

Séance du Conseil Municipal du  
(SUITE)

2 MARS 1979

Comme chaque année, la délégation régionale de la Caisse des Dépôts et Consignations nous a informés que le groupe Caisse des Dépôts et Consignations Caisse d'Epargne et Caisse d'Aide à l'Equipement des Collectivités Locales, offrait à la Ville de Cannes un volume global d'emprunt destiné à permettre le financement des équipements à réaliser en 1979.

Parmi ceux retenus figurent les travaux d'amélioration du port de Saint Honorat qui ne permet pas actuellement un débarquement de véhicules lourds, débarquement temporaire qui s'avère de plus en plus nécessaire tant pour la sécurité de l'Ile que pour la réalisation de travaux d'assainissement et d'entretien. De plus ce port présente des détériorations qui en s'aggravant pourraient compromettre sa stabilité et nécessite une intervention urgente.

Les travaux envisagés comprennent :

- le colmatage des fissures des murs de quai,
- des reprises de maçonneries,
- l'exécution d'enduits,
- l'aménagement d'une section de quai afin de permettre un débarquement de camion,
- des travaux de chaussée (rampe d'accès)
- un dragage
- des enrochements.

L'ensemble de ces travaux est estimé à 120 000 F. conformément au devis joint.

**2 mars 1979**

AMCannes\*58 W 115(2)

*Délibération conseil municipal de Cannes du 2 mars 1979 : Sur l'Ile de St-Honorat, "travaux envisagés : - colmatage des fissures des murs du quai,  
- reprises des maçonneries,  
- exécution d'enduits  
- aménagement d'une section de quai afin de permettre un débarquement de camion  
- des travaux de chaussée (rampe d'accès)  
- un dragage  
- des enrochements...L'ensemble de ces travaux est estimé à 120000 fr..."*



**Deuxième moitié XXe siècle**

Source : Delcampe

Le port a été équipé d'un enrochement dans les années 1970.

## B•2 Topographie

Sur les cartes anciennes, souvent levées pour instrumenter des combats navals ou en relater les exploits, la mention de "port" figure à la fois à l'extrémité occidentale de l'île et au centre du rivage septentrional : "port Notre-Dame" à l'ouest, "port de la Vigne" au nord (fig. B•2). C'est ce dernier qui préfigure le port-abri de Saint-Honorat.

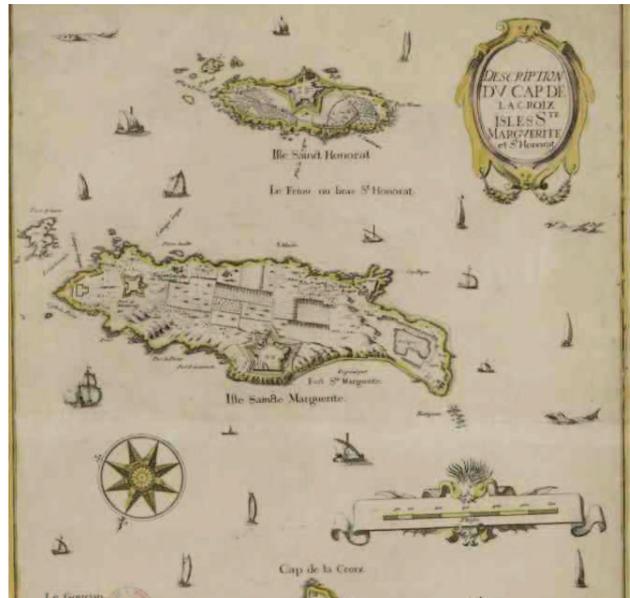


Fig. B•2 - 1634, Description du cap de la Croix...

Bien qu'aucune installation fixe n'ait matérialisé une structure d'accueil des bateaux, l'implantation des ouvrages bâtis et leur distribution sur le site par des chemins renvoient à une organisation articulée autour d'un

accès à l'île par le nord, et, plus particulièrement, par une petite crique naturelle. En effet, s'il existe un chemin qui, faisant le tour des terres, dessert les chapelles, les batteries militaires et le "Château", celui-ci croise au droit du port, l'allée primitive d'accès au monastère. Celle-ci a été abandonnée dans la deuxième moitié du XIXe siècle au profit d'une autre, conçue par l'architecte en charge des restaurations de l'abbaye et magnifiée par un portail monumental (fig. B•3 & fig. B•4).



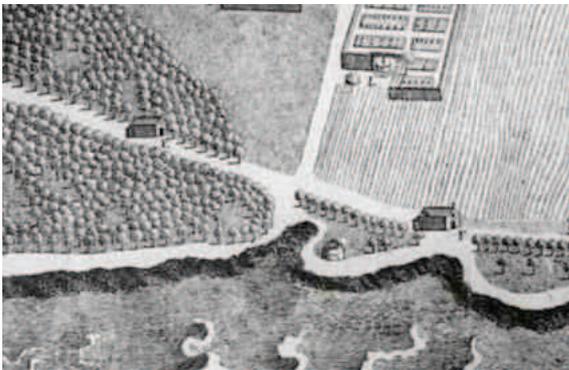
Fig. B•3 - Début XXe, la Grande allée du monastère



Fig. B•4 - 2018, le portail monumental

Quant à l'anse naturelle, le dessin la souligne soit par un graphisme appuyé (fig. B•5), soit par la représentation de barques amarrées (fig. B•6).

Les cartes postales anciennes, qui s'attachent à évoquer la côte sauvage et inhospitalière et le "désert" qui présidait à l'installation d'une communauté monastique, ont

Fig. B•5 - ≈1635 *Insula S.Honorati lerinensis*Fig. B•6 - 1613, *Chronologia lerinensis*

maintes fois donné à voir les écueils à fleur d'eau (Fig. B•7 & Fig. B•8). D'autres, plus sensibilisées à la vie locale, ont choisi d'exposer les astuces des pêcheurs ou des plaisanciers pour profiter de la tranquillité des lieux (fig. B•9). Le port est photographié dès le début du XXe siècle et régulièrement jusqu'à nos jours. On y voit se développer l'activité de la pêche par le nombre de barques sans cesse croissant, les filets qui sèchent sur les quais et les murets et par une cabane installée sur la rampe occidentale. Puis, les

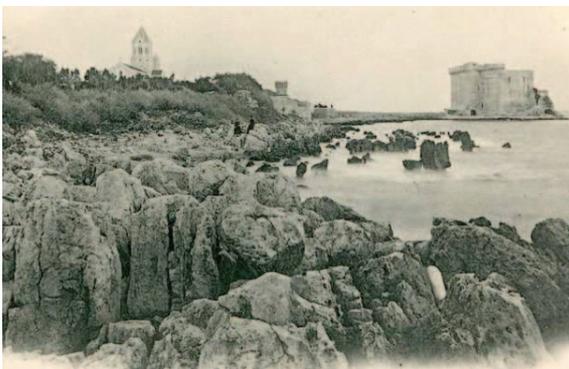


Fig. B•7 - Début XXe, le rivage méridional de l'île



Fig. B•8 - Début XXe, le rivage occidental de l'île



Fig. B•9 - Barque au mouillage



Fig. B•10 - 2018, Barque ancienne dans le port de St-Honorat

plaisanciers relayant les pêcheurs, à la fin du XXe siècle, leurs bateaux sont les seuls à accoster dans le port. Nous avons apprécié de voir une barque, restaurée par un amateur, quitter le port de Saint-Honorat (fig. B•10).

### B•3 Le port-abri

L'intérêt de débarquer sur l'île est, certes, pour les moines, une question de survie. L'approvisionnement en denrées et en eau a constitué pendant longtemps l'essentiel du trafic de leur embarcation. Alors que le raccordement en eau potable de l'île est réalisé dans les années 1960<sup>2</sup>, la liaison entre Cannes et l'île s'intensifie à cause du nombre de visiteurs en perpétuelle augmentation, tout au long de l'année.

Les archives détiennent plusieurs documents relatifs aux moyens et équipements mis en œuvre pour y remédier. Il s'agit principalement de demande d'occupation temporaire du domaine maritime pour la construction de débarcadères. Les pétitions proviennent du Père abbé de Lérins ou de particuliers, entrepreneurs d'excursions. La chronologie des demandes, décelable dans la présentation organisée des fiches ci avant, permet d'approcher celle des démarches liées aux besoins de la communauté. Il est bon de rappeler que les moines de Sénanque ont pris possession de l'île en 1869.

La demande d'autorisation la plus ancienne conservée, datée de 1871, émane d'un particulier qui souhaite établir un ponton de 8 m de long et 0,80 m de large. L'emplacement choisi est proche de la calanque des Bœufs. En 1875, les travaux engagés pour la restauration du monastère nécessitent du matériel et des matériaux qui obligent l'entrepreneur (le sr Bompard) à construire un débarcadère. L'ouvrage, implanté, semble-t-il, près du port actuel, (fig. B•11) s'organise sur la base d'un quai



Fig. B•11 - 1875, Plan d'un débarcadère

<sup>2</sup> AMCannes, 43 W 596

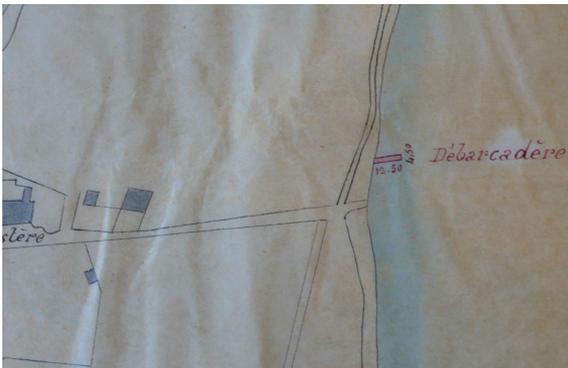


Fig. B•12 - 1882, Plan de situation du débarcadère

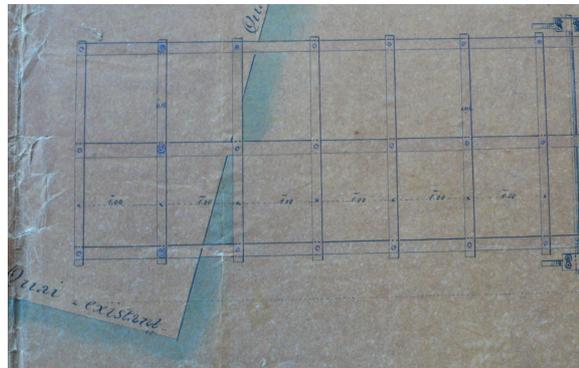


Fig. B•13 - 1882, Plan du débarcadère sur la base du quai existant

existant, dont il n'a jamais été question auparavant (fig. B•12). En 1882, alors que *"la jetée que Mr Bompert avait établie ... a depuis longtemps été enlevée. Comme il en résulte de la difficulté pour le service de notre bateau..."*, le Père abbé demande de la rétablir. Le débarcadère mesurait 12,5 m sur 4,50 m. Le plan de situation établi pour l'occasion situe le projet au droit de la rotonde de ND du Port (fig. B•13). La même année, la côte nord-ouest de l'île s'enrichit d'un nouveau ponton à l'initiative de la Société des Touristes du Littoral, loin du *"débarcadère des pères de Lérins"* indiqué en rappel, mais voisin de celui du sr Spinelly (fig. B•14). Une troisième autorisation conclut l'année 1882 et accueille les bateaux Sicard (fig. B•15).



Fig. B•14 - 1882, Plan de situation du débarcadère de la Société des Touristes de Littoral

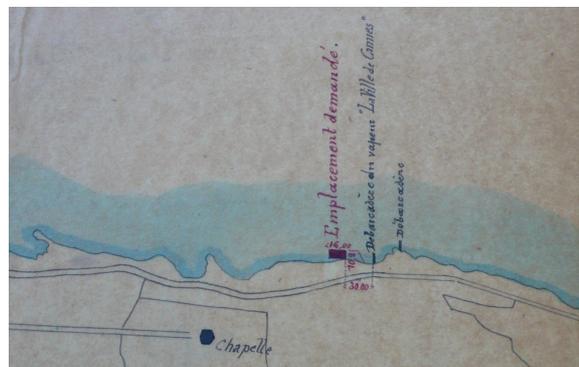


Fig. B•15 - 1882, Plan de situation du débarcadère du sr Sicard

Au début des années 1890, une pétition du Père abbé tend à obtenir l'autorisation de réparer un "débarcadère", établi sans autorisation. Il est dit *"débarcadère de Saint-Honorat"* et *"modeste port [...] d'une assez grande utilité soit comme lieu de refuge pour les pêcheurs de la contrée, soit pour les divers besoins des fermiers de l'île"*. Un plan est joint qui localise et détaille l'ouvrage. L'emplacement est dans le prolongement de l'allée primitive du monastère, celle qui figure dans toute la cartographie ancienne et à proximité de la rotonde de ND du Port. Les dimensions de la plate-forme, en rouge sur le dessin, sont généreuses :  $\approx 6,50$  m (d'est en ouest), 15,50 m du nord au



En effet, l'année 1893 est celle où débutent les études pour un port. L'architecte engagé dans la restauration du monastère, Laurent Vianey, est chargé par le Père abbé d'un relevé d'état des lieux et d'un projet du nouvel équipement. Nous n'avons trouvé aucun document relatif aux études. Frère Vincent garde l'espoir qu'ils sont conservés dans les fonds non encore triés des archives de l'abbaye dont il s'occupe. Il est assuré que le relevé de Vianey des dispositions existantes doit se rapprocher du plan décrit ci-dessus. Quant à projet, on en découvre la teneur dans le rapport des ingénieurs, daté du 19 janvier 1894, accompagnant une demande d'autorisation pour construire deux quais sur le domaine maritime. Il apparaît que, dans un premier temps, on ait songé à édifier :

*"1° une jetée B de 50 mètres destinée à protéger contre la mer de l'Est le petit port faisant l'objet des arrêtés des 23 juin et 15 avril 1893 ;  
et 2° une jetée A, d'environ 15 mètres devant protéger le même port contre le mistral"*

Puis le projet est revu en ces termes :

*"1° que la jetée B n'aura que 10 mètres de longueur ;  
2° que la longueur de la jetée A sera réduite à 5 m  
et 3° que la base des jetées sera de 5 m au lieu de 7. La surface à occuper sur le domaine maritime se trouvera ainsi fixée à  $(10+5) \times 5 = 75$  mètres carrés",*

l'arrêté précisant que : *"Le port sera accessible à tous les bâtiments et embarcations en cas de tempête et aux bateaux de l'Etat en tout temps".*

Ces dimensions ne correspondant pas à la réalité, il y a tout lieu de penser que le projet fut longuement travaillé. Dans l'édition de 1926 du *"Guide topographique, archéologique et historique du visiteur à Lérins"*, une gravure représente le port *"jusqu'en 1897"*, indiquant de la sorte que les travaux de construction ont débuté en toute fin du XIXe siècle. Les cartes postales, expédiées en 1906, rapportent fidèlement les choix constructifs arrêtés quelques années plus tôt (Fig. B•20).



Fig. B•20 - Vue du port en 1907

Entretien, réparations mal renseignées, émaillent la vie du port. "Par arrêté du 31 janvier 1964 de M. L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussée des Alpes-Maritimes, la ville de Cannes a été autorisée à occuper le domaine public au nord de l'île de St-Honorat pour y maintenir le port dont l'exploitation, la police et le maintien en état des ouvrages sont à sa charge". Concrètement, la Ville engage 120000 fr à la fin des années 1960 pour procéder :

- au colmatage des fissures des murs du quai,
- aux reprises des maçonneries,
- à l'exécution d'enduits
- à l'aménagement d'une section de quai afin de permettre un débarquement de camion
- à des travaux de chaussée (rampe d'accès)
- au dragage
- à des enrochements.

Les plus significatifs, les enrochements, modifient la perception du petit port depuis la mer (fig. 21 & fig. 22).



Fig. B•21 - 1950, Le port sans les enrochements



Fig. B•22 - 2017, Le port avec les enrochements

## C• APPROCHE ARCHEOLOGIQUE

La description archéologique du port-abri s'appuie sur un constat d'état des lieux détaillé, établi sur site. L'examen des ouvrages, éclairé des connaissances et indices recueillis dans la recherche documentaire réalisée au cours de l'étude, met en avant deux grands états historiques dénommés dans la synthèse qui suit :

- le "premier port"
- et
- le "port actuel".

Celui-ci, en fonction depuis la fin du XIXe siècle, conserve les stigmates des aménagements successifs qui lui ont été appliqués.

### C1• Le "premier port"

Le volet historique a bien montré la continuité d'une pratique qui a consisté à débarquer sur l'île par le nord, au moyen de barques tirées sur la grève, ou de celui d'un appontement de bois. Cette pratique s'est confirmée et concrétisée par la construction du port-abri à la fin du XIXe siècle et par celle du débarcadère, emprunté par les navettes (fig. C•1). Il a également souligné le lien, par les différents chemins, établi entre le monastère, les chapelles et autres ouvrages défensifs et les ouvrages maritimes.



Fig. C•1 - Le débarcadère de bois, à l'ouest du port-abri (© Delcamp)

Les archives et l'iconographie recueillie dans le livre publié en 1929 donne un aperçu du dispositif primitif mis en place au devant de Notre Dame du Port, pour sécuriser la grève et les bateaux que l'on tirait à terre (fig. C•2). Il est intéressant de mettre en regard la vue générale prise du quai oriental, dans la même direction (fig. C•3).

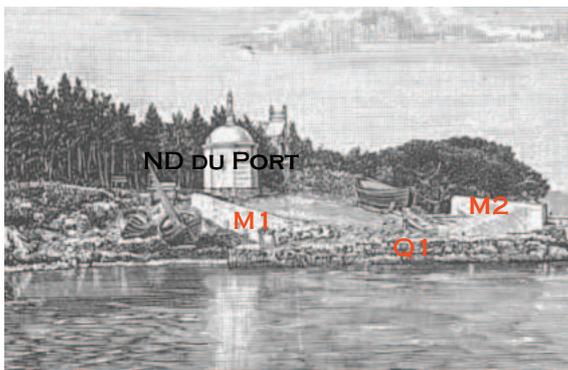


Fig. C•2 - Le "premier port" représenté avant 1880



Fig. C•3 - Dispositifs reconnaissables et à attribuer au "premier port" (© CPA)

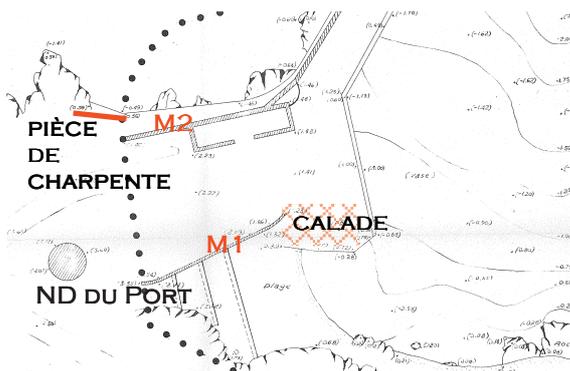


Fig. C•4 - Repérage des éléments du "premier port" sur un plan d'état des lieux dressé en 1984



Fig. C•5 - Élévation méridionale du mur M1 (© CPA)

On reconnaît au pied de ND du Port le mur (M1) qui existe toujours (fig. C•4 et C•5). La précision du dessin permet de soupçonner la présence de l'amorce du mur (M2), prolongé lors des travaux de construction du port-abri et d'un quai maçonné (Q1). D'évidence, l'anse sud-ouest (A) est protégée, elle sert à tirer les bateaux en état de marche. La barque, démantée (?), que l'on aperçoit à proximité de la chapelle, pourrait caractériser une embarcation en restauration, en cale sèche. Cette hypothèse renvoie à un dispositif de calade en gros blocs disposés en direction de la face septentrionale de l'anse (fig. C•6). L'inclinaison du pavage et les rigoles prévues pour l'évacuation de l'eau s'accordent



Fig. C•6 - Vestiges de calade (© CPA)