Port-Vendres
Cité de Vénus

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Culture Communication
Direction régionale des affaires culturelles
UDAP 66

Valérie ROUSSET

Pièce n°1

PROJET DE DELIMITATION DU SITE PATRIMONIAL REMARQUABLE DE PORT-VENDRES

DIAGNOSTIC – HISTOIRE

Plan du Port Vendres, pour servir aux projets de l'année 1746. Signé Pontmartin. Bibliothèque nationale de France, GED-1347.

31 octobre 2019

Bernard Wagon, architecte du Patrimoine
Valérie Rousset, historienne de l'Art
Julie Colin, paysagiste

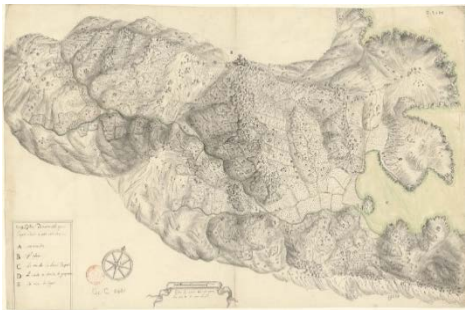
Table des matières

Une ville née de son port 3
L'Antiquité – L'apport de l'archéologie sous-marine 4
Collioure au Moyen Age 6
Le Traité des Pyrénées – Le Roussillon français 6
Vauban : la projection d'une ville portuaire 6
L'évolution du site du 17e siècle aux années 1770 8
La naissance d'une ville neuve - 1780 - 1789 9
Du nouveau port (fin du 18e siècle) à la ville neuve (1850 – 1860) 15
L'essor de Port-Vendres – Un port pour l'Algérie 15
Le maréchal de Castellane 16
Les aménagements maritimes, militaires et urbains au 19e siècle 17
Au 20e siècle 25
Résumé cartographique : l'évolution du site– de 1814 à 1969 30
Le hameau de Cosproms 31
BIBLIOGRAPHIE 32

Site exceptionnel, Port-Vendres l'est aussi par son histoire et sa fondation même. C'est dans une anse naturelle au pied des Albères qu'une ville nouvelle est née à la fin du 18e siècle à partir d'un simple abri pour bateaux.
Voulue d'abord par Vauban à la fin du 17e siècle, c'est au siècle des Lumières, sous le règne de Louis XVI, que commence sa véritable gestation. Ville neuve du 18e siècle, elle fut pensée comme une mise en scène à la gloire du roi.

Une ville née de son port

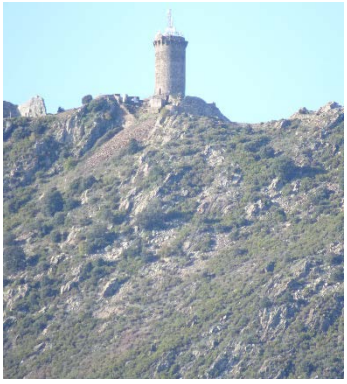
Peu avant 1758, Antoine-René de Voyer, marquis de Paulmy, écrivait dans ses Mémoire sur le Port Vendres « La *situation du Port Vendres est si avantageuse par sa position, qu'indépendamment des avantages que la Province du Roussillon où il est situé, retirerait de son rétablissement, il est facile d'en démontrer toute l'importance, tant pour le commerce que pour les opérations militaires qui pourraient se présenter.* »[1]



Vue de toutes les vignes dépendantes à Port-Vendres. 1680. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-2431.

L'anse naturelle de Port-Vendres abritée des courants et des vents par le cap Béar, le cap Gros et la Mirande s'ouvre par une passe étroite sur la mer au pied des contreforts des Albères sur lesquels se dressent les pics de de Massane, de Madaloc et de Carox.
C'est dans ce repli de la terre aux abrupts schisteux que s'est logé d'abord un simple abri pour les bateaux, devenu port ensuite, que l'on plaça longtemps dans l'histoire sous les auspices de Vénus Aphrodite. Cette position maritime privilégiée résulte de la nature mais aussi du façonnage progressif que les hommes ont opéré sur ce bout de côte de roche noire. En témoigne la carte de 1680 sur laquelle les vignes et la roche que surplombe le fort de Saint-Elme construit au 16e siècle par les Espagnols, occupent la place, les redoutes n'ayant pas été encore édifiées - elles le seront treize ans plus tard. A fond de l'anse que précèdent plusieurs échancrures, pointe la presqu'île auprès de laquelle se déverse le ruisseau de Vall de Pintes.
Au pied de la Mirande qui domine la mer, et tournée vers la montagne à l'abri des vents, une poignée de bâtiments militaires et religieux s'étire au bord de l'eau. C'est ici, à l'emplacement de l'actuelle rue Arago ou du Soleil, qu'a pris naissance ce « village » de la communauté de Collioure à peine distante de deux kilomètres à vol d'oiseau. Au sud, l'anse de Paulilles où s'écoule le ruisseau de Cosprons s'inscrit à l'abri des caps Béar et Oulestrell.

Le fort Saint-Elme



Tour Madelo

.

[1] Voyer de Paulmy d'Argenson, Antoine-René, Mémoire sur le Port Vendres. Avant 1758. Ms. Bibliothèque nationale de France, département Arsenal, MS-6442 (229).

L’Antiquité – L’apport de l’archéologie sous-marine

La légende s’attache à fixer la fondation du *Portus Veneris* (port de Vénus) par les Phéniciens au 6e siècle av. J.-C. sous une falaise où les Grecs avaient, un siècle plus tôt, érigé un temple à la Vénus pyrénéenne, fait qu’aucun indice archéologique ne corrobore jusqu’à présent.
Les fouilles subaquatiques réalisées par l’ARESMAR ont démontré que l’anse Gerbal (emplacement de l’actuelle criée) avait été au début de notre ère un simple abri pour les bateaux de la liaison Tarragone – Empurie – Narbonne avant ou après le passage du Cap Béarn. Ce havre, procurant aussi un approvisionnement en eau par le ruisseau de Vall de Pintes était pourtant difficile d’accès en temps de forte tramontane et plusieurs bateaux se sont échoués au pied de la Redoute Béar entre le 1er siècle et le 5e siècle.
Faute de vestiges archéologiques sur la terre ferme, l’histoire marine de Port-Vendres est illustrée par les épaves de bateaux romains et leurs cargaisons échouées du 1er siècle av. J.-C. au 4e siècle ap. J.-C. et découvertes dans l’anse du port et au Cap Béar. Les fouilles sous-marines sont réalisées par l’Association pour les Recherches Sous-Marines en Roussillon (ARESMAR). Les pièces des bateaux et le mobilier, propriétés de l’Etat, sont archivés et restaurée au dépôt de fouilles de Port-Vendres.
En 2015, l'épave de Port-Vendres 1 a été réhabilitée en collaboration avec le parc naturel marin, le DRASSM, le conseil départemental 66, l'ARESMAR et la ville de Port-Vendres.

Port-Vendres 1. L'épave in situ. Une partie de la série de membrures avec son plancher de cale (d. A. Chéné, Institut d'études méditerranéennes, Aix-en-Provence)

Port-Vendres 1. La sortie de la quille de l'épave en 1974 (Cl. L'indépendant)

Port-Vendres 1 – Anse Gerbal

La fouille de l’épave du navire dès 1962 a mis au jour une monnaie à l’effigie de Constantin datée de 313-317, 68 monnaies de bronze de la décennie 383 – 392 logées dans la cavité d’emplanture du mât, des amphores hispaniques.
« L’étude des vestiges et du mobilier a montré que le navire a quitté le port entrepôt de Cadix ou celui de Séville avec une cargaison d'amphores et de mobiliers de provenance lusitanienne (Portugal), de Bétique (région de Séville) et d'Afrique du Nord. Les produits transportés sont l'huile et surtout du poisson entier en saumure.
Il naviguait à destination d'un autre grand port entrepôt, probablement Narbonne, à partir duquel les marchandises devaient être redistribuées dans les petites villes de la côte et dans l'arrière-pays au moins jusqu'à Toulouse. Le navire a probablement sombré en tentant de s'abriter dans la rade de Port-Vendres qui constituait un formidable abri naturel pour des navires en provenance du sud, devant affronter la tramontane, après avoir franchi le Cap Creus et peut-être avoir subi des avaries au franchissement de Creus et surtout du Cap Béar ».

Port-Vendres 2. Amphores.

Port-Vendres 2

L’épave a été découverte en 1792 puis fouillée de 1974 à 1984. Ce navire du 1er siècle ap. J.-C. à cargaison mixte provenait de la province de Batique et était chargé de produit alimentaires : amphore à huile de Bétique (Dressel 20), amphores à vin (Haltern 70 et Dressel 28) et amphores à saumures (Pompéi 8) contenant du maquereau.

Port-Vendres 3. Vaisselle en verre.

Port-Vendres 3

En 1977, Dali Colls découvre une nouvelle épave venant recouvrir en partie la précédente. Port-Vendres 3 est fouillée entre 1978 et 1989.
Un lot de monnaies permet une datation vers les années 170 ap. J.-C. La cargaison renfermait de la vaisselle de bord en céramique sigillée du sud de la Gaule, une statuette de bronze représentant un rhinocéros noir d’Afrique, de la vaisselle en verre. Le navire, parti vraisemblablement de Narbonne, faisait route vers l'Hispanie avec sa cargaison d'amphores vinaires

Port-Vendres, Cap Béar 3.

Port-Vendres Cap Béar 3

L'épave de Cap Béar, à 40 m de fond au large du cap Béar, a été fouillée par Dali Colls entre 1982 et 1987. C'est un petit caboteur du 1er siècle avant J.-C. assurant sans-doute du transport de proximité entre Empuries et Narbonne. La cargaison se composait d'amphores vinaires italiques et de Tarraconaise, d'amphores de Bétique à salaisons de poisson,

Vierge des Rois Catholiques. Isabelle de Castille (détail). Retable anonyme de l'école hispano-flamande, Madrid, musée du Prado.

Collioure au Moyen Age

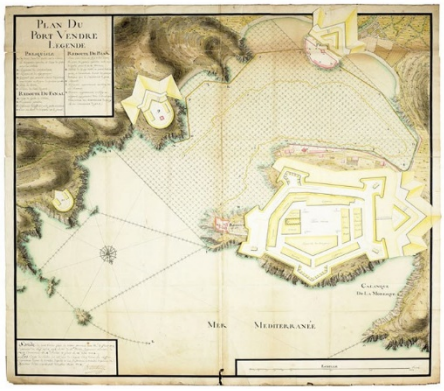
Le Roussillon conquis par les Arabes en 720 est libéré par Pépin le Bref en 759 au bénéfice des comtes francs.

Au nord de Port-Vendres, Collioure (dont dépend Port-Vendres et le hameau de Cosprons de la commune de Banyuls) sont réunis pour devenir une nouvelle commune le 23 avril 1823). Le *castrum* des comtes de Roussillon - auxquels succèdent les rois d'Aragon (1172-1276), puis des rois de Majorque jusqu'en 1343, sous la dynastie desquels le château reconstruit entre 1242 et 1280 - devient résidence royale. En 1343, les rois d'Aragon retrouvent leur forteresse qui surveille le premier port du Roussillon. D'ici partent les bateaux chargés de draps, d'huile et de vins, et arrivent les cargaisons d'épices et de tissus.
Collioure et le Roussillon passent sous la domination espagnole après le mariage en 1469 des Rois catholiques, Ferdinand II d'Aragon et Isabelle I^{er} de Castille.
Le Roussillon est occupé par le roi de France, Louis XI, de 1475 à 1481. Collioure rebaptisé « Saint-Michel » se dote de nouvelles fortifications. Charles VIII rend le Roussillon à Ferdinand le Catholique dont le successeur, Charles Quint, s'emploie à renforcer encore la ville et fait édifier le fort Saint-Elme (1538-1552) en vigie sur Collioure et l'anse de Port-Vendres.

Le Traité des Pyrénées – Le Roussillon français

En 1642, les armées de Louis XIII, roi de France, reprennent le Roussillon qui sera définitivement annexé à la France en 1659 par le Traité des Pyrénées.

Vauban : la projection d'une ville portuaire



La citadelle sur la Mirande projetée par Vauban.

Soucieux de renforcer le rôle stratégique de Collioure et de Port-Vendres - en 1690 les Espagnols tentent un débarquement, en 1784, renouvellent l'assaut et prennent Port-Vendres et Collioure mais sont expulsés par les Français l'années suivante – le chevalier de Tréville, Commissaire général des Fortification, projette en 1668 d'établir sur la Mirande une grande citadelle capable de défendre l'anse de Port-Vendres. Deux experts, Du Passage et Macqueron, venus voir et juger le site conclurent qu'il y avait deux manières pour le fortifier : édifier deux ou trois tours ou, suivant le projet de Tréville, de réaliser de grands travaux fort onéreux en bâtissant ici une ville. Vauban, successeur de Tréville, reprend le dossier. L'anse est alors en partie envasée et ses rives n'ont pas suscité la construction de maisons, paysans et vignerons habitant à Collioure. Une chapelle représentée sur le plan de 1707 et une construction (ancien cimetière) occupent seulement la place formée par l'embranchement des rues Arago et Honorine Mitjaville et l'angle formé par cette même rue et le quai de la Quarantaine.

Vue sur le port. Avant 1932. A gauche, la presqu'île et les fortifications Vauban. Coll. Dayder.

Les qualités de l'abri que protègent des vents la Mirande et la proximité de la frontière du royaume voisin ont retenu l'attention de l'ingénieur militaire. Vauban envisage de construire une citadelle sur la Mirande pour défendre le port à construire, de raser Collioure et de transférer sa population dans une ville nouvelle dans l'anse de Port-Vendres mieux adaptée pour l'ingénieur à la création d'un port moderne et d'une place forte. Le fils de Colbert, Seignelay, chargé de la Marine est séduit par le projet en 1679 et visite la future place. Suivent le duc de Vivonne, capitaine général des Galère, et Dusquesne qui émettent quelques réserves avant que le marquis de Louvois, en charge des finances de Louis XIV, ne mette fin à cette excessive ambition.

Carte postale. Coll. Dayder. Atlas des principales villes maritimes de France tant sur l'Océan que sur la Méditerranée depuis Dunkerque jusques et compris Antibes. H.-E. Diot, cartographe, 1770. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE DD-362. Détail. Redoute Vauban sur la Mirande ?

Dix ans plus tard, l'approvisionnement des armées françaises combattant en Catalogne réactive l'intérêt pour le site dont on cure une partie pour accueillir une trentaine de galères (1693). Vauban est chargé de faire établir trois redoutes dont la construction est confiée à Christophe Rousselot, ingénieur général du Roussillon : une sur la presqu'île dès 1681 - détruites en 1932 lors de la suppression de la presqu'île -, puis deux redoutes de part et d'autre de la passe. La redoute du Fort Fanal (1693), englobant un fanal préexistant, propriété de l'Etat, est inscrite Monument historique le 6 juin 1933.
La redoute Béar est édifiée en 1694 ; elle se compose d'une tour carrée et d'une fortification et abrite aujourd'hui un musée du débarquement du corps expéditionnaire français à Sidi Ferruch en 1830. Propriété de l'Etat, elle est inscrite Monument historique depuis le 6 juin 1933.

Sans doute que Vauban fit édifier sur la Mirande non une citadelle mais une redoute dont le plan est figuré sur le plan de 1770 et dont on trouve, semble-t-il, les traces sur la crête du promontoire.

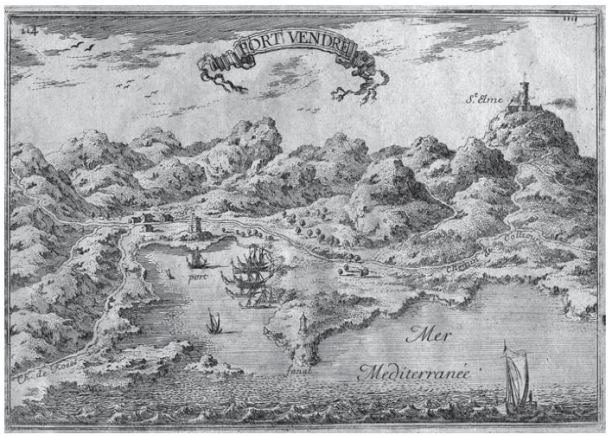
Un quai est aménagé au pied de la Mirande mais ne suscite pas de développement urbain comme le montre les plans du site de 1707 et 1746.

La redoute du fort du Fanal, 1693.

La redoute Béar, 1694

L’évolution du site du 17e siècle aux années 1770

1676

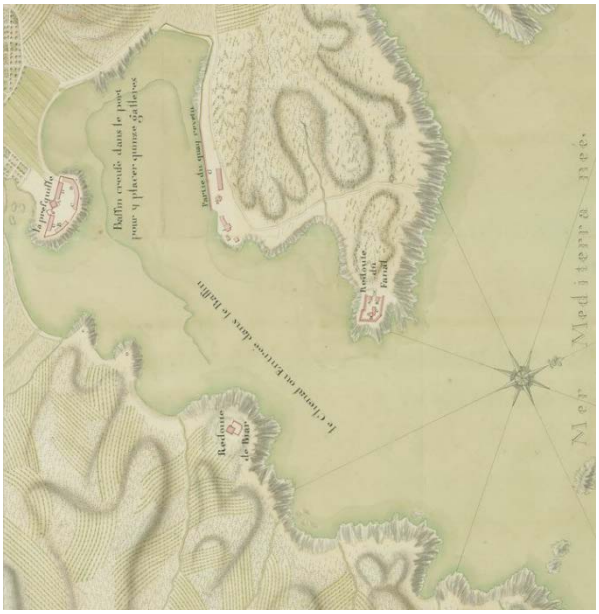


Port Vendres. Sébastien de Pontault Beaulieu. Les plans et profils des villes, places, forteresses et chasteaex conquis par Louis XIV, 1676.

1680

Vue de toutes les vignes dépendantes à Port-Vendres. 1680. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-2431. Détail.

1707



Plan du Port Vendres. 1707. Bibliothèque nationale de France, département Arsenal, MS-6442 (231)

1746

Plan du Port Vendres, pour servir aux projets de l'année 1746. Signé Pontmartin. Bibliothèque nationale de France, GED-1347. Détail.

La naissance d'une ville neuve - 1780 - 1789

Augustin-Joseph de Mailly

Charles Monnet. Portrit du maréchal de Mailly. Détail sur le port de Vendres.

Plan du Port Vendres, Situé dans le Roussillon, près les Frontières d'France, et la Carte des côtes de la Méditerranée pour connoître sa position. Dessin de Moitheyt, 1779. D'après les dessins de Sieur de Wailly. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-16448. Détail.

Un programme d'urbanisme – l'image de la puissance monarchique et du renouveau maritime du royaume

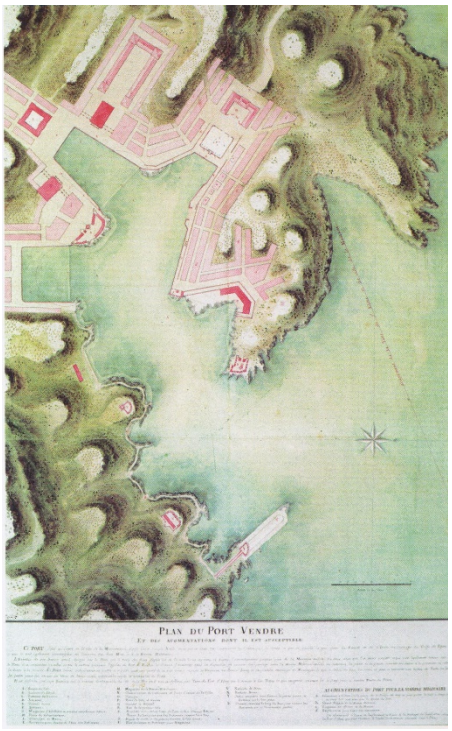
La paix revenue après la guerre de Sept ans, le port est à l'abandon – les bateaux débarquent alors à Collioure.

C'est dans ce contexte que nait un ambitieux projet mené dès 1770 par Augustin-Joseph de Mailly (1707-1794), lieutenant général au Gouvernement du Roussillon et commandant en chef de la province en 1758 auquel Louis XVI, restaurateur de la marine de guerre et commerciale, confie la mise en valeur des potentialités du site maritime de Port-Vendres et l'installation d'un port capable d'assurer le trafic avec toute l'Europe. Les travaux débutés au début des années 1770 sont achevés au printemps 1789.
Ce franc-maçon, qui recevra la dignité de maréchal de France en 1783, ne fonde pas son projet sur le port seulement qu'il souhaite inscrire dans le grand commerce maritime et qu'il dote d'une nouvelle redoute (1775 – 1780 - mais élabore un grand programme urbain et monumental affirmant sur ces terres tiraillées entre Espagnols et Français, le pouvoir de la couronne de France. Le retour de la guerre entre Espagnols et Français lui assura quelques financements du département de la Marine, du fonds des fortifications et du droit d'impariage affecté à l'aménagement du port. Le maréchal de Mailly fit réduire les droits sur les vins, principale denrée exportée, fit acheter des terres à rétrocéder à ceux qui s'engageaient à construire, et obtint le statut de port franc pour le commerce avec les Etats-Unis.

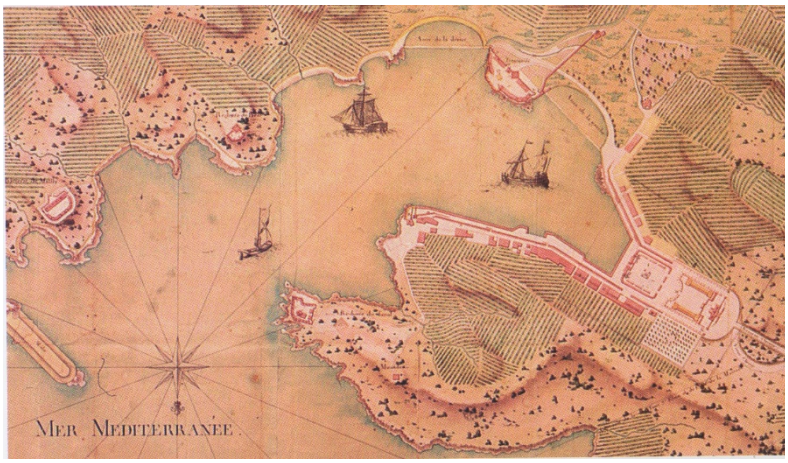
Augustin de Mailly, réitérant le projet avorté de Vauban, creuser dès 1772 un nouveau port à l'abri des vents à l'emplacement d'une anse naturelle envahie par les vases et les herbages. Les déblais rocheux extraits des fonds marins sont entreposés dans le vallon au nord de la darse pour constituer dès 1773 une première place carrée en terrasse sur le nouveau quai, la place dite « des Pontons ».

En 1775, un premier projet d'urbanisme constitué d'un schéma d'embellissement du port et de la ville est présenté au ministre de la guerre. Quatre ans plus tard, le lieutenant de Mailly fait appel à Charles de Wailly (1730 – 1798), architecte et urbaniste parisien de renom au rayonnement européen, lui-même franc-maçon (loge des Cœurs simples de l'Etoile Polaire), qui dresse le plan d'une ville et d'un ensemble monumental néo-classique au service de la mise en scène du royaume. Dans l'axe de la nouvelle darse dans le creux d'un vallon nord sud coulant vers la mer, il fait le projet d'un ensemble monumental composé d'une caserne et d'une place à la gloire du roi faisant face aux bateaux rentrant dans le port et d'un plan d'urbanisme du nouveau port.

Toujours en 1779, Charles de Wailly, qui se rend sur place, donne un premier plan du port à quatre darses dont deux semi-circulaires et le dessin de l'obélisque. En 1782 puis en 1783, il apporte des modifications à son premier plan qu'il simplifie.
Le projet dit « définitif », non réalisé par de Wailly, est dressé en 1786 ; il porte sur l'ensemble en cours en construction depuis 1780 que composent la place de l'Obélisque, la caserne du Petit Fer à Cheval, le bâtiment du Dôme précédé par le Grand Fer à Cheval ouvrant sur la route de Collioure nouvellement creusée.



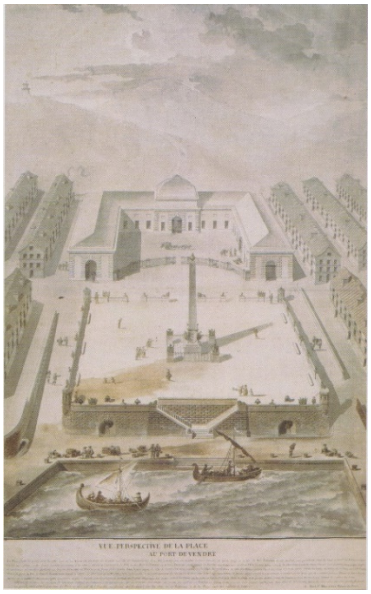
Plan de Port-Vendre. Charles de Wailly. Projet dit « de Blérancourt », 1782. Service historique de la Défense, Vincennes SHD, GR A851 C2 N56C.



Plan du Port-Vendres. Projet dit « définitif », 1786. Service historique de la Défense, Vincennes SHD, GR A851 C2 N73C.

Le « bourg », qui n'était alors qu'un modeste regroupement d'entrepôts et de maisons cantonnés au pied de la Mirande, fait l'objet d'un programme conçu autour du nouveau port et de l'ensemble caserne – place de l'Obélisque. Sur le Plan de Port-Vendre de 1782 (projet dit « de Blérancourt »), Charles de Wailly conçoit une ville de grande ampleur en U avec trois rangs de maisons à l'est (quartier de la Citre,et rue Arago), trois rangs à l'ouest (quartier de l'Obélisque) et un ensemble bâti de part et d'autre de la presqu'île dont les anses sont converties en darses.
Quatre ans plus tard, le plan dit « définitif » réduit la ville à l'actuelle rue Arago et à quelques bâtiments sur l'actuelle rue Jules Pams.

Vue de Port-Vendres et de ses environs. Charles de Wailly. Projet, 1783 ?

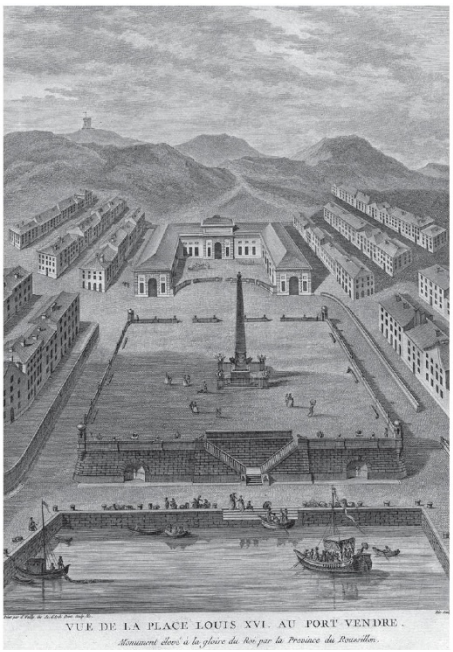


Vue perspective de la place au Port de Vendre. Charles de Wailly. © RMN-Grand Palis. Musée du Louvre.

La place de l'Obélisque

C'est sur une première place dénommée « place des Pontons », aménagée sur les déblais du creusement du port en 1773 entreposés dans le vallon nord-ouest – sud-est, que Charles de Mailly et son architecte font édifier la « place du Port » qui deviendra avec le projet d'érection d'un obélisque en 1782 « place Royale ».

La place, conçue comme un espace minéral, s'inscrit dans le programme monumental comprenant l'édification d'une caserne (caserne du Fer à Cheval), un pavillon (le Dôme). Pour symboliser la naissance de la ville nouvelle, Louis XVI permet à la province d'édifier en 1780 un obélisque à sa gloire, premier monument élevé en France en son honneur. La place à laquelle on accède par deux escaliers en pierre est construite au-dessus du quai. Le terre-plein est soutenu par un mur haut sommé de balustres dans lequel sont logées deux fontaines ornées de dauphins, alimentées par un réseau hydraulique et une citerne, aménagés sous la place. De petites guérites portant un globe sont placées aux quatre coins.

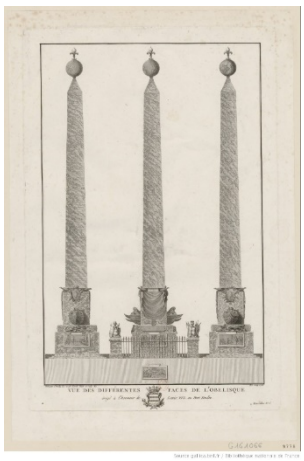


Vue de la place Louis XVI au Port Vendre. Monument élevé à la gloire du Roi par la province du Roussillon. François-Denis Née d'après l'architecte Charles de Wailly. Vers 1780. Voyage pittoresque de la France par Jean-Etienne Guettard, Paris, 1789.

La place de l'Obélisque et la caserne vues du port.

L'obélisque vu depuis le quai du 18 juin 1940.

Un coin du port. Carte postale, avant 1944. Coll. R. Dayder.
La place de l'Obélisque en balcon sur le quai et le port.



Vue des différentes faces de l'obélisque érigé en l'honneur de Louis XVI, au Port Vendre. François Denis Née (1732-1817), graveur. Wailly, peintre du modèle. 1786. Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, RESERVE FOL-QB-201 (112)

L'obélisque : une ode au roi et au Nouveau Monde

Le monument néoclassique en marbre blanc d'Estagel, élevé par Charles de Wailly est édifié sur un socle de marbre rouge de Villefranche et blanc de Villefranche de Conflent (première pierre posée le 28 septembre 1780).

L'ouvrage, représentatif du style égyptien qui propageait la franc-maçonnerie est entrecoupé au un cinquième de sa hauteur par un espace dans lequel s'inscrivent quatre tortues de bronze. En son sommet, figure le globe terrestre en cuivre planté d'une grande fleur de lys dorée d'or.

Quatre bas-reliefs en bronze commémorant sur les quatre faces du socle les faits du roi sont ajoutés en 1783 – année où de Wailly achève sa mission à Port-Vendres : l'Amérique indépendante (arrivée du navire royal « le Sensible » le 13 avril 1778 dans le Massachusetts), la Marine relevée (deux escadres sortant de Toulon et de Brest entoure un piédestal surmonté d'une renommée et au bas duquel s'appuient les dieux des deux mers), la servitude en France abolie et la liberté de Commerce.

Obélisque élevé à la gloire de Louis XVI sur la place de Port Vendres en Roussillon, 1780. Gravé d'après Charles de Wailly. Projet. Le temple représenté ici ne sera jamais réalisé.

L'obélisque.

Deux draperies en cuivre, l'une vers le port, l'autre vers la route de Collioure magnifiant la base de l'édifice portaient en latin et en français l'inscription suivante : DU REGNE DE LOUIS XVI CE PORT SERA A JAMAIS UN MONUMENT DE BIENFAISANCE UN REFUGE A TOUTES LES NATIONS UN AZILE A LA MARINE ENVERS UN MONARQUE QUI NE REGNE QUE PAR SES BIENFAITS M DCC LXXX

Ces ornements, qui figurent sur les gravures, ont été détruits à la Révolution le 8 thermidor 1793.
Autour de l'obélisque est tendue une grille en ferronnerie positionnée entre des trophées allégoriques représentant les quatre continents.

Planche à quatre compartiments représentant les quatre bas-reliefs de l'Obélisque élevé en 1780 à la gloire de Louis XVI au Port Vendre, port rétabli par le roi et achevé en douze années. François Denis Née, graveur
Monet, dessinateur du modèle. 1786. Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, RESERVE QB-370 (7) -FT 4.

La servitude en France abolie.

La Marine relevée.

L'Amérique indépendante.

La liberté de commerce

L'obélisque et la caserne avec ces trois bâtiments disposés en U. Photographie d'une carte postale. Vers 1930. Coll. R. Dayder.

La caserne du Fer à Cheval

La caserne et le bâtiment du Dôme qui correspondent à la phase finale du projet, soit à la période 1786 – 1789, ont fait l'objet de plusieurs tracés adaptés aux contraintes imposées par le relief. Si la place de l'Obélisque s'inscrit dans le respect des normes néo-classiques, la caserne relève une réalisation plus pauvre trahissant une volonté d'économie de moyens.

La caserne se développait en trois grands bâtiments axés sur l'obélisque autour d'une grande cour fermée par une clôture dite 'le Petit Fer à cheval » détruite en 1898 et 1909 et remplacée par le portail et le mur actuel dans lesquels sont remployés les éléments de la première grille. Un bâtiment central et deux ailes à l'est et à l'ouest s'ordonnaient de part et d'autre de la cour avant que les Allemands ne détruisent en août 1944 une grande partie de l'ensemble.

Le bâtiment du Dôme et le Grand Fer à Cheval vus du pont de Mailly enjambant la route départementale n°914 vers Collioure.

Le bâtiment du Dôme.

La caserne vue depuis la place de l'Obélisque.

Au-dessus, sur une terrasse confortée de hauts murs se développe le bâtiment du Dôme ouvert vers le port sur un jardin. Ce grand Corps de garde a fait l'objet de remaniements en 1860 qui ont entrainé un important remaniement de la coupole initialement couverte d'arêtes à bossages et d'un terrasson.

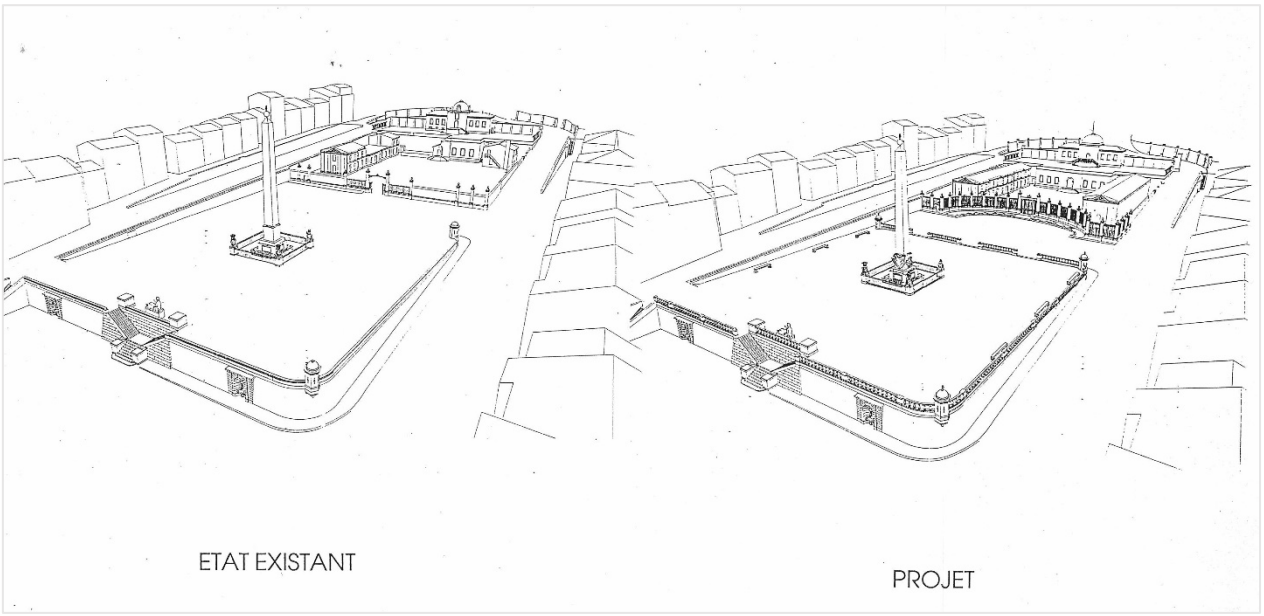
En 1784, une grande exèdre dite « le Grand Fer à Cheval » est aménagée au nord dans l'axe de la route de Collioure qui forme une entrée monumentale à l'ensemble et à la ville.

Vers 1968, l'Armée quitte les lieux. L'ensemble monumental, acquis par la Ville en 1988, fait l'objet en 1992 d'une étude préalable à la restauration réalisée par Régis Martin, Architecte en Chef des Monuments Historiques, dans le cadre de l'installation future d'un musée d'archéologie sous-marine. L'architecte a montré la qualité exceptionnelle de cet ensemble architectural et mis en œuvre avec détails les principes d'une restauration fidèle à ce « monument » du Siècle des Lumières.

L'aile ouest de la caserne.

L'ensemble, propriété de l'Etat, y compris la clôture de la caserne, est protégé au titre des Monuments historiques :

- Obélisque, Dôme, grille d'entrée de la caserne, double escalier d'accès : classement du 3 avril 1920.
- Place et bâtiments, ouvrages du programme néoclassique, y compris parement en élévation de l'hémicycle du Grand Fer à Chaval : inscription du 17 octobre 1995



Régis Martin, projet de mise en valeur, 1992.

La redoute Mailly, 1775 – 1780. La fortification vient renforcer la défense du site élaborée à la fin du 17e siècle par Vauban.

Les ouvrages militaires

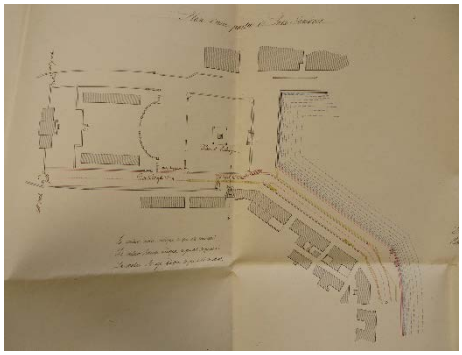
La redoute Mailly (1775 – 1780)

En complément des redoutes Béar et du Fanal, Mailly fait édifier un nouvel ouvrage défensif de forme semi-circulaire bordé d'un fossé creusé dans la roche et doublé d'une ceinture bâtie en moellons initialement couronnée d'un chemin de ronde armé de meurtrières. Dans la base se situent deux réduits. Sur la plate-forme se développaient à l'origine un grand bâtiment, un passage couvert, un magasin du génie, un magasin à poudre et une citerne.
Aménagée par les Allemands en 1942, la redoute est en partie détruite par ceux-ci le 19 août 1944.
Les vestiges sont inscrits Monument historique depuis le 23 avril 1991.

La ville nouvelle

Cadastre de Collioure, 1814. AD 66. Détail.

Le plan cadastral de Collioure dressé en 1814 et un plan conservé à la BnF reflètent l'état de la nouvelle ville créée par Mailly à partir de 1780. Nous sommes loin de l'image projetée à l'urbanisme généreux et quasi ostentatoire : l'ancien « bourg » implanté le long du quai initial a été juste augmenté, selon le plan de Wailly, vers le nord le long de la nouvelle darse et du nouveau quai dominés par les étagements monumentaux de la place royale et de la caserne. A l'ouest, un rang de maisons constitue un front continu le long de la place et de la darse en marquant plus à l'ouest une ligne pénétrant dans les terres.
La ville resta ainsi de taille modeste laissant inachevé le grand œuvre voulu par Mailly qui prévoyait une agglomération pour 12 000 habitants. En 1786, seules 88 personnes l'habitaient dont des employés du port.



Plan, 7 avril 1843. AD 64, 10 SP 03.

Plan de Port-Vendres. Après 1780. Bibliothèque nationale de France, GED-5612. Détail.

Du nouveau port (fin du 18e siècle) à la ville neuve (1850 – 1860)

Le nouveau port connait un certain trafic, un négociant important de Perpignan aménage dans la ville des magasins, des maisons prennent place de part et d'autre de la place Royale (actuelle place de l'Obélisque) et sur l'ancien quai. Des capitaines génois s'intéressent au nouveau port mais ont du mal à trouver des équipages roussillonnais

Le peuplement reste cependant difficile et faute d'avoir l'adhésion des habitants de Collioure, l'administration doit faire appel à une centaine de marins génois qui, mal accueillis, repartiront à la fin de 1789.
La ville n'est pas ce dont avait rêvé de Mailly, cette ville idéale dessinée par Nicolas-Marie Ozanne en 1776, pas plus que celle de Margoüet.

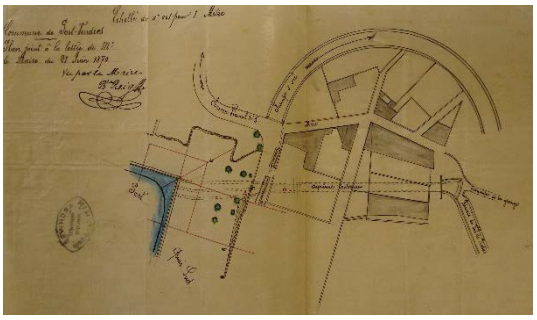
La Révolution va rompre cet essor difficile parce que prématuré. En 1823, Port-Vendres se sépare de Collioure et devient une commune autonome avec l'apport du hameau de Cosprons qui n'est constitué alors que de la chapelle Sainte-Marie, de deux bâtiments et de l'anse de Paulilles.

Compagnie de navigation mixte. L'Algérie par Port-Vendres. Affiche par Sandy Hook, 1925.

L'Algérie par Port-Vendres. Compagnie de navigation mixte. Affiche de Roger Chapelet. 1947.

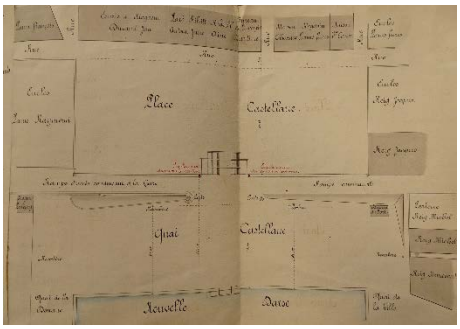
L'essor de Port-Vendres – Un port pour l'Algérie

Le port, envasé, n'accueille que des bateaux de faible tonnage et n'est que faiblement accessible par les premiers bateaux à vapeur.
Avec la conquête de l'Algérie en 1830, Port-Vendres est désormais la route la plus courte vers Oran et lie son destin maritime à la colonisation française. Les nombreuses troupes qui embarquent ici pour la nouvelle colonie, le trafic passager pour Alger, Oran et Tunis incarné par la Compagnie de Navigation Mixte et la Compagnie Paquet ne sont pas les seules raisons de l'expansion portuaire dont l'activité se tourne vers le commerce du vin, du grain, des bois venus de Norvège, du fer extrait des mines du Canigou, puis dans la seconde moitié du 19e siècle du nitrate venu du Chili pour alimenter l'usine de dynamite de Paulilles qui exporte à son tour la dynamite vers les colonies d'Afrique du Nord. Le port devient ainsi une escale prisée pour les navires au long cour. En 1846, on compte un trafic de 148 navires et un millier d'habitants vivant du commerce de la laine, des vins, des grains et de l'huile d'olive.
C'est sous cette impulsion que va naître, autour 1840, la ville « neuve » : 48 maisons y sont comptées en 1814, 504 habitants en 1823.



Plan de l'aqueduc souterrain du Vall de Pintes. 1870. AD 66, 10 SP 14.

Plan général, 1874. AD 66, 10 SP 19.



Eclairage de l'escalier et de la place Castellane. Plan, 1880. AD 66, 10 SP 14.

La place Castellane vue depuis le quai Pierre Forgas.

Le maréchal de Castellane

Un nouveau programme projeté en 1838 sous la monarchie de Juillet et mis en œuvre vers 1840 par le maréchal de Castellane, commandant de la division des Pyrénées-Orientales (1788 – 1862) s'est inspiré du projet de Mailly de 1782. Il a consisté à agrandir le port en creusant dans la *Creu Blanque* à l'ouest près de la presqu'île une nouvelle darse dite du Commerce apte à recevoir les grands vaisseaux et les frégates – les travaux de creusements sont achevés en 1846. Les déblais extraits des fonds serviront à l'édification de la place Castellane en contre-haut du nouveau bassin comme l'avait fait la place Royale au siècle précédent.

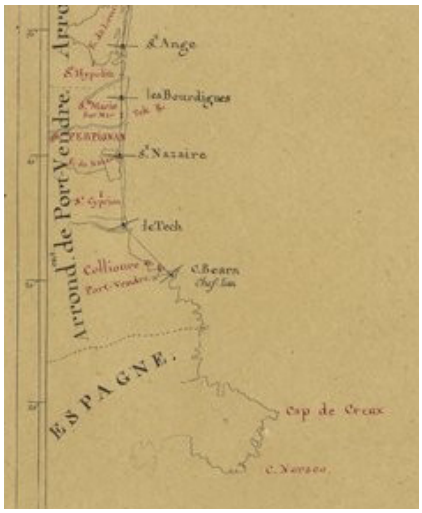
La création de la nouvelle darse impose de canaliser la rivière de Vall de Pintes qui se déversait jusque-là le long et au sud de la presqu'île.

Une nouvelle place dominant le port

La ville se découvre depuis la mer après la passe entre le cap Béar et la Mirande. La place Royale avec son obélisque, la caserne et son Dôme étagés au-dessus de la darse constituait à la fin du 18e siècle un ensemble monumental que les équipages embrassaient à leur arrivée. Ce même schéma urbain chargé en symboles est réitéré sous la monarchie de Juillet.

Le port en 1842. La nouvelle darse et la place Castellane sont en construction.

Vue du port depuis la place Castellane.



Côtes de la Méditerranée : ligne sémaphorique de la sixième préfecture maritime depuis Port-Vendres jusqu'au Cap d'Ay d'après le projet et sous la direction de M. Jacob, Capitaine de Vaisseau. 1806. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 19 PF 32 P 26 D. Détail.

Le sémaphore et sa tour ronde. Sur le devant, une casemate allemande.

Le feu blanc (feu supérieur).

Vestiges du Fort de la Mauresque édifié en 1850.

Les aménagements maritimes, militaires et urbains au 19e siècle

Les feux pour la navigation

Le développement du port, seul véritable port du littoral de l'Espagne à Sète, suscite celui des phares. Les tours Madeloc, de la Massane et de Saint-Elme constituaient des amers pour les bateaux sur les hauteurs des Albères. Le premier feu de Port-Vendres fut celui du Fanal (antérieur à 1650) que Vauban intégra à sa redoute en 1693. Le phare du cap Béar antérieur à 1806 a été remplacé en 1905 par l'ouvrage actuel.

Un premier sémaphore, constitué d'un mât en bois, est installé en 1807 au cap Béar. Il est reconstruit en 1860 sous la forme d'une tour dépendante de la Marine Nationale, et modernisée en 1930 puis jusqu'à nos jours afin de veiller à la sécurité maritime (radar, communications radio, GPS)

La Commission des Phares décide en 1833 d'élever un phare au mont Béar. L'ouvrage achevé trois ans plus tard fut détruit au profit d'un fort (le fort Béar, 1877) renforçant la frontière après la guerre de 1870.

Le môle

En 1853, la marine royale fait construire un môle fermant la Petite Passe (actuelle anse Espaluga) ainsi qu'une route creusée partiellement dans le rocher pour y accéder (route de la Jetée, chemin du Môle.

Le môle, dépourvu de feu, est un danger pour les bateaux et les marins demande à la Commission des phares l'installation d'un éclairage de nuit. Sont ainsi mis en place deux feux en 1858 : un feu rouge sous la redoute Béar, un feu blanc situé sur la maison du gardien nouvellement construite

Le feu métallique du môle, élevé en 1885 par la Compagnie des Phares, se compose d'une tourelle métallique édifiée sur un socle hexagonal en pierre de taille. Six piliers en fonte soutiennent la chambre de veille accessible initialement par un escalier en colimaçon en fer, relayé par un second escalier métallique montant à la lanterne dont l'optique de 1885 a été remplacé, en 1906, par un appareil Luchaire. Il a été inscrit Monument historique le 12 octobre 2001.

Le fort de la Mauresque, 1850

En 1841 puis en 1848, deux commissions militaires sont chargées de l'amélioration de la défense du port de Port Vendres, considéré par sa position, comme le seul port, avec Toulon, apte à recevoir des vaisseaux de guerre. La commission de 1848 propose d'établir à la pointe de la Mauresque une batterie de dix pièces, munie de deux canons dirigés vers le nord. C'est un ouvrage rectangulaire aux entrées défendues par deux ouvrages en encorbellement, au rez-de-chaussée composé de sept salles voûtées en plein cintre. De part et d'autre du passage d'entrée se trouvaient la chambre du gardien de batterie et celle du chef de port. Suivaient la cuisine, le magasin à vivres, les chambres de troupes et trois magasins d'artillerie.

Un escalier intérieur commandait l'accès à la terrasse ceinturée par une galerie couverte dont les ailes est et sud ont été détruites. Les deux entrées du bâtiment, au sud et à l'ouest, sont surplombées d'ouvrages de défense sur encorbellement. L'ouvrage est inscrit Monument historique depuis le 23 avril 1991.

Le môle construit en 1853.

Projet de construction d'un même d'abritement fermant la Petite Passe. Marnie Royale. 7 mars 1846. AD 66, 10 SP 13.

Le chemin du Môle entre les parois rocheuses accédant à la jetée.

Un second fort fut placé sur le cap Oulestrell près des plages de Paulilles.

Extrait du tableau d'assemblage du Plan cadastral parcellaire de la Commune de Collioure et d'une partie de celui de la commune de Banyuls sur Mer. 1823. AD 66.

Le fort Béar, 1877-1880

Edifié sur le mont Béar, il est aujourd'hui Centre national d'entrainement commando. Il intègre un phare édifié en 1836.

Le fort Béar, 1877-1880.

Projet de construction d'une nouvelle église. Extrait du plan d'alignement. 1866. AD 66, 2 Op 2992.

Plan d'alignement et de nivellement des rues Belle Vue et Mailly, 24 juillet 1893 (détail). AD 66, 122-EDT-340.

Le quai nord sur lequel la Compagnie générale des bateaux à vapeur à hélice du Nord occupe un grand bâtiment antérieur à 1900. Le bâtiment devient ensuite le siège de la Société Joseph Parès, importateur. Coll. R. Dayder.

De nouvelles routes

Le réseau des routes a contribué au développement de la ville ; la route départementale n°7 d'Argelès à la route royale n°9 et de celle-ci à Céret, et la route n°4 d'Elne à Millas en passant par Bages et Thuir, ont permis l'arrivée des produits espagnols, et de Céret.

La mise en œuvre d'un plan urbain orthonormé

L'extension de la ville au-delà de l'alignement des maisons à l'ouest de la caserne dont fixe la trame le plan cadastral de 1814 est réalisée tardivement, semble-t-il, entre les années 1860 et 1910, soit une trentaine d'année environ après la création de la deuxième darse et de la place Castellane. Un plan d'alignement dont on ne connaît qu'un extrait daté de 1866 indique l'établissement d'une trame urbaine orthonormée à l'arrière des maisons et entrepôts bâtis auparavant sur le quai Pierre Forgas. En 1911, date d'un cadastre, la ville est fixée.

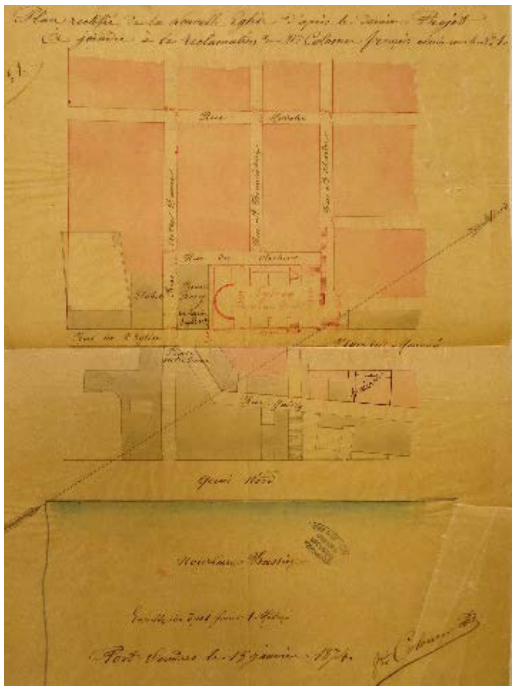
Le nouveau plan est axé sur deux rues majeures : une perpendiculaire inscrite au fond d'un talweg, rue Jules Ferry, l'autre parallèle et en contre-haut du quai., la rue Louis Pasteur. Cette dernière a imposé l'édification d'un pont le pont Mackintosh, passant au-dessus de la première. Ce tracé se réduit alors à un périmètre circonscrit au nord par la rue du Quatre Septembre, à l'est par la rue René Forgas, à l'ouest par la rue Camille Pelletan. Une série de rampes (escaliers) qui fondent aussi la caractéristique de la ville participe au phénomène de pente naturelle du site.

A la fin du 19e siècle, la rue du Soleil (rue Arago), le petit Barry, les rues de la Fraternité, de l'Egalité, de la Liberté et Danton sont loties à l'est de la caserne et de la place de l'Obélisque.
Comme l'indique un plan de 1880, l'avenue Castellane commence à être bâtie par des magasin, entrepôts et maisons avant que ce quartier ne se développe en profondeur jusqu'à la rue Pierre Rameil.
Le quai nord se lotit peu à peu. A la fin du siècle, immeubles, entrepôts et établissements maritimes et de commerce forment ici un front bâti le long duquel déchargent les navires de commerce.

1866

Extrait du plan d'alignement. Projet de construction d'une nouvelle église. 1866. AD 66, 2 Op 2992.

1874

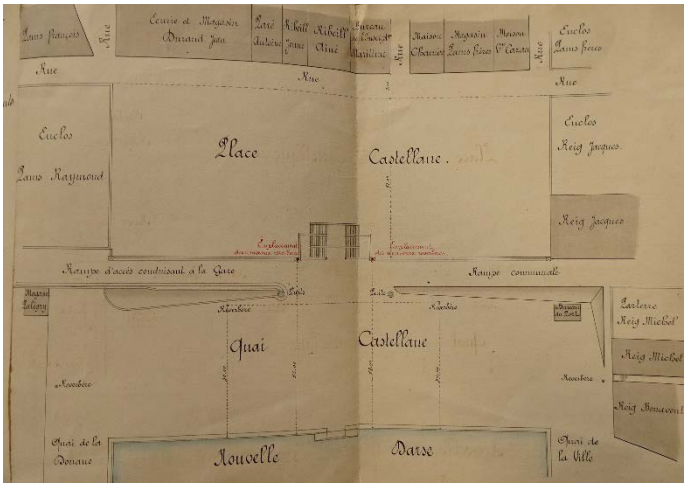


Plan rectifié de la nouvelle église d'après le dernier projet. 18 janvier 1874. AD 66, 2-Op-2992.
Les îlots en rose sont à bâtir.

1893

Plan d'alignement et de nivellement des rues Belle Vue et Mailly, 24 juillet 1893. AD 66, 122-EDT-340.

1880



Eclairage de l'escalier et de la place Castellane. Plan, 1880. AD 66, 10 SP 14.

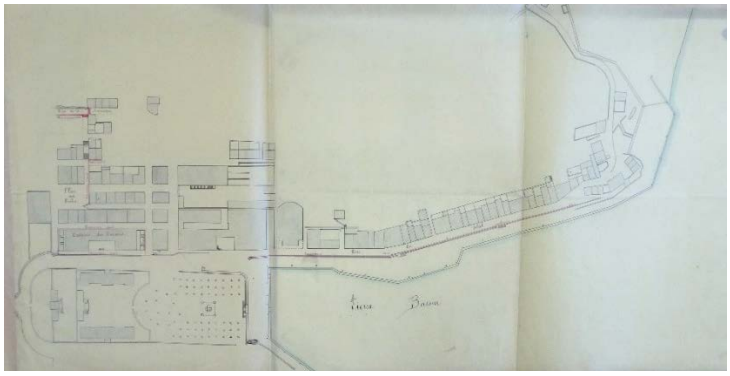
1874

Plan général, 1874. AD 66, 10 SP 19.

1880

Police des ports. Plan de la darse. 1880. AD 66, 10 SP 19

1892

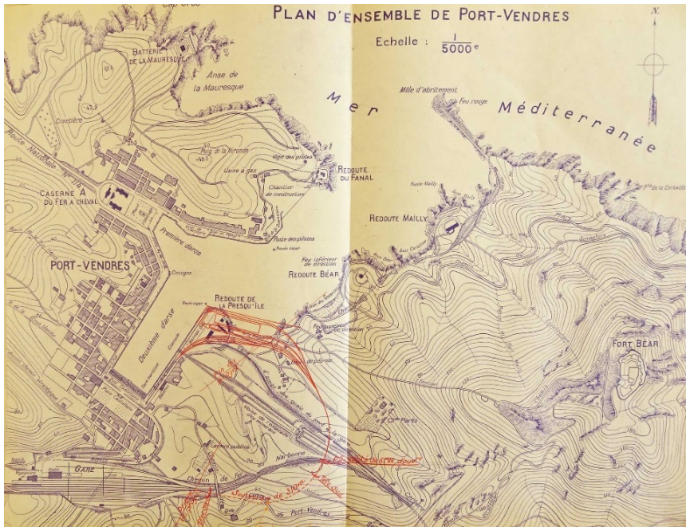


Plan d'améliorations des rues. Plan des lieux. 20 février 1892. AD 66, 122-EDT-340.

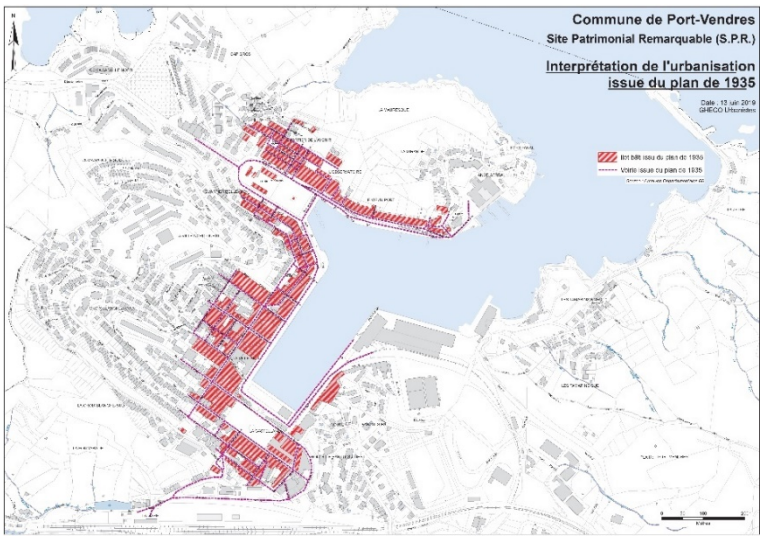
1911

Plan cadastral. 1911. AD 66.

1935



Plan d'ensemble de Port-Vendres. Voies ferrées de desserte des quais du port et de raccordement à la gare de passe de Port-Vendres. 1935. AD 66, 10 SP 14.



Plan d'ensemble de Port-Vendres. Voies ferrées de desserte des quais du port et de raccordement à la gare de passe de Port-Vendres. 1935. AD 66, 10 SP 14. Report sur le cadastre actuel (Gheco).

C'est cette image de village contenu par le réseau viaire défini au 19e siècle que l'architecte Charles Rennie Mackintosh, maître du mouvement moderniste, a fixé sur la toile lors de ses trois années (1924 – 1927) passées à Port-Vendres à l'hôtel du Commerce.

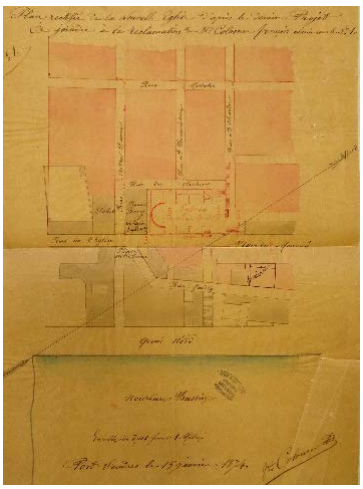
La place de l'Obélisque et la ville. Vers 1935. Carte postale, détail. Coll. Dayder.

Charles Rennie Mackintosh. La Ville, 1926.

Charles Rennie Mackintosh. La rue du Soleil, 1926.

Charles Rennie Mackintosh. A Southern Port, 1925 – 1926.
A droite, la presqu'île.

Les aménagements urbains



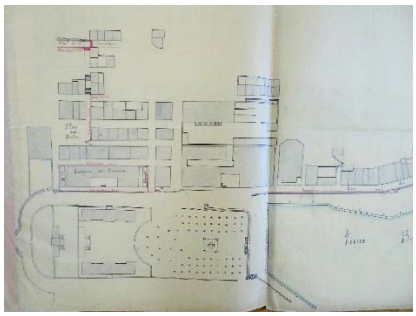
Plan rectifié de la nouvelle église d'après le dernier projet. 18 janvier 1874. AD 66, 2-Op-2992.

Le projet d'une nouvelle mairie et école selon les plans de l'architecte diocésain voit le jour en 1866.

Dès 1829, il est question de la construction d'une nouvelle église. Il s'agit de remplacer l'ancienne église servant aux offices. Un projet dressé en 1866 puis en 1874 propose d'établir le nouvel édifice à l'angle des rues Pasteur et Aristide Briand dans la partie nord de la ville. Les plans dressés en 1866 et 1874 représentent les îlots à lotir en second rang à partir du quai nord. L'édifice sera en définitive édifié sur la rue d'Arago, soit dans la continuité d'un noyau initial.

L'église Notre-Dame de Bonne-Nouvelle (1888)

Construite dans le style néo-roman, l'église Notre-Dame a pris place auprès de la maison de l'Artillerie (1779) sur la rue du Soleil (rue Arago) et domine la darse creusée au 18e siècle.



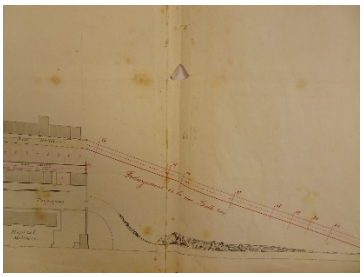
Plan d'améliorations des rues. Plan des lieux. 20 février 1892. AD 66, 122-EDT-340.

Le château Parès

Aujourd'hui en ruine le château Parès fut édifié en 1870 par une famille locale de négociants en grains. Vendue en 1955 à une association « Œuvre des Enfants à la Montagne et à la Mer des Hautes-Pyrénées, elle est rachetée en 1963 par la commune.

Maison Nomdedeu, rue Jules Ferry. Fin 19e siècle – début 20e siècle.

Cette grande demeure de plan en U autour d'une cour intérieure fut celle de riches négociants. Elle fut réquisitionnée par les Allemands qui y établirent la kommandantur.



Plan d'alignement et de nivellement des rues Belle Vue et Mailly, 24 juillet 1893 (détail). AD 66, 122-EDT-340.

Ancien Hôtel du Commerce (fin 19e siècle). Un lieu de mémoire

C'est dans cet ancien hôtel sis à l'angle du quai Pierre Forgas et de la rue Jules Ferry que résida de 1924 à 1927 l'architecte Charles Rennie Mackintosh, maître du mouvement moderniste. Un an après son décès à Londres en 1928, son épouse dispersa ces cendres dans les eaux de Port-Vendres.

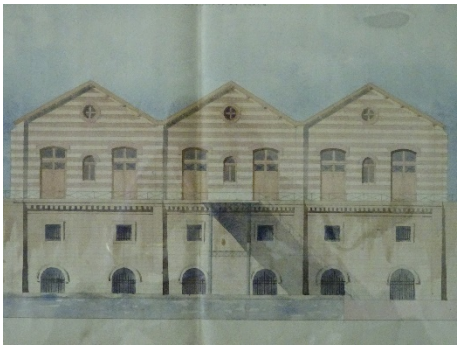
Travaux de voirie

Des travaux d'amélioration des rues sont mis en œuvre en 1892 :

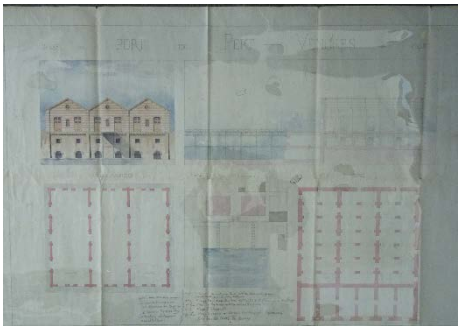
--caniveaux, place aux Herbes, rues de la Mauresque et du Soleil (rue d'Arago)

- projet l'alignement et de nivellement de trois rues, Grande Rue, Belle Vue, Mailly et le prolongement de la rue Belle Vue.

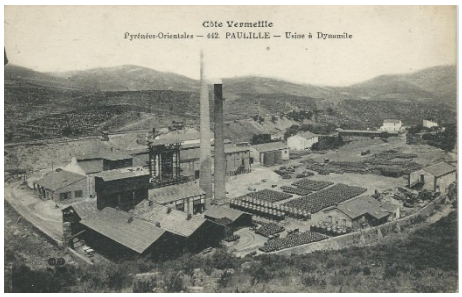
En 1874, projet de construction de docks.



Docks de Port-Vendres, projet, 1874. AD 66, 10-Sp-22.



Docks de Port-Vendres, projet, 1874. AD 66, 10-Sp-22.

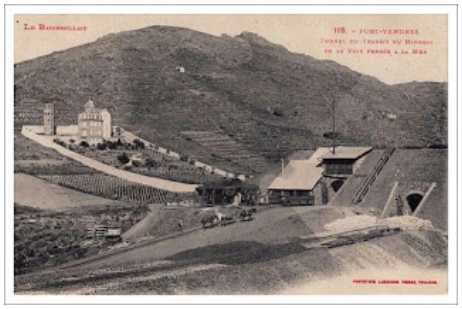


Paulilles. Carte postale, vers 1900.

Paulilles en 1950. Carte postale.

L'animation du quai Pierre Forgas. Carte postale, vers 1920.

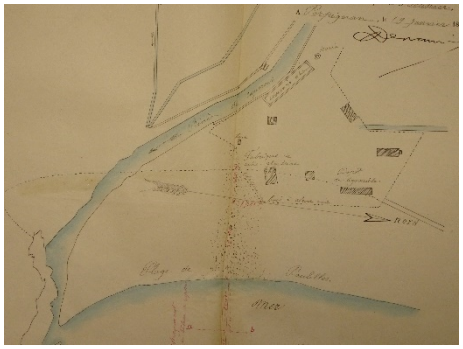
Les trains de marchandise sur le quai de la République. Carte postale.



Tunnel de la voie ferrée depuis la gare au quai de la République.

L'usine de dynamite à Paulilles – 19e siècle

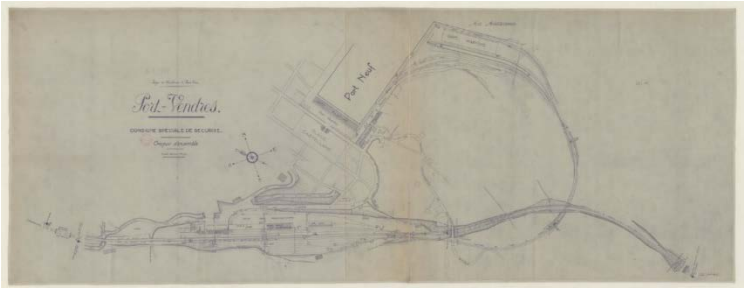
En 1868, Paul Barbe passe contrat avec Alfred Nobel et sera dès lors le seul concessionnaire des produits Nobel pour la France. Il installe deux ans plus tard trois dynamiteries sur le site de Paulilles qui compte six ans plus tard une trentaine de bâtiments et participe activement à l'économie locale et au port de Port-Vendres dans lequel débarquent les navires chargés du nitrate du Chili et embarquent ceux transportant la dynamite pour les colonies d'Afrique du Nord. L'activité accuse un déclin dès 1969 et se consacre au placage par explosifs avant de fermer ses portes en 1991. Un vrai village ouvrier avec son école se développa auprès de l'usine. En 1998, la friche industrielle est achetée par le Conservatoire du littoral et protégée au titre de site classé le date . Après d'importants travaux de réhabilitation architecturaux et paysagers, Le site, géré par le Conseil général des Pyrénées Orientales accueille un Centre d'Interprétation retraçant la vie et le travail des ouvriers de l'usine Nobel et un atelier de réparation de barques catalanes



Anse de Paulilles, Plan des lieux, 1876. Demande de M. Feukier, directeur de l'usine de Paulilles tendant à être autorisé à établir un débarcadère en charpente sur le rivage de la mer. AD 66, 10 SP 19.

Le chemin de fer

La ligne de chemin de fer de la Compagnie des chemins de fer du Midi, entre Narbonne et Port-Bou (à la frontière espagnole), est réalisé à partir de 1858 avec l'ouverture du tronçon Narbonne – Vernet de 1868 à 1878. Un raccordement pour la desserte des quais depuis la gare est aménagé.

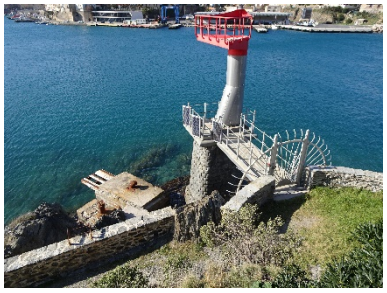


Ligne de Narbonne à Port-Bou. Port-Vendres. Consigne spéciale de sécurité. Croquis d'ensemble. 1930. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-5981.

Les réfugiés espagnols sur le quai de Port-Vendres.

Le camp de la Mauresque. 1939.

Le phare de cap Béar. 1905.



Le Fanalet, 1920.

La gare maritime et le quai de la République.

Au 20e siècle

La Retirada - 1939

En 1939, des milliers d'Espagnols fuyant la guerre d'Espagne après la défaite du camp républicain, arrivent en France. C'est la Retirada. Plus de 250 000 personnes sont accueillis dans des camps récemment installés à Argelès, Saint-Cyprien, Barcarès et à Rivesaltes. Communistes et anarchistes sont internés au fort de Saint-Elme devenu camp disciplinaire et au château royal de Collioure - parmi eux, le poète Antonio Machado, qui meurt en ces lieux en février 1939.

Deux navires commerciaux, l'Asni et le Maréchal Lyautey ancrés à Port-Vendres servent de bateau hôpital aux blessés, beaucoup meurent et sont enterrés dans le cimetière. Les autres sont logés dans les bâtiments de la Colonie de Vacances de la Mauresque créée en 1930 par Félix Mercadier, conseiller socialiste de Perpignan.

Les travaux d'aménagement : 1900 - 1940

Les feux maritimes

Pour compléter la signalisation la Commission des Phares entreprend de compléter la côte de nouveaux feux

Le phare du cap Béar est construit en 1905 à l'emplacement d'un premier phare édifié au 19e siècle. Haut de 27 m à un altitude de 50 m, et doté d'un feu de trois éclats blancs de 20 secondes d'intervalle, l'ouvrage domine la mer de 80 m. L'ouvrage est remarquable par ses matériaux et leurs mises en œuvre : marbre rose, granite, opaline.

Les logements des gardiens et les bâtiments de services sont disposés en contrebas et sont desservis par un long escalier en pierre.

Le phare et les bâtiments annexes, propriété de l'Etat, ont été classés Monument historique le 9 octobre 2012.

Pour améliorer la sécurité des navires entrant dans le port, la Commission des Phares édifie en remplacement du feu roue élevé sous la redoute Béar en 1858en 1920, le Fanalet, dont le pylône est bâti en pierre de taille près de l'anse des Tamarins

Le prolongement de la déserte du quai de la Douane, 1916 – 1923

En 1916, une convention est passée entre les chemins de fer du Midi et la mairie pour le prolongement de desserte du quai de la Douane.

En 1923, le quai de la Douane est à nouveau allongé sur une longueur de 40 m.

Un nouveau quai, 1932 – La suppression de la presqu'île

Le projet de construction d'un nouveau quai est mis à l'étude dès 1912 afin d'améliorer l'arrivée des traversées d'Oran et d'Alger ; il comprenait également la construction d'un buffet-hôtel Terminus pour les voyageurs, une rectification de la voie ferrée avec un raccordement des quais à la gare prévue alors pour être reconstruite plus près du port, l'amélioration des services des lignes Oran, Alger, Port-Vendres.

Le projet, resté en suspens en raison de la guerre, est repris en 1932 par les ingénieurs du Service Maritime des Pyrénées Orientales avec la création d'un quai de 180 m de longueur dans l'anse de la presqu'île. Le programme inclut également le rescindement des pointes rocheuses du Fanal, de la Quarantaine, et de la Consigne, un approfondissement au pied des murs de quai, le prolongement du quai de la Douane sur une longueur de 40 m.

La gare maritime de la Compagnie de navigation (vers 1930). Coll. Dayder.

Le monument aux morts.

Les chars allemands sur le quai de la République. Coll. Dayder.

Casemate pour canon allemande au cap Béar.

Casemate allemande au Fort du Fanal.

La gare maritime

Une gare maritime de la Compagnie de navigation est implantée vers 1935 sur le quai Joly en contrebas de la place Castellane. Elle est bombardée en 1944 par les Allemands.

Le monument aux morts. Aristide Maillol, 1919 – 1923

La ville commande aux sculpteur Aristide Maillol, né à Banyuls en 1861, le monument en 1919 – il sera inauguré en 1923. L'artiste, inspiré par le monument à Paul Cézanne, a taillé dans la pierre une femme à demi-couchée tenant un rameau de laurier.

Le monument, y compris la stèle, est classé Monument historique depuis le 17 mars 1994.

L'occupation allemande – 1942 - 1944

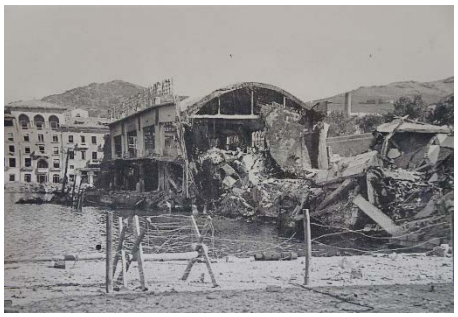
L'armée allemande arrivée à Port-Vendres le 12 novembre 1942 avec 2000 soldats arme la côte rocheuse contre un éventuel débarquement des Alliés et pour garantir le transit des convois de minerai de fer et de nitrate venus de France. Le Mur de la Méditerranée (le Südwall) est mis en œuvre dès 1943 de Cerbère à Menton par le Gouvernement de Vichy à l'aide de prisonniers de guerre et d'allemands du service volontaire. Murs antichars sont élevés ainsi sur les plages des Elmes et de Paulilles, casemates pour canons, bunkers (blockhaus) et ringstand (petit ouvrages) sur les reliefs dominant la mer aux cap Gros et Béar investissant même les anciennes redoutes des 17e et 18e siècles que sont le fort Fanal et la redoute Mailly. Autour du cap Béar, est mis en place un champ de mines sous-marines. La côte au passé militaire ancien se refortifie de défenses de béton.

Le 20 juin 1940, le commissaire de la Marine, Jacques Bruneau, affecté à Port-Vendres prend l'initiative de faire appareiller plusieurs cargos cherchant à rejoindre Gibraltar puis Londres avec un contingent de pilotes de chasse français et polonais. *La stèle des Aviateurs* lui rend hommage à l'angle du quai Pierre Forgas et de la rue Jules Pams.

Le 15 août 1944, les Alliés débarquent en Provence et les habitant de la ville sont évacués le 19. Vers 14 heures, l'assaut allemand débute. Sautent ainsi les quais pavés, les entrepôts d'armes, les mines marines disposées dans le port, les installations portuaires, la gare maritime, les redoutes Mailly et de la Mauresque, les bateaux et les immeubles voisins.

Casemate allemande au cap Gros.

Stèle des aviateurs.



La gare maritime de la Compagnie de navigation bombardée par les Allemands. Coll. Dayder.

La gare maritime et le quai Forgas en 1944. Coll. Dayder.

Le quai Forgas en 1944. Coll. Dayder.

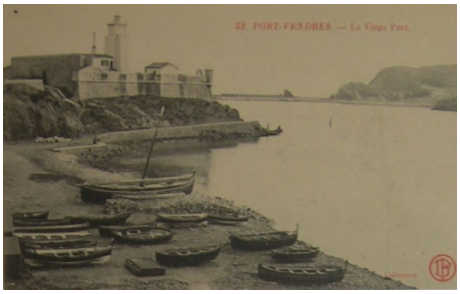
Les quais Jean Moulin au pied de l'obélisque et de l'Artillerie en 1944. Coll. Dayder.

Le quai de l'Artillerie en 1944. Coll. Dayder.

Le port dynamité par les Allemands. 1944. Coll. Dayder.

Vue aérienne. Le quai sud en construction avant l'édification de la nouvelle gare maritime.

Le paquebot El Djezaïr II 2 de la CNM Quittant le port de Port-Vendres. Carte postale. 1957



L'anse Gerbal et ses barques catalane, vers 1900.

Barque catalane.

L'après-guerre

La reconstruction des quais et la création de la nouvelle gare maritime (Compagnie de Navigation Mixte, CNM) sur un quai mieux adapté aux bateau et ferries permet rapidement de relever la ville. Les « paquebots d'une nuit » couvrant la traversée Port-Vendres – Alger ou Oran comme le El Djezaïr reprennent du service transportant des soldats français en Tunisie ou en Algérie, puis les « pieds noirs » en 1962. En 1946, la ville comptait 3 319 habitants, en 1968, 5 860, dont 21 % étaient des rapatriés d'Algérie. Beaucoup étaient des pêcheurs venus en France avec leurs lamparos et chalutiers, constituant une force pour la revitalisation de l'économie locale.
Le musée de l'Algérie Française installé dans la redoute Béar retrace le passé colonial de la France.

Le déclin du trafic maritime et de la pêche

L'indépendance de l'Algérie entama le déclin de la Compagnie de Navigation Mixte. Le port fruitier international (CCI de Perpignan et des Pyrénées-Orientales) prit la relève. Second port fruitier de Méditerranée est spécialisé dans les trafics de fruits et légumes en provenance du Bassin méditerranéen et de la Côte d'Afrique occidentale et enregistre un trafic de 300 000 tonnes annuelles. Dès 1967, la concurrence de l'Espagne, l'Italie, l'Afrique du Nord et l'Argentine pratiquant la pêche intensive freina l'activité locale lié à l'anchois et aux poissons bleus. La criée fut fermée en 2010. Deux thoniers pêchant leurs quotas en un mois, quatre chalutiers et six « petits métiers » sont désormais seuls à témoigner, parmi les bateaux d'excursion et de plaisance, de l'activité qui fut celle du port.

L'anse Gerbal. La criée et la tour à glace désaffectées. 2019.

Les « Petits métiers » au quai François Joly. 2019.

Lamparo chargé de sardines et d'anchois. Vers 1970.

Retour de la pêche aux thons. Vers 1970.

Quais Forgas et Joly. Au premier plan, retour de pêche au lamparo (photographie des années 1970), u second plan, deux des derniers bateaux des petits métiers.

Vente directe du poisson. 2020.

La gare maritime. 2020.

Thoniers amarrés au quai de la République.

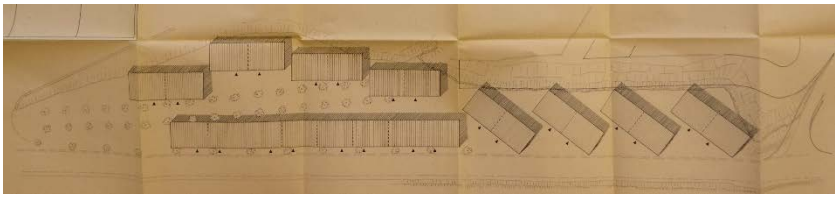
Le yacht de luxe le Moonlight II. 2019.

L'extension de la ville (1950 – 1970) : à la conquête des pentes

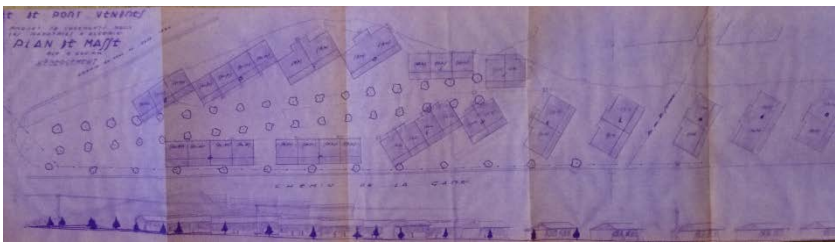
La ville contenue au pourtour du port s'inscrit jusqu'aux années 1950 dans son écrin de terrasses et de vignes. Son extension sur le versant de la Creu Blanca au nord-ouest s'opère sous la forme de lotissements de maisons juxtaposées ou indépendantes et de logements pour les rapatriés d'Algérie dès 1962 auxquels sont associés les équipements scolaires (école maternelle Joseph Parès, 1960, collège intercommunal, 1965).
Des rampes permettent de faire le lien entre les rues tracées selon les différentes courbes de niveau.

Logements sociaux et aménagements urbains

- 1956 : réalisation des HLM du Chalet Parès,
- 1956 : projet de créer une rue parallèle à la rue Arago (extension de la ville vers le nord), un groupe scolaire au du sud du quartier du Puig de Lamirande, la construction de halles de vente pour la pêche, de frigidaire, de garage pour les camions frigo, production de glace et emballage…
- 1962 : projet de la ville pour la réalisation de logements pour les rapatriés d'Algérie, 1962, chemin de la Gare.



Logement économiques familiaux. Plan masse. 1962. AD 66, 122-EDT-337.



Projet de logements pour les rapatriés d'Algérie. Plan de masse. 1962 ?

Résumé cartographique : l'évolution du site– de 1814 à 1969

1814

Cadastre de Collioure, 1814. AD 66. Détail.

1911

Cadastre de Port-Vendres, 1911. AD 66.

1935

Plan d'ensemble de Port-Vendres. Voies ferrées de desserte des quais du port et de raccordement à la gare de passe de Port-Vendres. 1935. AD 66, 10 SP 14.

1969

Plan cadastral de 1969. AD 66, 1119 W 153.

La chapelle de Cosprons.

La rue de la Madeloc à Cosprons.

Le hameau de Cosproms

Le hameau de Cosprons, autrefois de la communauté de Banyuls et rattaché à Port-Vendres en 1823, s'est formé autour d'une chapelle romane du 12e siècle. L'édifice remanié en 1784 – chronogramme inscrit sur son portail – renferme un Christ dit « Christ marin au front ceint d'une couronne de cordage ».

Le site s'est développé en hameau au 20e siècle le long de la rue de la Madeloc et de deux voies secondaires, le cami de la Riberette et la rue des Micocouliers, juxtaposant de l'habitat traditionnel et des villas avec jardins des années 1960 – 1970.

BIBLIOGRAPHIE

Sources manuscrites et iconographes

Bibliothèque nationale de France (Gallica)

Voyer de Paulmy d'Argenson, Antoine-René, Mémoire sur le Port Vendres. Avant 1758. Ms. Bibliothèque nationale de France, département Arsenal, MS-6442 (229).

Archives communales

Service Urbanisme

Archives départementales des Pyrénées Orientales

Série 2 Op

2 Op 2977 : plan de délimitation de la commune de Port-Vendres, 1823.
2 Op 2986 : projet de construction (mairie, école), 1860-1890.
2 Op 2992 : église, plan, 1866-1874.

Série 3 P

1119 W 153 : plan de 1969.

Série 4 S

10 Sp 03 : construction d'une balise, Maison Pams, plans.
10 Sp 13 : nouveau bassin, darse, mole d'abritement, 1846-1870, plans
10 Sp 14 : aménagement, plans, 1834
10 Sp 19 : littoral, 1865. Plans.
10 Sp 22 : plan de Port-Vendres, 1826. Docks de Port-Vendres, 1874. Plan des terrains situés au sud de la presqu'île à Port-Vendres, 1845. Port de Port-Vendres, projet d'un bassin, 1838.
10 Sp 78 : voie de desserte des quais. Raccordements. Plan.1935-1936

Série EDT – Archives communales

122 EDT 337 : logements de première urgence.
122 EDT 340 : voirie, rues.
122 EDT 354 : port.

Série M
1 M 523 : création de la commune, 1823, plan.

Bibliothèque

BIB 5733 : Henry, Collioure, Port-Vendres et la Marine du Roussillon au Moyen Age. Non daté.

BIB 8615 : Pressouyre, Sylvia, Un ensemble néoclassique à Port-Vendres. Dans Les monuments historiques de la France, Bulletin trimestriel, 1963, n°4, oct. Déc.

BIB 10632 : Chèle, Annick, Port-Vendres à l'époque moderne. Mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction de Anne Blanchard, professeur à l'Université Paul-Valéry de Montpellier et de Alice Marcet-Juncosa, maître de conférences à l'Université de Perpignan. Université Paul-Valéry – Montpellier III, Arts et lettre, Langues et Sciences Humaines. 1986.

Collections privées

Collection de photographies et de cartes postales R. Dayder.

Sources imprimées

Bernard, Marius, H. Laurens, Autour de la Méditerranée.... La France. De Port-Vendres à Vintimille. Paris, 1894-1902. BnF.

Brun, François, Phares et feux. De l'Aude et du Roussillon. Tech-Epaves Editions. 2018.167 p.

Bulletin de la société philomatique de Perpignan, 1836, T. 2, pp. 153-163.

Bulletin de la société philomatique de Perpignan, 1939, T.4, pp. 117-141. Rapport sur les travaux à faire à Port-Vendres.

Caloni, Histoire de Collioure, dans Société agricole scientifique et littéraire des Pyrénées-Orientales, Perpignan, soixantième volume, 1938, pp. 60-64.

Castelvi, Guillem, Port-Vendres - fortifications allemandes, publication de mémoire, communications

Chazette, Alain, Südwall. Batteries côtières de Marine. Port-Vendres – Sète - Fos – Marseille – Toulon. Ed. Histoire et Fortifications, 2009, 264 p.

Chèle, Annick, Port-Vendres à l'époque moderne. Mémoire de maîtrise d'histoire. Université Paul-Valérie, Montpellier III.

Garidou, Jean, La création de Port-Vendres au siècle des Lumières. Centre d'Etudes et de Rencontres Méditerranéennes. T. 9. 2014.219-250.

Larguier, Gilbert, Découvrir l'histoire du Roussillon XIIe-XXe siècle. Presses universitaires de Perpignan, 2010, pp. 404-427.

Mann, Jane, L'histoire de Port-Vendres. Ed. Les Presses Littéraires, 2018, 189 p.

Martin, Régis, ACMC, Place de l'Obélisque et l'ensemble architectural qui l'entoure. Restauration générale. Projet de dossier d'étude préalable. 1992.

Roux de, Antoine, Ayats, Alain, sous la direction de Marquette J.-B., Collioure – Port-Vendres. Atlas historique des villes de France, CNRS Editions, Paris, 1997.

Mouffle d'Angerville, Barthélemy-François-Joseph, Modèle d'un obélisque pour le port de Vendre. Mémoires Secrets. 5 may 1785. BnF.

Pressouyre, Sylvia, Un ensemble néoclassique à Port-Vendres. Les monuments historiques de la France, n°4, 1963, octobre-décembre.

Sentis, Georges, Le commerce maritime du Roussillon à la fin du XVIII^{e} siècle.

Vidal, Gaston, Port-Vendres de l'Antiquité à nos jours. 2012, 76 p.