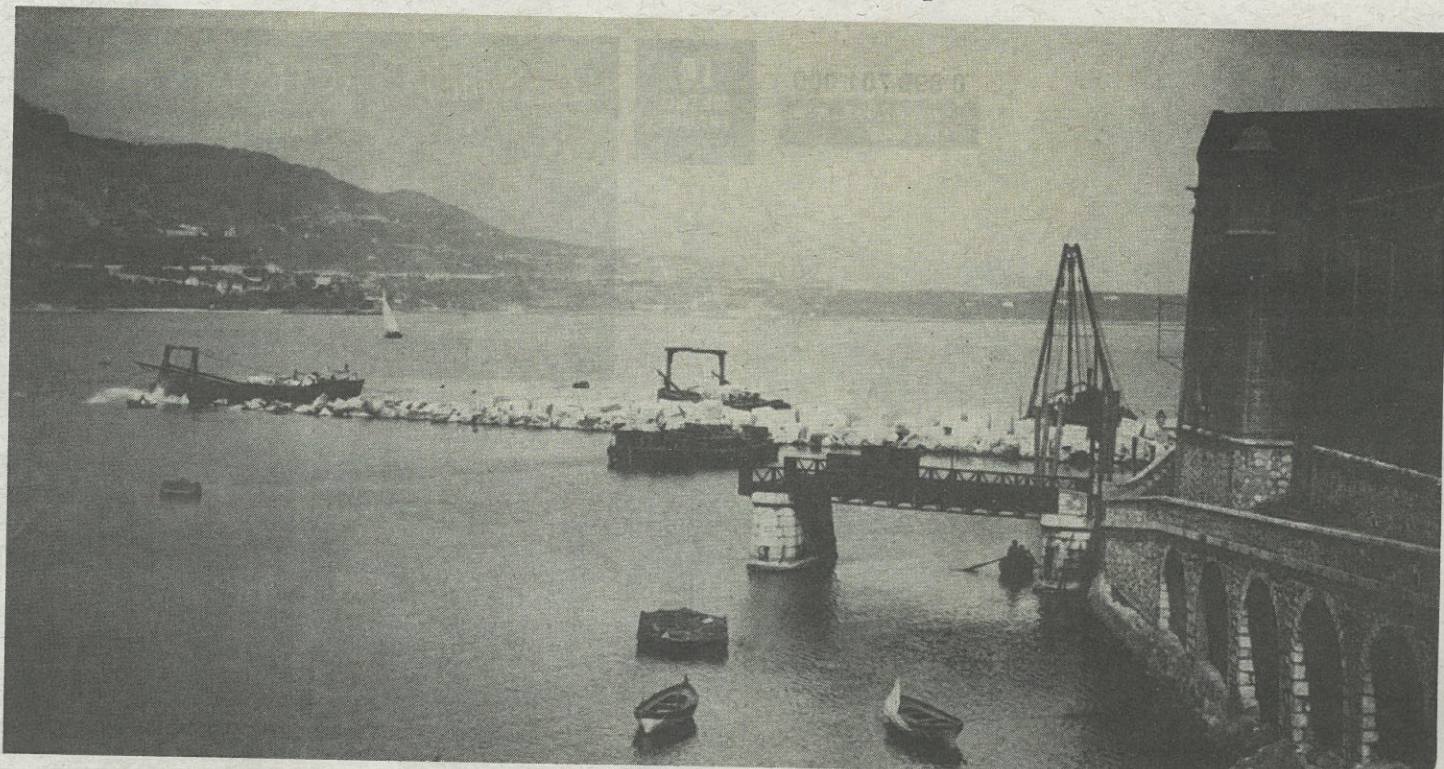




Construction de la digue du port (à droite, l'usine à gaz).
ARCHIVES PALAIS PRINCIER

tion du premier phare fut terminée en septembre 1909.

Deux cataclysmes

Deux catastrophes vinrent ralentir les travaux. La première fut la tempête du 31 octobre 1906, qui toucha les côtes méditerranéennes. Les installations du cap Ferrat furent détruites : digue de chargement, rails, grues, bateaux transbordeurs. Il fallut tout reconstruire.

Le second cataclysme, dû à la folie des hommes, celui-là, fut la Grande Guerre.

Néanmoins, les travaux reprirent. Ils s'achevèrent en 1926, au-delà de la mort de leur initiateur, Albert I^{er}, disparu en 1922. Il n'y a pas eu d'inauguration solennelle.

Monaco avait enfin un port à sa mesure. Il s'appelait port Hercule. L'immensité des travaux qu'il avait fallu accomplir justifiait bien son nom !

Les grandes dates du port de Monaco

- VI^e - IV^e siècles av. J.-C. : le site est fréquenté par les Phocéens (navigateurs grecs de Massalia/Marseille).
- I^{er} siècle av. J.-C. : les Romains nomment le lieu Portus Herculis Monoeci (« port d'Hercule Monoikos »). Monaco devient une escale sur la voie maritime reliant l'Italie à la Gaule.
- 1215 : construction de la forteresse génoise sur le Rocher, le port devient un élément stratégique militaire.
- XV^e - XVIII^e siècles : le port sert principalement à la pêche.
- 1865 - 1866 : création de la Société des Bains de Mer, début du développement touristique.
- Années 1870 - 1890 : premiers travaux d'aménagement du port Hercule.
- XX^e siècle : industrialisation et yachting.
- 1901 - 1926 : construction du grand port moderne.
- 1920 - 1930 : développement du tourisme de luxe et des yachts privés.
- 1973 : mise en service de la digue semi-flottante.
- 1976 : inauguration du port de Fontvieille, gagné sur la mer.
- 2002 : création d'une nouvelle digue flottante.
- 2005 : création du quai Louis-II.
- 2018 - 2024 : extension en mer, création du quartier de l'Anse du Portier et Mareterra.

HISTOIRE Pour ce chantier herculéen, dont la réalisation dura vingt ans, furent utilisées des pierres de la carrière du cap Ferrat. Leur transport se fit à l'aide de chalands, entre la presqu'île de Saint-Jean et la Principauté.

1901, l'année où Monaco a construit son port

PAR ANDRÉ PEYREGNE / MONACO@NICEMATIN.FR

LE PORT DE Monaco a une longue histoire – autant que celle du demi-dieu, fondateur de Monaco, qui lui a donné son nom de port Hercule (lire Monaco-Matin du 4 janvier 2026). Pendant des siècles, le port de Monaco ne servait qu'à nourrir et ravitailler la population autochtone. Lorsqu'au XIII^e siècle, les Génois dressèrent sur le rocher leurs premières murailles, le port devint sentinelle. Il surveillait, au loin, l'approche des galères ennemies. Au XV^e siècle, Monaco passa sous tutelle française. Son port ne fut pas davantage prisé, la France préférant ceux de Villefranche et de Nice.

Il fallut attendre le XIX^e siècle pour que Monaco prenne une autre ampleur. La construction de Monte-Carlo, avec son casino et ses hôtels, attira les visiteurs de toute l'Europe. Le train arriva, chargé de voyageurs internationaux. Monaco avait une gare, il lui fallait à présent un vrai port. Le prince Albert I^{er}, connu pour son attachement à la mer, décida de le lui offrir.

Début des travaux en 1901

Il fallut du temps pour réaliser le projet. Il commença à prendre de la consistance au mois de janvier 1901, et fut concrétisé le 29 mai de la même année par une déclaration d'intérêt public.

L'annonce de la construction d'un grand port à Monaco ne passa pas inaperçue. La presse française régionale ironisa sur « un port trop ambitieux pour un si petit État », relayant les inquiétudes des pêcheurs locaux sur la gêne pour la pêche traditionnelle et la peur de voir le port réservé aux riches plaisanciers. Certains marins crai-

gnaient que « la mer ne leur appartienne plus ». Des critiques techniques étaient émises aussi sur le nouvel usage du béton armé : « Le béton tiendra-t-il ? Résistera-t-il à l'eau salée ? » Mais Albert I^{er} avait confiance en la science. Et les travaux furent lancés en juillet 1901.

Un chantier colossal

Où allait-on trouver la pierre nécessaire à l'ouvrage ? À la Turbie, dont les rochers étaient quasi légendaires depuis qu'ils avaient permis d'édifier le Trophée des Alpes ? Sur le littoral aux côtes escarpées ? Dans le lointain arrière-pays ? Quel que soit l'endroit, le transport des pierres sur des charrettes tirées par des chevaux serait un travail herculéen. C'est alors qu'une idée germa dans la tête du prince : aller chercher ces pierres au tout proche cap Ferrat et les transporter par bateau.



Les travaux furent ralentis par deux cataclysmes : la tempête de 1906 et la guerre de 14-18.

Le cap Ferrat n'était pas encore la péninsule des villas des milliardaires. C'était une zone boisée inhabitée, un hameau de pêche dépendant de Villefranche – sur le point d'acquiescer son indépendance en 1904. Là, se trouvait une carrière. Elle était la propriété d'un ancien fils de cocher, Henri Peret-mère. Celui-ci se frotta les mains.

Il allait réaliser une bonne affaire ! Un accord fut signé avec la Principauté, les adjudicataires des travaux étant Fontana et Gamba, Bugheroni Frères, Vatrican et Calori. Sur le rivage du cap Ferrat furent construits des quais pour permettre l'accostage des bateaux transporteurs de pierres et des rails pour le roulement des wagonnets.

Les premières extractions eurent lieu en mars 1902, donnant lieu à un reportage dans le Journal de Monaco : « Samedi après-midi, un chaland remorqué par le vapeur Estella a apporté à l'entrée de notre baie les premières pierres de la jetée en enrochement naturel prévue par le projet du port de Monaco. Ces pierres ont été immergées en face de la pointe du fort Antoine. Le vapeur et le chaland avaient été coquettement pavoisés pour la circonstance et, au moment de leur entrée dans les eaux monégasques, des bombes ont été tirées par le personnel ouvrier qui se trouvait à bord. »

La tempête du 31 octobre 1906

Sur le site de la carrière de Saint-Jean-Cap-Ferrat, dont on voit toujours aujourd'hui l'impressionnante excavation, s'activaient plus de deux cents ouvriers. La roche était attaquée à l'explosif. On entendait des déflagrations à des kilomètres à la ronde. Le prince Albert I^{er} se rendit sur le lieu de la carrière du cap Ferrat le 28 avril 1904, en compagnie du prince héréditaire Louis II.

Au fur et à mesure qu'avançaient les travaux, les critiques et les craintes s'estompèrent. Le port devint peu à peu, dans la presse, objet de consensus et de fierté. Les travaux s'étalèrent, par étapes, sur deux décennies. La construc-

