

Accostent ensuite **les paquebots** des liaisons maritimes régulières avec l'Afrique du Nord, en particulier ceux de la Compagnie de Navigation Mixte. Une gare maritime pour passagers et marchandises est créée en 1932. Un hôtel est construit pour accueillir les passagers arrivant ou partant pour l'Algérie. Cet Hôtel du Midi, devenu la Voile d'Or, est actuellement un centre de vacances de la SNCF.

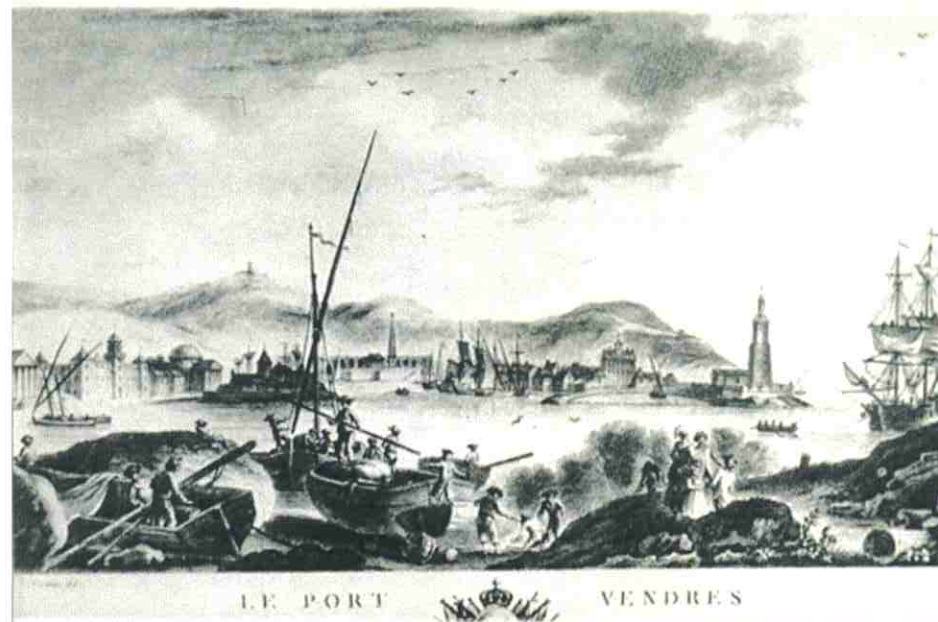
Dès le début du XXe siècle le tourisme commence à devenir un élément important de l'activité économique de la région. L'arrivée des **expatriés** d'Algérie à partir de 1962 se traduit par une augmentation importante de la population et l'introduction de nouvelles techniques de pêche.

Lors de leur départ, le 19 août 1944, les troupes d'occupation font sauter tous les quais, préalablement minés, ne laissant que des ruines. Puis l'indépendance de l'Algérie en 1962 marque la fin de cet important trafic maritime.

Actuellement voiliers, somptueux yachts, énormes bateaux de croisière, canots à moteurs font escale à côté du port de plaisance. Quelques petits bateaux de pêche s'ancrent le long des quais où les pêcheurs (« petits métiers ») vendent directement leurs poissons. Un important ensemble portuaire accueille aujourd'hui des porte conteneurs chargés de fruits exotiques venant d'Afrique Occidentale et du Nord (Maroc). Ce trafic régulier fait de Port-Vendres le premier port fruitier de la Méditerranée.

L'exploitation de la vigne a toujours joué un rôle important ; les premiers plans du vignoble situé en terrasses sur les coteaux autour du port apparaissent environ 700 ans avant JC.

Le cépage dominant est le grenache qui donne le vin doux naturel de **Banyuls**, appellation d'origine contrôlée, produit en France par seulement quatre communes, Cerbère, Banyuls-sur-mer, Port-Vendres et Collioure. Les ceps sont plantés sur 1 750 hectares de vignes soutenues par 6 000 km de murettes de pierres sèches. La production est de 17 000 hectolitres pour le vin de table (Collioure) et de 11 000 hectolitres pour le Banyuls (avec une limite de production de 30 hectolitres par hectare, soit moins d'une bouteille par cep).



Il était une fois Port-Vendres

Port naturel en eaux profondes, Port-Vendres doit son nom latin, Portus Veneris, à la présence probable d'un temple dédié à Vénus édifié à l'entrée du port.

Dans l'antiquité, l'anse naturelle de Port-Vendres est utilisée par les navires phéniciens, grecs et romains qui s'y réfugient par gros temps. En témoignent les fouilles sous-marines réalisées en 1973, qui ont permis de retrouver dans l'anse Gerbal la première épave romaine découverte en France. Depuis 45 ans les découvertes se succèdent. Citons par exemple : un ensemble de plus de 1000 pièces de monnaie, des centaines d'amphores, vases, lampes à huile

Un projet de restauration de la place de l'Obélisque et de la Caserne du Fer à Cheval a été lancé fin 2016. Une rénovation/reconstruction de la Caserne à l'identique est prévue pour créer un Centre d'Interprétation de la Mer dans lequel seront exposés les résultats des fouilles archéologiques.

Jacques Ier le Conquérant, roi de Majorque et d'Aragon (1208 -1276), considère ce port en eau profonde assez important pour lui consacrer un budget annuel d'entretien de 5 000 sous. Le port est approfondi et un gardien installé au Cap Béar pour entretenir le feu de la tour à signaux intégrée au réseau de surveillance du royaume (42 tours dont celles de Madeloc et Massane). Une barque armée est également postée à l'entrée du port pour en assurer la surveillance nocturne.

Charles Quint vient à Perpignan en 1538 et charge l'architecte militaire italien Benedetto de Ravenne de transformer (entre 1537 et 1552) le Fort St Elme en forteresse en forme d'étoile que nous connaissons aujourd'hui.

Le Traité des Pyrénées (1659) rattache à la France le Roussillon et la Cerdagne qui conservent jusqu'à nos jours leurs culture et langue catalanes. Le XVIIe siècle voit aussi naître le grand projet de Vauban : la création d'un port de guerre et de défense à Port-Vendres.

En 1730 il n'y a que 9 maisons et une chapelle consacrée à Notre Dame de Bonne Nouvelle , patronne de la ville . Les quartiers les plus anciens de Port-Vendres y sont construits tout autour : maisons de l'Artillerie et de la rue du Soleil (rue Arago) en 1776. Ces étroites petites habitations de pêcheurs abritent les 70 premiers foyers du bourg .

Au XVIIIe siècle le comte de Mailly, Lieutenant Général du Roussillon, lance d'importants travaux pour faire de Port-Vendres un port de commerce «ouvert à toutes les nations ». Le plan d'une ville nouvelle est établi autour de la place de l'Obélisque , des quais de l'Artillerie, de la Quarantaine et du Fanal. C'est à l'architecte-peintre du roi, Charles de Wailly rappelé de Russie pour l'occasion, qu'est confiée l'élaboration du plan d'urbanisme. Sont alors construites la place de l'Obélisque et la caserne du Fer à Cheval qui deviennent le centre de cette future ville nouvelle. Le projet en est stoppé par la Révolution de 1789.

En 1793, les troupes espagnoles s'emparent du Fort Saint Elme et forcent les Français à battre en retraite. Six mois plus tard, le Général Dugommier assiège et reprend le fort qu'il bombarde d'une pluie de 11 000 boulets de canon. Port-Vendres est alors rebaptisé "*Le port de la Victoire*".

Au XIXe siècle les infrastructures portuaires s'avèrent insuffisantes suite au développement du trafic maritime avec l'Algérie et à un fort accroissement du tonnage des navires utilisés, en particulier pour les transports de troupes. C'est en 1823 que Port-Vendres, à l'origine port de Collioure, devient une commune indépendante qui connaît alors un grand développement pendant pratiquement un siècle ; c'est l'âge d'or de la ville.

Tout au long du XIXe siècle, de nombreux bateaux venant de différents pays déchargent à même le quai bois du nord, grains, caroubes, tonneaux de vin ou bordelaises d'anchois. Des « balancelles », goélettes, apportent notamment de Soller (île de Majorque) des oranges qui sont envoyées dans toute la France.

Le chemin de fer arrive en 1867. Port-Vendres s'étant fortement développé devient un concurrent sérieux de Sète et Marseille, dans les profitables liaisons maritimes avec l'Algérie.

La crainte de nouveaux conflits avec l'Espagne et la Grande Bretagne liés au commerce maritime justifie l'édification de fortifications sur les crêtes des collines environnantes (fort de la Galline, batterie des 500, ...).

C'est à la fin du XIXe siècle qu'est installée une fabrique d'explosifs dans la magnifique **baie de Paulilles**, de l'autre côté du Cap Béar. Cette usine Nobel ferme en 1991. Sur son site sont créés un parc et un atelier de restauration de barques catalanes.