

**ÉTUDE SUR L'EXTENSION  
DE CANNES DEPUIS 1945**

**D.E.S. soutenu en 1965 à la Faculté des  
Lettres d'AIX.**

**Directeur: M. ISNARD**

**PAR CLAUDE DUPONT**

Le D.E.S. de Mlle Dupont présente une intéressante contribution à la connaissance de la deuxième ville azurée<sup>1</sup>, alliant sérieux de la documentation et clarté de l'exposé.

La première partie du travail établit une comparaison de Cannes entre 1945 et 1965 (56 p.). Entre les deux dates de 1945 et 1965, il y a d'abord un grand changement dans les limites de l'agglomération cannoise. La station moyenne de l'avant-guerre tend à devenir une grande ville recouvrant déjà deux communes et en envahissant d'autres. En 1945, la partie urbaine de la cité est en quelque sorte enfermée dans des limites naturelles, la mer d'un côté, de l'autre une ligne de hauteurs correspondant grosso modo à la courbe de niveau 50 mètres. Elle s'inscrit dans une dépression de forme triangulaire, celle du vallon de la Foux, dont la base est le front de mer, et le sommet le Cannel. En 1965, ces limites ne sont plus respectées. "La ville grimpe le long des collines, s'étire démesurément le long des vallées et des minces bandes côtières. Coincée par endroits entre, le relief et la mer, elle s'étale dès que c'est possible, sort de la commune et court à la rencontre de Grasse, de Golfe-Juan, de Mandelieu (p.7). En même temps, il n'y a plus de franche opposition ville-campagne, mais au contraire une banlieue diffuse.

Tab. I. SUPERFICIE DE LA VILLE (p.9) (en hectares)

	1945			1965		
	LE CANNET	CANNES	total	LE CANNET	CANNES	Total
Zone continue	36	215	251	150	380	530
Zone discontinue	237	608	845	260	719	979
TOTAL	273	823	1096	410	1099	1509

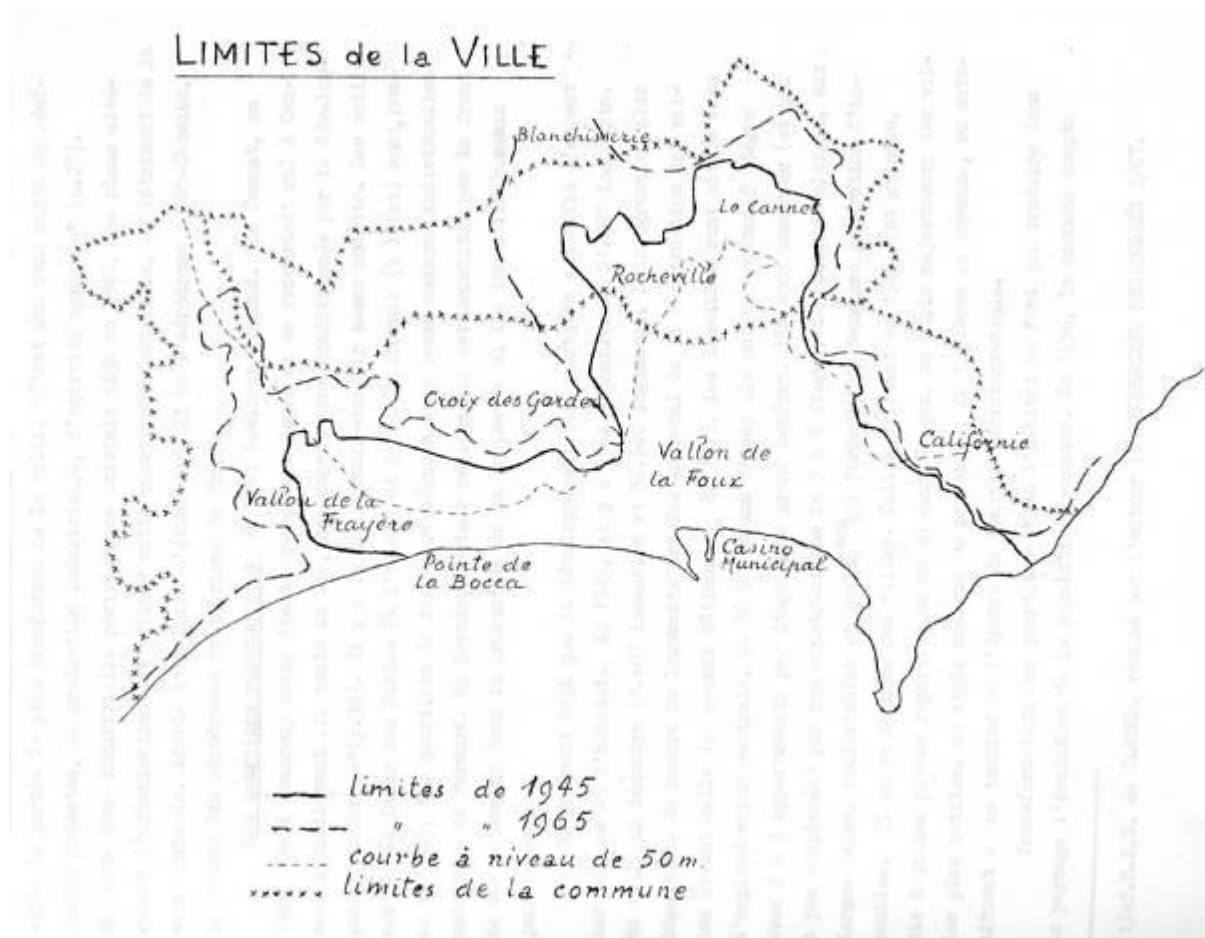
En 1945, l'urbanisation n'était continue qu'autour du port et des rues principales (2 km x 1 km); en dehors de ce secteur et séparé de lui par un ou deux kilomètres, il y avait trois autres petits noyaux urbains, le Cannel au nord, Rocheville au nord-ouest, la Bocca au sud-ouest. Entre ces éléments, le tissu urbain était lâche, les villas ayant le pas sur les immeubles. En 1965, tout est changé. La masse urbaine continue englobe le Cannel et Rocheville, rejoindra bientôt la Bocca. La zone discontinue a beaucoup grandi. De ce fait, les quartiers ont connu une forte évolution: à part le faubourg industriel de La Bocca. "L'aspect de la ville en 1945 est déjà celui d'une ville de villégiature qui ne produit pas mais consomme, qui ne fabrique pas, mais vend" (p.14).

La Vieille ville "est réduite à quelques bouts de rue sur la colline du Suquet. Elle n'a pas changé et a gardé son caractère original et pittoresque. C'est un village perché au beau milieu de La ville" (p.15). Elle a conservé sa fonction d'habitation, mais la médiocre salubrité des bâtiments, les travaux de démolition partielle pour la conservation de la voie ferrée passant en tunnel sous le Suquet, en font éclater le car de vie traditionnel.

Le quartier du port est également peu changé. Effacés les dommages de guerre, le port a un bien faible trafic (593 tonnes en 1964), et si le nombre des escales s'est accru (121 en 1949 et 250 en 1964), celles-ci se font dans la rade; la transformation extérieure du port se manifeste par la fonction de plaisance et l'environnement n'a pas été sérieusement modifié.

<sup>1</sup>Comme pour bien d'autres travaux, nous n'avons pu avoir le plaisir d'un résumé par l'auteur à cause de la préparation de l'agrégation. Toutefois Mlle Dupont nous a autorisés à le faire, et nous l'en remercions vivement.

Les quartiers commerçants du centre ont conservé et accru leurs fonctions tertiaires ainsi que leur fonction résidentielle.



Le quartier industriel de La Bocca<sup>2</sup> forme avec le quartier de Rocheville la partie la plus transformée de la ville. "C'est une zone mixte de résidences modestes, de production industrielle, d'activité agricole" (p.27).

Si cette zone industrielle périphérique existait déjà en 1945, les plans ultérieurs d'urbanisation ont affirmé cette vocation industrielle, au détriment de la zone agricole. Accolé à La Bocca s'étend sur 123 ha l'aérodrome de St-Cassien, le second des aérodromes de tourisme de France.

Les quartiers résidentiels se sont beaucoup étendus. "Le Cannet, en 1945, était beaucoup moins étendu que de nos jours et se raccordait mal à Cannes. Actuellement... toute sa vie, son aspect sont conditionnés par le développement de Cannes"(p.35). Il y a là une commune-dortoir assez modeste. Les collines de La Croix des Gardes (à l'ouest) et de la Californie (à l'est) sont comme en 1945, des quartiers de riches résidences avec leurs maisons individuelles entourées de verdure. Un dernier secteur résidentiel est constitué par le front de mer notamment dans la presqu'île de la Croisette où les immeubles luxueux jaillissent.

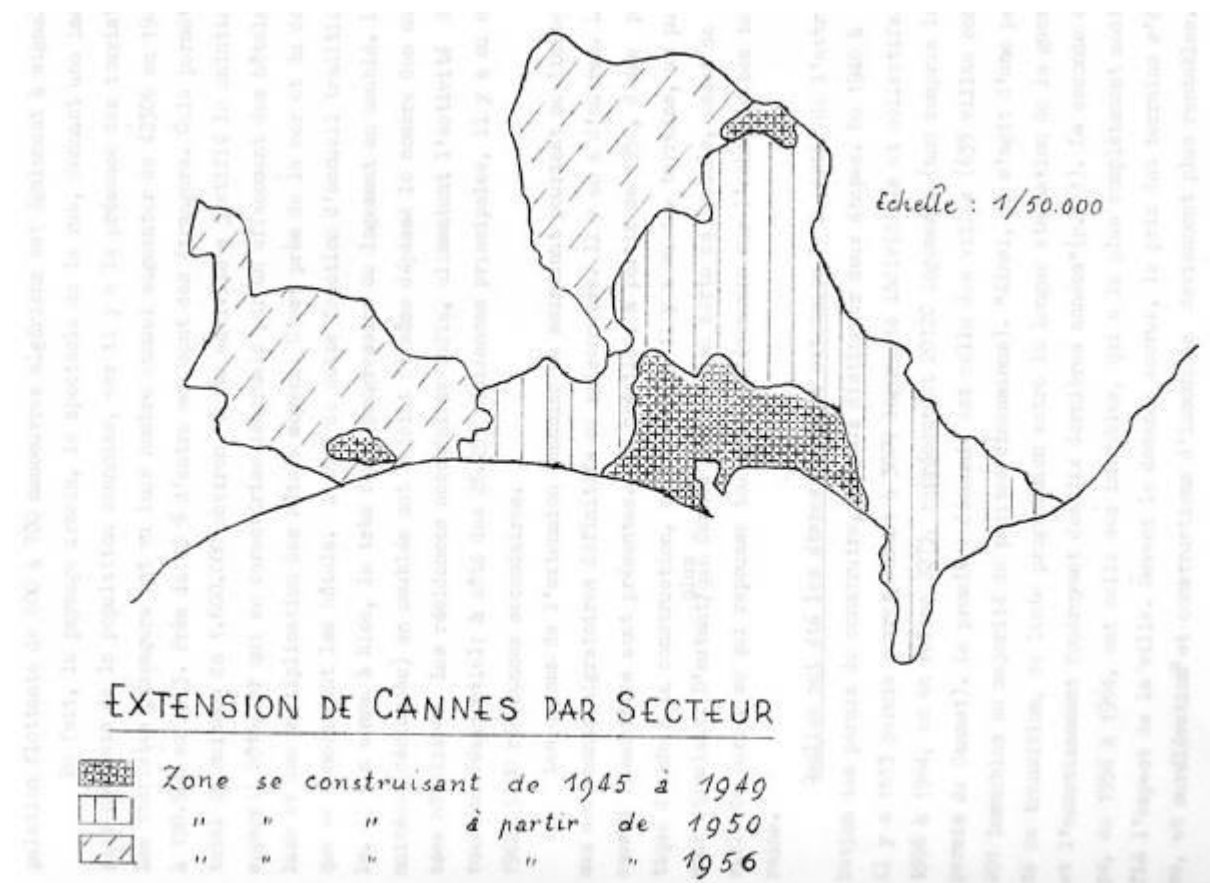
On pressent déjà que le développement des quartiers a modifié l'aspect des maisons et l'habitat. En 1945, il y a 7562 immeubles et 21.277 logements. En 1962, on dénombre 11.407 immeubles et 36.940 logements. La progression plus importante du nombre de logements est due au recul de la construction des villas devant celle de grands bâtiments. En 1945, les

<sup>2</sup> cf. D.E.S. de JARIEL, résumé par l'auteur in RECHERCHES RÉGIONALES 1/67.

immeubles sont situés dans l'agglomération centrale, de 50 à 100 ans d'âge; ils ont en moyenne 3 étages avec 2 à 3 appartements par étage sans grand confort. Ils sont enserrés (et peu à peu remplacés) par des constructions de 5 à 6 étages, de couleurs claires, aux larges baies, confortables et luxueuses lui forment une deuxième génération d'immeubles. Il en va de lente des villas. Celles existant en 1945 sont grandes, dix à quinze pièces réparties en un ou deux étages, en style majestueux; des villas plus petites, de style moderne ou provençal, de 5 pièces en moyenne, se substituent à ces témoins de l'époque du tourisme aristocratique.

Transformation des quartiers et de l'habitat ne font que traduire dans le paysage l'évolution de la population cannoise. En 1936, la commune compte 59.086 habitants; en 1946, il y en a un peu moins, 55.847, et en 1962, elle atteint 74.697 personnes. Cette augmentation est variable selon les secteurs. La Bocca vient en tête, suivie de près par Le Cannet-Rocheville. Une première approche de la structure de cette population montre une démographie analogue à celle de Nice: faible natalité, vieillissement général, prédominance de l'élément féminin, emplois les plus nombreux dans les services tertiaires, fort pourcentage de population inactive (54,8% en 1946, mais 66,2% en 1962).

Tels sont les éléments principaux d'une comparaison mettant en évidence des changements profonds dans l'organisation urbaine de la prestigieuse station touristique.



La deuxième partie de l'étude est alors consacrée aux modalités de l'extension de Cannes de 1945 à 1965 (p.p.57-132)

Et tout d'abord, quelles sont les causes de cette extension ?

La situation de Cannes au cœur d'une région touristique, son site heureux avec un amphithéâtre de collines dominant la mer et la dépression de la Foux, les faveurs du climat sont propres à attirer une population toujours plus nombreuse. L'augmentation du nombre des habitants n'est pas due en effet, aux excédents naturels. Le taux de natalité est faible, 13 % en

1946, 11,6 % en 1954, 12,5 % en 1962; le taux de mortalité le compense presque exactement, puisque pour les mêmes dates on trouve 14 %, 12,2 % et 11,5 %. L'accroissement est lié à la puissance de courants migratoires positifs. Ce sont les habitants de l'arrière-pays qui sont venus d'abord s'installer définitivement à Cannes.

Mais alors que M. KAYSER avait démontré rue de 1861 à 1936: c'étaient les communes toutes voisines qui se dépeuplaient au profit de Cannes, désormais c'est l'arrière-pays lointain qui est dans cette situation. Les communes proches de Cannes, dans un rayon de 10 à 20 kms, profitent d'un rayonnement cannois, maintiennent leur population. Un fort pourcentage d'habitants vient du sud-est (Corse, Var, Bouches-du-Rhône) suivi par les "immigrés" de la région parisienne, du nord et du nord-est. Pour beaucoup, il s'agit de retraités. Il y a ensuite un groupe de formation récente, les rapatriés d'Algérie, dont le nombre est estimé à 7.000. Enfin, il y a le contingent tout autre que négligeable des étrangers. Ils étaient 6000 en 1946; ils sont 9676 en 1964. Beaucoup de nationalités sont représentées, mais ce sont les Italiens qui dominent. Une population flottante de 600 à 700 manœuvres algériens est également à signaler.

En fait, le paysage urbain, le spectacle de la rue, donnent une image plus complexe de la population cannoise, car il y a la présence des touristes. Les touristes passagers ont vu leur nombre annuel augmenter de 42306 en 1946, à 198.586 en 1963. Près de 40 % d'entre eux sont des étrangers. Cela permet un total de nuitées de 1.600.000 environ. Cette activité a justifié le maintien d'un appareil hôtelier qui se caractérise désormais par un effacement des hôtels de luxe et une multiplication des hôtels moyens. C'est près de la mer et du centre que se concentrent les hôtels. À côté de cette fonction d'accueil traditionnelle, il y a comme à Nice, la très forte progression du logement en meublé. Les nuitées (déclarées) en meublés ont rejoint et même dépassé le nombre des nuitées hôtelières. Les résidences secondaires enfin alimentent l'activité du tourisme résidentiel; à côté des 26.255 résidences principales, il y a eu en 1962, 5200 résidences secondaires.

Les causes de l'extension cannoise ne sauraient pourtant se limiter aux mouvements migratoires définitifs ou saisonniers. Il y en a d'autres. Les causes financières sont présentes. La création, à partir de 1950, d'une politique d'aide à la construction, a été, tant qu'il y a eu des terrains, un puissant stimulant. D'autant que Cannes demeure une sorte de symbole, celui de la ville de luxe, ce qui repousse toute idée d'économie sur l'achat de ces terrains.

Quelles ont été les étapes de cette extension? À partir de l'attribution des permis de construire, on peut distinguer deux étapes. De 1946 à 1955 il y a 1613 permis correspondant à 3809 logements individuels et collectifs. Du 1956 à 1964, on en relève 2273, représentant 20120 logements (non compris les permis du Cannet). La première décennie est celle des villas (635 villas contre 201 immeubles en majorité de petites dimensions). "Ainsi, il s'agit d'une période de transition, de lente progression entre la longue stagnation de la guerre et l'accroissement foudroyant des dix dernières années" (p.111). La seconde étape, de 1956 à 1964, est celle des immeubles, qui a le plus complètement modifié l'aspect de la ville. Devant la demande accrue, le prix des terrains s'élève, et surélévations et constructions d'immeubles deviennent plus rentables. Le résultat est inévitable. En nombre croissant, les belles résidences du XIXe siècle sont rachetées par des marchands de biens qui les transforment en appartements, ou, plus radicalement encore, les démolissent totalement pour ériger à leur place des immeubles en copropriété. Les exemples abondent: la villa "Les Mimosas" ayant appartenu au chevalier de Colghoun en 1865, est vendue par appartements; il en est de même pour la villa "Kasbek" que possédait le grand duc Michel de Russie. La villa "Alexandra", grande maison baroque, flanquée d'un minaret, construite en 1850 par Tripet-Skryptizine, vice-consul de France à Moscou, est détruite et remplacée par un très grand ensemble en 1963 (p.118).

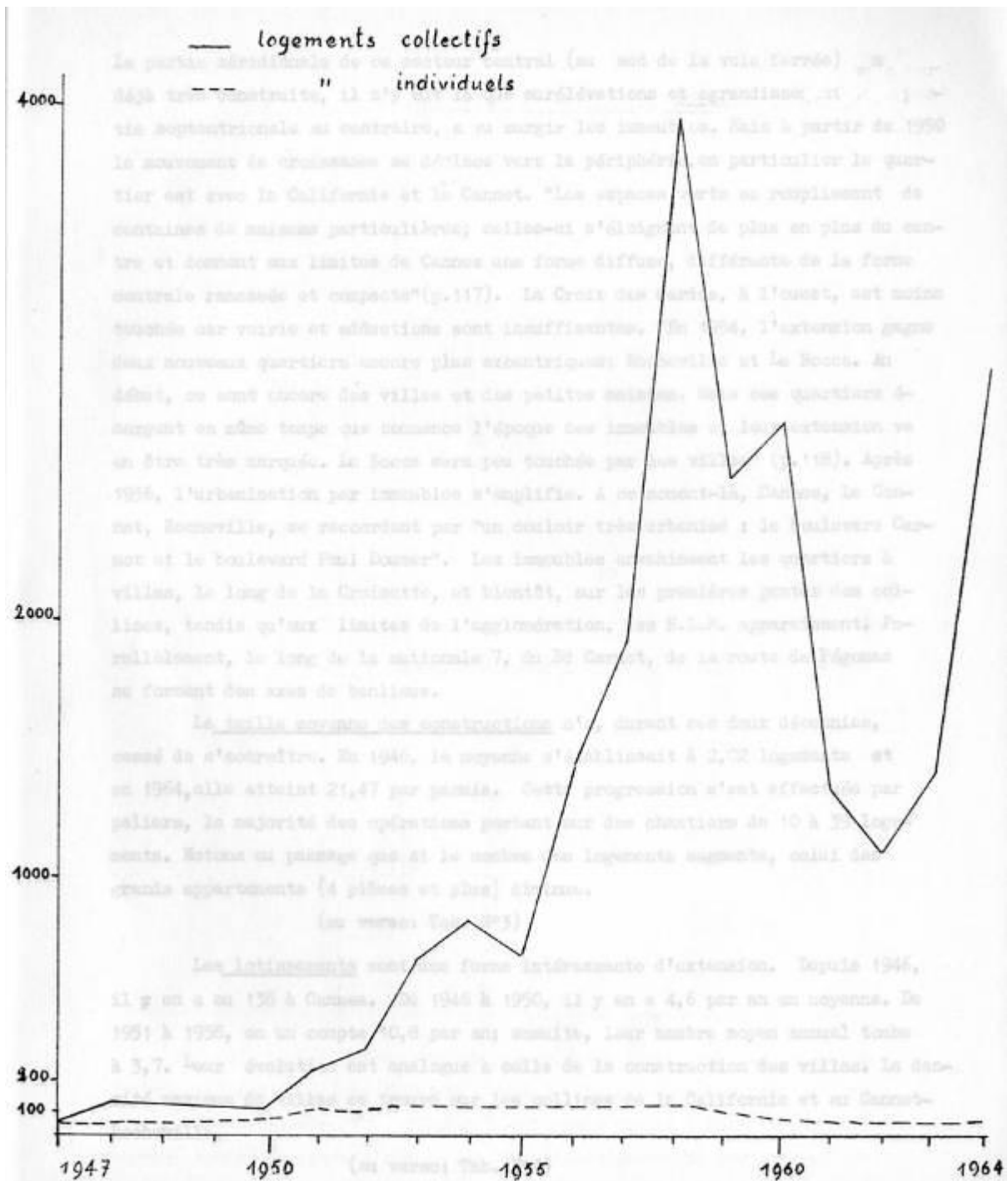
TAB. N° 2 NOMBRE DE PERMIS DE CONSTRUIRE DE VILLAS ET IMMEUBLES.

	<u>Villas</u>	<u>Immeubles</u>
1946	33	5
47	27	5
48	29	6
49	37	6
1950	51	4
51	91	24
52	76	21
53	103	50
54	87	43
55	97	37
56	112	52
57	113	80
58	108	107
59	93	58
1960	64	53
61	50	39
62	49	44
63	56	56
64	40	109

Comme ailleurs sur la Côte, cet intense développement à haut prix a abouti à partir de 1963-64 à un marasme général des ventes immobilières.

Les directions majeures de l'extension peuvent être étudiées grâce à la répartition des permis de construire dans la ville et de la densité des logements par zone. "L'extension s'est opérée selon deux formes: par secteurs de plus en plus éloignés du centre et touchés successivement par l'urbanisation... par urbanisation le long des voies de communication (p.115).

De 1945 à 1949, le centre est la zone la plus active de construction.



La partie méridionale de ce secteur central (au sud de la voie ferrée) étant déjà très construite, il n'y eut là que surélévations et agrandissements. La partie septentrionale au contraire, a vu surgir les immeubles. Mais à partir de 1950 le mouvement de croissance se déplace vers la périphérie, en particulier le quartier est avec la Californie et le Cannet. Les espaces verts se remplissent de centaines de maisons particulières; celles-ci s'éloignent de plus en plus du centre et donnent aux limites de Cannes une forme diffuse, différente de la forme centrale ramassée et compacte (p.117). La Croix des Gardes, à l'ouest, est moins touchée car voirie et adductions sont insuffisantes. En 1954, l'extension gagne deux nouveaux quartiers encore plus excentriques: Rocheville et La Bocca. Au début, ce sont encore des villas et des petites maisons. Mais ces quartiers émergent en même temps que commence l'époque des immeubles et leur extension va être très marquée. La Bocca sera peu touchée par les villas

(p.118). Après 1956, l'urbanisation par immeubles s'amplifie. À ce moment là, Cannes, Le Cannet, Rocheville, se raccordent par un couloir très urbanisé : le boulevard Carnot et le boulevard Paul Doumer. Les immeubles envahissent les quartiers à villas, le long de la Croisette, et bientôt, sur les premières pentes des collines, tandis qu'aux limites de l'agglomération, les H.L.M. apparaissent. Parallèlement, le long de la nationale 7, du Bd Carnot, de la route de Pégomas forment des axes de banlieue.

La taille moyenne des constructions n'a, durant ces deux décennies, cessé de s'accroître. En 1946, la moyenne s'établissait à 2,02 logements et en 1964, elle atteint 21,47 par permis. Cette progression s'est effectuée par paliers, la majorité des opérations portant sur des chantiers de 10 à 39 logements. Notons au passage que si le nombre des logements augmente, celui des grands appartements (4 pièces et plus) diminue. (Tab. n°3)

Les lotissements sont une forme intéressante d'extension. Depuis 1946, il y en a eu 136 à Cannes. De 1946 à 1950, il y en a 4,6 par an en moyenne. De 1951 à 1958, on en compte 10,8 par an; ensuite, leur nombre moyen annuel tombe à 3,7. Leur évolution est analogue à celle de la construction des villas. La densité maximum de villas se trouve sur les collines de la Californie et au Cannet Rocheville. (Tabl.4)

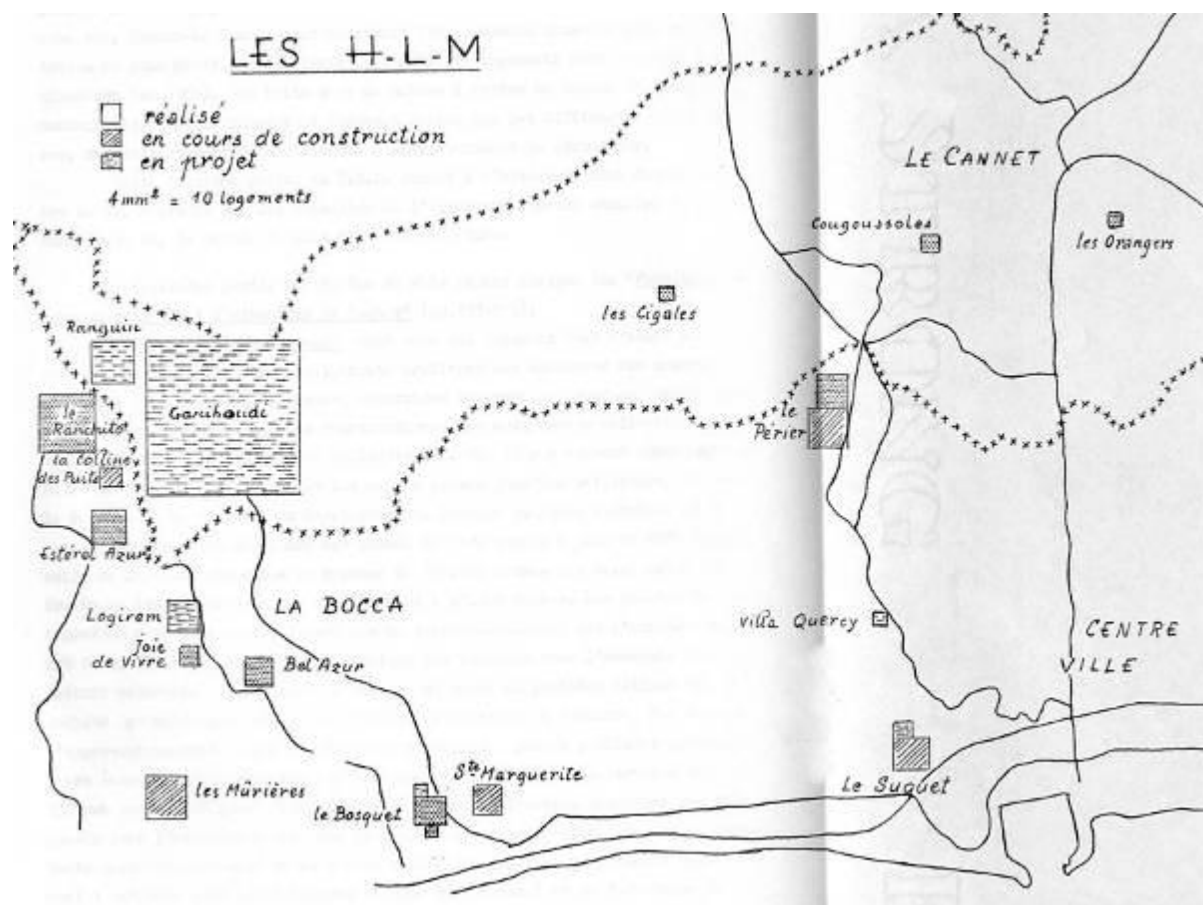
TAB. N°3. TAILLE DES PERMIS DE CONSTRUIRE.

	2 à 9 logts	10 à 39	40 à 69	70 à 99	100 logts et +
1946	2	3			
47	3	2			
48	3	3			
49	3	2			
1950	1	3			
51	18	6			
52	12	7			
53	30	16	4		
54	21	13	7	2	
55	18	13	4	2	
56	23	17	8	3	1
57	31	32	11	5	1
58	30	44	18	10	5
59	13	23	10	6	6
1960	12	17	8	9	7
61	15	11	7	2	4
62	13	23	5	1	2
63	12	31	8	3	2
64	29	43	20	4	4

TAB. N°4. NOMBRE DE LOTISSEMENTS APPROUVES.

Année	Nombre	Année	Nombre
1946	2	1956	8
47	4	57	8
48	3	58	14
49	7	59	8
1950	6	1960	5
51	10	61	1
52	8	62	4
53	18	63	1
54	9	64	5
55	12	65	2





Enfin les HLM doivent retenir plus particulièrement notre attention car ils sont les seules possibilités de logement pour la population modeste dans cette ville à loyers démesurés. Le nombre d'HLM construits de 1960 à 1964 pour l'ensemble du département, sauf Cannes, s'élève à 2698 logements pour une population de 560.000 habitants. Pendant la même période de cinq ans, Cannes-Le Cannet ont construit 739 logements locatifs pour une population de plus de 74.000 habitants (p.129). 776 logements sont en cours de réalisation (en 1965). Ces faits sont de nature à mettre en valeur l'effort de la municipalité dans ce domaine du logement social que les difficultés financières, rencontrées surtout sur la Côte d'Azur, auraient pu décourager.

Cette deuxième partie du D.E.S. permet à l'auteur de nous donner nombre de faits précis sur les modalités de l'expansion urbaine cannoise et c'est sans doute là, la partie la plus neuve de son étude.

La troisième partie du diplôme de Mlle Dupont analyse les "Problèmes et conséquences dus à l'extension de Cannes" (pp.133-215).

Les problèmes d'équipement sont ceux qui naissent tout d'abord sous la poussée d'urbanisation. Les équipements profitant aux habitants des nouveaux quartiers (voirie, assainissement, adductions diverses...) sont en partie supportés financièrement par les constructions. Les équipements collectifs sont eux, à la charge de différentes collectivités. Or, il y a souvent désadaptation entre la réalité des besoins et les moyens prévus pour les satisfaire, et cela à cause de la rapidité du développement. Prenons quelques exemples: en 20 ans, la consommation de viande est passée de 1600 tonnes à plus de 6000 tonnes, celle du lait est désormais en moyenne de 750.000 litres par mois; celle des fruits et légumes est estimée annuellement à 20.000 tonnes. Les pointes de consommation estivales ne facilitent pas un approvisionnement que l'arrière-pays est incapable de fournir; ce qui implique des liaisons avec l'ensemble du territoire national. L'alimentation en eau est aussi un problème délicat que

la Société Lyonnaise des eaux et de l'éclairage s'attache à résoudre. Par contre l'approvisionnement en gaz et électricité ne pose pas de problèmes particuliers (encore que la consommation cannoise, par habitant, d'électricité soit de 330 kWh contre 160 pour l'ensemble de la France). D'autres questions restent posées pour l'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées. Une autre irritante question est celle de la voirie et des transports. Les Cannois possèdent 1 véhicule pour 5,3 habitants (1 pour 9 en France) et au fort degré de motorisation locale se superpose le mouvement touristique. Il convient de souligner ici les efforts de la municipalité qui, par l'élargissement de la Croisette, la déviation de la R.N.7 et la couverture de la voie ferrée qui coupait la ville en deux, ont assuré la traversée de la ville d'ouest en est. La municipalité a, du reste, étendu sa volonté d'aménagement à d'autres domaines.

Un nouvel hôpital a été bâti en 1955. (417 lits; 129.642 journées d'hospitalisation en 1964). Il y a eu, de même, la nécessité d'équipements scolaires (plus de 16.000 élèves en 1964-65), administratifs et sportifs. Enfin, en ces 20 années, Cannes n'a pas oublié son caractère de ville touristique. Le Palais des Festivals est édifié en 1947. En 1951, la gare maritime est reconstruite. Mais surtout, en 1964, on a commencé les travaux pour un nouveau port de plaisance. Il s'agit d'une entreprise privée, représentant un investissement global de 2 milliards d'anciens francs; le plan d'eau de 11 hectares comporte 1500 m. de quais, 600 appontements et peut accueillir près de 500 navires de différentes tailles (175 grands yachts; 175 bateaux de moyen tonnage; 200 bateaux de moins de 8 m.) Tous ces équipements butent contre l'obstacle financier; en conséquence, l'obligation impérieuse de mettre de l'ordre dans ce développement a suscité un plan d'aménagement adopté en 1961.

Mais dans l'immédiat, Cannes subit les conséquences d'un essor rapide et non organisé. Certaines sont malheureuses: ce sont l'élévation extraordinaire des loyers, une spéculation effrénée, une extension désordonnée et hâtive aux dépens du patrimoine touristique. D'autres sont heureuses. La forte proportion des logements neufs en est une. Sur 36.825 logements, 52 ont moins de 20 ans 42% moins de 10 ans et leur confort s'est amélioré.

Quelles conclusions apporter à cette étude? Les prévisions relatives à la population de Cannes avançaient 93000 habitants en 1971 et 110.000 en 1981. Dès lors se posent en plus petit des problèmes analogues à ceux de Nice. Le tourisme, activité saisonnière peut-il assurer le plein emploi pour une population aussi nombreuse? La réponse paraît être négative, même si Cannes devient le quartier résidentiel de toute la conurbation azurée: Mais à la différence de Nice, la main d'œuvre étant moins nombreuse, l'exigence de l'industrialisation paraît moins impérieuse. D'où la recherche d'un secteur "technico-commercial" qui, par son implantation cannoise pourrait desservir Nice et la Côte d'Azur sans porter atteinte au cachet touristique de cette station de luxe. C'est, du moins, le vœu formulé par Mlle Dupont, à la fin de son étude.