

# **LA NAISSANCE DU BOULEVARD DE LA CROISSETTE**

**Patricia NAMVRINE**

**Mémoire de maîtrise soutenu à la Faculté des Lettres de Nice  
Sous la direction de M. Ralph Schor.**

## **PREHISTOIRE DE LA CROISSETTE. (1)**

### **• Cannes au début du XIXe siècle**

Au début du XIXe siècle, Cannes n'est qu'une bourgade de pêcheurs dont les limites seront pendant longtemps le Suquet, les rues Forville et Grande (actuelle rue Meynadier). Quelques sentiers descendant de la colline du Suquet partent vers une petite chapelle perdue dans les dunes où les marins viennent prier "Notre Dame du Bon Voyage".

Le ruisseau du Châtaignier suit une ligne brisée jusqu'au croisement actuel des rues d'Antibes et Félix-Faure et se jette dans la mer.

A part la chapelle, il n'y a aucune construction à cet endroit (futur point de départ du boulevard de la Croisette) et au-delà s'étalent campagne, sables et marécages (2).

De l'antiquité à 1838, Cannes n'a pas de port. Elle n'est pas assez sûre pour la marine à voiles, malgré les deux îles, quand soufflent Mistral et vent d'est ; sa rade n'est pas assez profonde pour les gros tonnages et sa plage livrée aux coups de mer ne sert qu'à déposer les marchandises. Son môle, son quai et son port, terminés en 1841, s'avéreront très vite insuffisants pour la marine à vapeur dès 1852, à cause de sa faible profondeur : 4 mètres pour des tonnages qui ne cessent d'augmenter.

Son destin sera ailleurs et viendra par la route, d'un lord anglais dont nous parlerons plus loin. En 1834, l'agglomération commence à s'étendre vers l'est, débordant des limites traditionnelles. La municipalité d'alors s'affaire à établir un plan d'alignement de ce qui allait devenir le quartier neuf du Châtaignier, du nom du ruisseau descendu des hauteurs des Vallergues et qui serpente encore librement.

Quand on quitte "La Marine" qui n'a pas encore reçu le nom d'"Allées de la liberté", et qu'on se dirige vers l'est, on rencontre une étendue où l'on s'efforce de niveler les dunes et dont la délimitation du côté de la mer est l'objet de contestations entre la commune et l'Etat. C'est sur les sables de ce rivage que devait naître et embellir le boulevard de la Croisette. Essayons de nous faire une idée de son état au début du XIXe siècle.

### **• Quand la Croisette n'était que du sable.**

Avant de devenir le magnifique boulevard d'aujourd'hui, "La Croisette" n'était qu'un chemin sinueux et sableux, emprunté par les ânes et les pèlerins.

Géographiquement, la Croisette est le petit cap qui sépare la rade de Cannes et celle de Golfe-Juan ; à la pointe du cap, on a construit au Moyen-Age sur les rochers battus par les flots, une tour circulaire pour abriter les guetteurs chargés de surveiller l'approche des navires suspects et de donner l'alerte. En 1635, une deuxième tour, des murailles de défense et des casernements furent édifiés à la hâte pour résister à toute tentative de l'ennemi espagnol qui s'était emparé des îles. L'ensemble de ces ouvrages porta le nom de "Fort de la Croix". L'armée se désintéressa vite de ces pierres, mais le ministère de la guerre en resta maître. Il l'était encore en 1865 quand il les céda aux douanes qui installèrent un poste de vigie dans la tour dite "de Richelieu" (la construction du Palm-Beach-Casino a fait totalement disparaître les derniers vestiges de ces fortifications en 1927).

Pour se rendre à cette vieille tour de guet, les Cannois avaient à leur disposition, l'ancien chemin royal d'Antibes déclassé au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle (c'est de cette époque que date le nouveau tracé suivi aujourd'hui par l'actuelle route nationale 7). Cet ancien chemin royal passait à l'intérieur de la ville par la rue Grande, puis passait à proximité de la chapelle "Notre Dame du Bon Voyage", longeait le rivage de configuration irrégulière pour parvenir à la naissance du cap. De là, le chemin délaissait un sentier conduisant à la tour, et s'enfonçait dans les terres en direction de l'est, suivant un tracé qui épousera au XIX<sup>e</sup> siècle le chemin vicinal de "Gros Vieil", puis le boulevard Alexandre III (3).

Cette voie était d'un grand intérêt, car elle permettait d'embarquer ou débarquer hommes et marchandises à la pointe du cap, quand l'état de la mer rendait difficile l'arrivée au mouillage de Cannes, et plus encore la sortie.

Le 15 février 1874, l'administration passa avec un marin cannois un marché, prévoyant l'embarquement et le débarquement, soit au port de Cannes, soit au Cap Croisette selon l'état de la mer. Les Cannois ont ainsi largement utilisé les facilités offertes par le cap en passant par le chemin le long du rivage (futur boulevard de la Croisette), ainsi que les pèlerins lors des fêtes religieuses aux îles Sainte-Marguerite et Saint-Honorat.

Mais à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, de très importants atterrissements se formèrent sur la côte, modifiant rapidement l'aspect du rivage. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le vieux chemin royal disparut enseveli sous les dunes, si bien qu'il ne fut pas porté sur le cadastre de 1814.

On a souvent décrit la côte orientale cannoise au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle : une vaste lande sablonneuse où, sauf quelques petits groupes d'arbres, la végétation se limitait à des roseaux qui attestaient de l'existence d'une ancienne zone marécageuse, où de petits ruisseaux (de la Foux, du Châtaignier, de la Baume), incapables de se frayer un chemin à travers les dunes, achevaient leurs cours en une succession de flaques croupissantes.

Là, où se pressent aujourd'hui les palaces les plus prestigieux et les résidences de rêve, on ne trouvait alors que de simples bastides, guère plus que des cabanons, et où pacageaient à l'aventure quelques moutons et chèvres.

"La mer jetait sous mes pas des roseaux et des algues... " (4). Est-ce bien le rivage cannois que Victor Hugo nous dépeint en ce raccourci saisissant ? D'une manière moins poétique mais plus précise, un rapport communal de 1823 nous fait toucher du doigt la réalité : *"Les dunes qui recouvraient le rivage oriental pouvaient s'élever jusqu'à dix ou quinze mètres de haut. Elles avaient fait reculer les cultures et n'étaient fixées par des plantations que dans les parties les plus éloignées de la mer, si bien que par vent d'est violent, les tourbillons de sable étaient entraînés au devant de la ville et que ce site fut surnommé par les Cannois "La petite Sibérie" (5).*

L'accès aux terres encore cultivées était devenu si mal aisé qu'il fallait s'ouvrir un passage à travers les propriétés privées, soit en circulant à la limite des dunes et des cultures, soit en gagnant des parcelles proches du rivage à partir de la route d'Antibes. Le seul avantage était que la population disposait d'une énorme sablière où tout le monde puisant abondamment.

Il faudra la volonté de plusieurs riverains et l'aide de plusieurs municipalités pour faire revivre le chemin et créer le futur boulevard de la Croisette. Mais avant de suivre sa naissance et son développement, il est intéressant de connaître l'origine du nom célèbre de "Croisette".

## • Origine du nom " Croisette".

De nombreuses explications ont été avancées dans ce domaine, mais nous nous limiterons à celles qui semblent les plus vraisemblables et les plus logiques au regard de l'histoire et des coutumes cannoises.

On s'accorde à admettre que le nom vient de la croix qui fut érigée par les gens de mer (sorte de calvaire, à l'exemple de ce qui se fait en Bretagne) fort anciennement au milieu d'un bois de pins et dont le socle ruiné était encore visible à la fin du siècle dernier. Croix de fer ou de pierre, les avis divergent, mais le fort à la pointe du cap, dont nous avons déjà parlé, porta le nom de "Fort de la croix". Les Cannois semblent l'avoir vénérée tout particulièrement, puisqu'ils accompagnaient chaque année en procession les confréries des pénitents en marche vers elle. Saint Honorât mourut à Arles en 429. Ses restes furent transférés à Lérins le 20 janvier 1391 ; d'après la tradition, c'est à cette année que remonterait l'usage des processions dans l'île. On venait de France, d'Espagne, d'Italie et surtout de Provence pour l'accomplissement d'un vœu ou pour des indulgences accordées par les papes depuis 1119, aux fidèles qui faisaient le pèlerinage à Lérins, visitaient l'église, aidaient les religieux à la construction de la tour.

Déjà en 1369, le cap portait le nom "de la croix" puisque à cette date, un Cannois reconnaissait tenir du seigneur, une terre qu'il possédait dans ce quartier. Mais c'est seulement au milieu du XVIIe siècle que l'habitude se prit d'appeler "Croisette" la partie extrême du cap. Il est d'ailleurs également intéressant de noter qu'une petite croix se désigne en provençal "crouzeto" d'où la facilité de glisser vers "Croisette".

L'explication du mot "Croisette" serait dans notre langue ancienne, un croisement de chemins : ce qui laisserait penser que les habitants ayant résidé à proximité de ce carrefour avaient simplement baptisé cet endroit du diminutif de "Croisette", en somme un lieu de croisement.

Une autre explication plus sociologique est celle du professeur Emile Marcel-Aubert qui note : *"Dès lors qu'au début du siècle, la promenade cannoise sur trottoir en bord de plage n'allait que du Majestic actuel (Hôtel Beau-Rivage) à l'hôtel Carlton et que les promeneurs de ce temps en avaient vite fait le parcours, ils revenaient donc sur leurs pas ; ainsi arrivaient-ils à faire plusieurs trajets et de ce fait, se rencontraient, se croisaient souvent et puisque les Provençaux emploient depuis toujours, la finale des qualificatifs en "ette" (exemples : mirette, soupette, joliette...), il leur fut facile de transformer se croiser en "Croisette". Us allaient ou ils venaient de faire la croisette, c'est à dire de se rencontrer plusieurs fois par couple ou en bande. Inutile de chercher une autre explication, je la tiens depuis 1935, lors de mon voyage de noces, en promenade sur "La Croisette", de mon beau-frère cannois qui la tenait d'amis niçois. Les explications les plus simples sont parfois les plus merveilleuses..." (6).*

Et qui sait, peut-être les plus vraies !

Ce nom "Croisette" va donc devenir synonyme de luxe et être associé à une des plus belles artères du monde. L'histoire et les activités de Cannes ne la destinaient pas à un brillant avenir et la ville dans cette première moitié du XIXe siècle semblait vivre au ralenti. Il faut donc se tourner vers ce fameux rivage inhospitalier et déserté, et le voir sortir de sa chrysalide pour devenir un lieu prestigieux.

## **LA JEUNESSE DE LA CROISSETTE.**

L'avenir doré de Cannes se décida en un instant privilégié de l'année 1834, quand un lord anglais ne put arriver au bout du voyage qu'il entreprenait vers l'Italie. A partir de là, le développement du village imposa vite l'idée d'une voie d'agrément pour le plaisir de la clientèle étrangère : le boulevard de la Croisette allait naître.

### **• L'importance de Lord Brougham pour Cannes et la Croisette.**

Cannes est une ville de transit. Au "Relais de la poste aux chevaux", le relais de Cannes ne représente qu'un quart d'heure d'attente, le temps de changer les attelages. Elle va devenir une ville de séjour hivernal aristocratique grâce à la conjoncture d'événements imprévisibles et l'intérêt d'un Anglais que le destin plaça sur la route de Cannes.

Le flot montant et descendant de l'aristocratie britannique, germanique, Scandinave en route vers le prestige de l'Italie, venu lui demander des leçons du passé comme la guérison de ses phtisiques, reprend dès l'effondrement du premier empire français. Il est de nouveau contrarié par l'apparition des épidémies de choléra en Europe depuis 1830.

Les causes de ce fléau demeurèrent longtemps inconnues. On estime qu'elle est une maladie des classes pauvres jusqu'au jour où elle atteint les classes les plus favorisées. En Méditerranée occidentale, on s'en défend par des moyens séculaires mis en oeuvre contre la peste : les fermetures des frontières et les longues quarantaines imposées aux voyageurs sont les mesures les plus efficaces. La ville de Nice, ville de séjour hivernal, fut épargnée par ce mal. Elle en attribue le mérite à l'énergie des mesures prises par le comte de Cessole, président du Sénat de Nice, et du conseil de la santé de la ville. Méfiant envers l'insouciance française en matière de protection sanitaire, il ordonne des mesures draconiennes envers tout ce "qui vient de Provence".

En novembre 1834, elles s'appliquent à lord Brougham and Vaux, ancien ministre des finances du Royaume-Uni d'Angleterre. Une correspondance d'une dignité acerbe entre les deux juristes provoque la curiosité amusée du Consul de France à Nice. Rien ne fléchit le comte de Cessole. Il impose à tous la règle commune. Dépité, lord Brougham tourne le dos à l'Italie. L'essentiel pour l'évolution de Cannes est le dénouement de l'affaire. Lord Brougham aima cette ville, ses promenades, sa rade, sa douceur. Il finit par venir s'y installer l'hiver avec sa femme Ann Mary Sparling. Il acheta en l'étude de Maître Violet pour la somme de 13 500 francs, un vaste terrain du haut de la colline de la Croix des Gardes à la route de Fréjus, le 5 janvier 1835. Il y fit bâtir de 1835 à 1839 le château "Eléonore-Louise", du prénom d'une de ses filles qu'il avait perdue, dans un style Renaissance, qui fit de lui un propriétaire cannois.

Lord Brougham devint le conseiller et le protecteur altier de la municipalité cannoise auprès du palais des Tuileries, de la Monarchie de juillet au Second Empire. Il mit souvent son influence au service des Cannois notamment pour l'installation du chemin de fer ou l'ouverture du canal de la Siagne. Ainsi Stephen Liégard dit de lui : "Voilà comment le hasard peut d'un homme d'Etat faire un fondateur de ville" (7).

C'est ainsi que lord Brougham reste connu en tant que créateur ou inventeur de la ville de Cannes.

Grâce à lui, le "Tout-Londres" n'a que le mot de Cannes à la bouche et très rapidement les Anglais vont suivre son exemple.

Le pionnier lord Brougham, devenu prosélyte, plusieurs personnages britanniques importants, tel le général Taylor en 1837, plusieurs membres du parlement britannique, ou le pasteur Woolfield en 1838 (esprit ordonné autant que pénétré de sa mission évangélique, le pasteur est le promoteur du quartier anglais à l'ouest de la ville), tous ces hommes de grandes fortunes et de forte expérience des voyages, estimèrent que Cannes valait l'Italie pour l'agrément du site et le bon marché des terrains. L'exemple seigneurial est suivi par la révérencieuse bourgeoisie anglo-saxonne qui y installe ses malades et développe la mode d'une saison médicale. Les propriétaires terriens se font bâtisseurs de villas de location car l'exemple de Nice est partout présent où l'accueil des malades rapporte autant qu'une bonne année de la vente des huiles d'olive. De 1835 à 1863, les hivernants seront essentiellement anglais et ces étrangers vont transformer cette cité qu'ils ont choisie pour lieu de villégiature. La Croisette n'est toujours que terrains vagues. Les quelques maisons se tiennent prudemment bien loin du rivage capricieux.

En 1843, vingt à vingt-cinq familles forment la colonie anglaise. Le comportement général cannois s'est prêté de bonne grâce aux fantaisies architecturales des constructions de châteaux et villas. Les Britanniques sont à l'aise à Cannes. Ils sont assurés pour leurs morts d'un carré concédé dans l'unique cimetière de la ville sur la colline du Château, puis au cimetière du Riou en 1852, de leur culte par l'autorisation de le célébrer dans les maisons privées, puis par la construction de chapelles de 1832 à 1855, de banques et même d'une agence immobilière Taylor et fils ouverte en 1865. L'implantation britannique limitée de 1835 à 1850, s'affirme de 1850 à 1870. Des municipalités entreprenantes du Second Empire la favorisent. De la ville de repos de 1850, naîtra la ville de séjour mondain de 1860.

Le mérite de l'esprit public cannois est d'avoir saisi la chance offerte, de consentir une colonisation pacifique de ses terrains, dans le temps où la tradition reposait sur le commerce maritime. La ville tripla sa population. La colonie anglaise permit à Cannes de prendre son essor urbain, lui apportant vitalité et prospérité, montrant le chemin aux Russes, Allemands, Français, Américains.

Ce fut bientôt la mode de venir à Cannes et les sables de la Croisette allaient voir s'édifier de somptueuses constructions dont nous parlerons plus loin. Avant d'être ville de mondanités, Cannes fut ville thérapeutique. Penchons-nous sur ses atouts naturels qui la firent débiter sous cette enseigne.

#### • Cannes : ville d'eau.

La douceur du climat cannois, la tonicité de son air et de ses bains marins en firent un lieu privilégié des médecins et des malades qui attendaient une guérison ou amélioration dans de nombreux domaines. Les sables du futur boulevard de la Croisette, situé au beau milieu des endroits plébiscités par les revues médicales, feront ainsi partie des premiers endroits remarquables par les hivernants, et à aménager par la ville.

Cannes attire par sa beauté. Elle est ceinturée de collines, de la Californie à la Croix des Gardes, qui s'élèvent harmonieusement du niveau de la mer à deux cent cinquante mètres. Plus loin, les massifs de l'Estérel et de Tanneron à l'ouest, et le rempart ininterrompu des Alpes au nord, limitent le bassin climatique de Cannes. Le rivage est très abrité par le Cap d'Antibes à l'est, l'archipel de Lérins au sud et le Cap Roux à l'ouest. De ce fait, les plages sont particulièrement sûres pour les baigneurs, avec possibilité de placer les malades soit au bord de la mer, soit loin du rivage et de la brise marine. La nature variée des sols, la richesse de la végétation recouvrant les terrains siliceux, la présence du sable fin contribuent à faire de Cannes une station touristique de tout premier ordre.

Des dattes, étant parvenues jusqu'à Cannes, un horticulteur eut la bonne idée d'en faire des semis. Et sur les terrains naguère voués aux embruns, on repiqua en 1846, la première plantation de palmiers. Ils ne furent pas mis en place à cette date tout au bord de la mer car la "Croisette" n'existait pas encore.

Ainsi Cannes située dans un immense amphithéâtre de collines et de montagnes, ouvert à l'influence bienfaitrice de la mer et exposée au soleil dut sa renommée à son climat. (8).

Les températures sont toujours adoucies par la mer, immense réservoir de chaleur, car la température de l'eau oscille autour de 15° en hiver. Les moyennes des températures sont de 10,5° en hiver et de 17,5° en automne. Il n'y a pas de froid vif, le thermomètre descend rarement en dessous de 5° et le brouillard est inconnu ; la luminosité est intense, l'atmosphère très pure et l'insolation très importante ce qui représente un atout avec près de trois mille heures de soleil par an. Les pluies sont rares (soixante-dix jours par année), tombant en courtes averses suivies d'éclaircies à la fin de l'automne et au début du printemps. Elle est abritée des vents de secteur Est par la Californie et du mistral violent par l'Estérel. Attirés par le renom du beau ciel cannois, les valétudinaires de tous les pays du nord de l'Europe viennent chaque année plus nombreux demander à ce soleil, ces senteurs, l'iode, le calme et les belles promenades, la guérison de leurs maux. Ainsi Guy de Maupassant, hôte régulier de Cannes écrivait : "Je n'ai jamais vu nulle part, ces couchers de soleil de féerie, ces incendies de l'horizon tout entier, ces explosions de nuages, ce renouvellement quotidien d'effets magnifiques..." (9).

Le climat tonique était réputé pour guérir anémie, rachitisme, asthme, débilité légère ou générale, phtisie, névrose, etc... (10). Il était conseillé d'arriver fin octobre et de repartir en mai. Avec les malades arrivent les parents et les amis bien portants qui vont où la mode les pousse, cette mode étant alors aux villes d'eaux. Ces avantages thérapeutiques font l'objet d'une publicité largement diffusée dans les grandes villes françaises et européennes d'après les publications de docteurs réputés de la ville : docteur Buttura, docteur Valcourt, docteur Gazagnaire.

Ainsi dès 1853, le docteur Valcourt prévoit la fortune de Cannes grâce au climat et aux plages de sable. Déjà en 1856, les médecins recommandent le bain de mer en Méditerranée. Un hôtel, le Pinchinatti dont le propriétaire est l'ancien aubergiste du relais de la poste qui avait accueilli lord Brougham, vingt-ans plus tôt, se construit près du rivage, mais sa clientèle préfère encore les établissements de bains fermés qui offrent bains de mer chaude, bains aromatiques parfumés à l'œillet, la rose. On peut se faire porter de l'eau de mer à domicile pour y prendre ses bains marins.

On conseille aussi les bains de sable, chauffé par le soleil, chargé de divers sels employés avec succès contre les douleurs, "bain local ou général, il doit être pris une heure avant le repas. On doit tasser sa place et faire un trou, le sable superficiel étant le plus sec et le plus chaud. Puis on se fait recouvrir avec le sable environnant. On doit préserver la tête par une ombrelle blanche doublée. On se trouve même très bien de tenir des compresses fraîches sur le front..." (11).

Il faut avouer pourtant qu'on enregistre plus de décès que de guérisons spectaculaires parmi les "poitrinaires" qui viennent alors à Cannes pour recouvrer la santé. Maupassant évoque ces espoirs cruellement déçus dans une phrase mélancolique : "Ce pays ravissant et tiède, c'est aussi l'hôpital du monde et le cimetière fleuri de l'Europe" (12).

Néanmoins, la célébrité de la ville grandit contribuant à son essor et Cannes devient bientôt l'une des stations climatiques les plus réputées. Les hauteurs des collines se bâtissent, puis la vie se rapproche insensiblement du rivage car les pentes et les collines, descendant vers Cannes, ne suffisent déjà plus à la foule sans cesse grandissante des visiteurs attirés par la beauté du golfe, et les vallons environnants sont graduellement envahis par les villas nouvelles. L'accroissement des hivernants sature vite l'ouest de la ville. Ainsi Cannes doit se développer et rechercher de nouveaux espaces vers l'est, dans les quartiers de la Californie et forcément de la Croisette. Bientôt toute la côte ne sera plus qu'un immense jardin semé de luxueuses villas et hôtels.

Cette clientèle grossissante avait l'avantage d'assurer le remplissage des hôtels, pensions et locations, mais aussi d'inciter à la construction d'un habitat adapté qui pouvait à loisir se disperser dans le site. La liste des équipements hôteliers et touristiques était soigneusement jointe aux brochures médicales. On la trouvait aussi dans les guides chaque année. Les conseils municipaux de l'époque, issus de la bourgeoisie locale, étaient dépassés par les événements. A plusieurs reprises on les voit s'opposer aux grands projets d'urbanisme, inquiets d'une évolution jugée trop rapide. Il faut donc saluer les municipalités de la seconde partie du XIXe siècle pour leur courage. Comment donc, notre côte sablonneuse, saltus traversé de ruisseaux, vit-elle le développement nouveau de la ville, et en bénéficie-t-elle pour donner naissance au plus prestigieux boulevard ?

#### • Un certain chemin de bord de mer.

Tout au long du Second Empire, Cannes envie "La Promenade des Anglais" qui fait la célébrité de Nice. Les édiles cannois savent qu'il y va de l'avenir de la ville, car une promenade agréable est une des conditions indispensables pour attirer et retenir les riches hivernants. Les municipalités ont lancé les "Allées Impériales" près du port, le boulevard Jean Hibert sur le littoral occidental, mais rien n'y fait. Tous les yeux se tournent sur le grand terrain vague battu par les vagues. Manifestement, la création d'une somptueuse promenade sur ce grouillement informe de dunes, de marécages et de roseaux ne sera pas une mince affaire.

Il va falloir tout d'abord, retrouver l'ancien chemin royal, puis le classer officiellement, avec toutes les difficultés que cela va entraîner.

La cité cannoise est redevable à la première moitié du XIXe siècle de l'amélioration du grand axe routier littoral entre Aix en Provence, Toulon et la frontière du Var vers Nice ; qu'il soit la route impériale de Paris à Rome N°108, la route nationale 7, il apporte à Cannes des raisons d'expansion, La présence de cette grande route, l'extension des routes départementales vers Grasse ou Draguignan, imposent aux plus réticents le premier plan d'alignement général en 1842. Les municipalités sont désormais soucieuses de plaire aux étrangers. Elles gèrent un site où ils se fixent d'eux-mêmes.

Aux forces d'inertie de la période de médiocrité antérieure à 1841, les municipalités vont imposer une volonté de discipline urbaine. Un plan de la ville est adopté en 1852, chaque maison reçoit un numéro, on donne un nom aux rues qui n'en possédaient pas. Un architecte de la ville est en place dès 1857. De 1850 à 1870, quatre municipalités assurent la gestion de la ville, dont le maire désigné a le soutien de la préfecture. Le passage de la condition de bourg de transit à la fonction ville d'accueil hivernal est leur oeuvre : Barbe (1851-1855), Millet (1855-1860), Legoff (1860-1865), Méro (1865-1870).

Dès 1846-1847, la ville autorise la savonnerie Girard, près de la chapelle "Notre Dame du bon Voyage", seul établissement industriel de l'époque, rue Bossu, à déposer ses déchets de fabrication sur le bord de mer de façon à former les bases d'une future chaussée asséchant les marécages.

Le tas de détritux alla en s'élargissant et finit par prendre l'apparence d'une petite digue que les Cannois appelaient "chemin de la Croisette". Les propriétaires des dunes songèrent à utiliser celles-ci pour niveler et relever le sol qui put, dès lors être cultivé en partie. La Croisette était alors classée en terrains agricoles.

A partir de 1850, la municipalité s'intéressa de plus en plus vivement à un projet de boulevard le long du rivage. Dès son élection en 1851, le maire Barbe envisage la création de promenades littorales à l'est et à l'ouest. En janvier 1853, il demande à l'Etat la cession, de préférence gratuite, entre la pointe de la Croisette et la Bocca, des lais de mer "propres à être transformés en promenade publique unique en France par les agréments qu'elle offrirait" (13).

Mais la bande de lais de mer qui se déroulait du ruisseau de la Foux aux premiers rochers du cap avait déjà suscité la convoitise des riverains qui en demandaient la concession et, qui sans plus attendre, s'en emparèrent en délimitant les lots visés par des piquets. Tout passage le long du rivage se trouvait donc pratiquement interdit.

Un duel féroce s'engagea alors entre les propriétaires qui niaient froidement l'existence d'un ancien chemin, et la municipalité. Dans sa séance du 6 janvier 1853, le conseil municipal demanda le classement comme chemin vicinal de la vieille route royale abandonnée, à charge pour la commune de la dégager des sables qui la recouvraient, et de l'entretenir. La prétention des riverains souleva une tempête de protestations des Cannois indignés, laquelle se matérialisa par l'envoi au préfet en janvier 1854 d'une pétition de près de deux cents signatures que le maire appuya en ajoutant un nouvel argument : la vente des lais serait contraire à un arrêté municipal prescrivant que les résidus de fabrication de la savonnerie locale soient sur les sables revendiqués, avec fins de consolidation de la future chaussée.

L'ancien chemin royal est au cœur du débat. Un récent jugement du tribunal de Grasse vient de refuser le droit de passage à partir de la route d'Antibes à des propriétaires des terrains de la Croisette. Les magistrats ont estimé qu'un chemin inutilisable existait sous les sables et qu'il suffisait de la dégager. Le préfet charge alors les Ponts et Chaussées de faire les sondages nécessaires pour tenter de l'exhumer. Pour orienter ses recherches, l'ingénieur responsable dispose en tout et pour tout, des souvenirs des vieillards, puisque le cadastre de 1814 l'avait omis.

Il découvre bien dans les cinq tranchées creusées, les traces d'une ancienne chaussée, mais il conclut qu'il doit s'agir d'un reste de voie romaine ! Et pourtant ! S'il avait pu consulter le plan dressé en vue de la vente Daver en 1846, il aurait vu, sur près de deux cents mètres, un magnifique alignement de rochers qui ne pouvaient servir qu'à protéger un chemin des atteintes de la mer. Cet alignement se trouvait à l'intérieur des terres des riverains, preuve qu'ils avaient depuis longtemps dépassé les limites et usurpé une partie du domaine public comprenant la voie abandonnée.

L'ingénieur donnera un avis favorable à l'aliénation, en concluant tout de même à la nécessité de laisser à l'usage collectif, une largeur de vingt-cinq mètres au moins, sur laquelle la ville pourra construire un chemin de dix mètres, estimé bien suffisant, tout en réservant une bande de plage. Le ministère de la Marine autorisa à son tour du côté mer, un talus en pente de 45° maximum, pour le halage des filets, la mise à terre des barques et les opérations de sauvetage.

Cette solution était lourde de conséquences pour l'avenir. Elle rétrécissait la plage et mettait ainsi la voie future à la merci des coups de mer. De plus, en limitant sa largeur à dix mètres, contre le gré de la municipalité, elle rendait fatals des élargissements qui n'étant plus possibles qu'au détriment de la plage, ne feraient qu'aggraver le mal. Rarement l'intérêt public n'aura été aussi abusivement supplanté par les intérêts privés. Mais dès que parvint à Cannes, la nouvelle officieuse de l'accord des diverses instances, les anciens antagonistes se réconcilièrent et s'unirent pour la défense de leurs intérêts devenus communs.

La Croisette n'est alors qu'un étroit chemin de terre battue, balayé par la mer lors des tempêtes. Les mêmes propriétaires qui s'étaient opposés au projet, au nombre de vingt-six, décident en assemblée, le 28 juin 1856, de construire un chemin de cinq mètres de large allant du ruisseau de la Foux jusqu'à l'extrémité de la pointe de la Croisette. Dans le but de préserver leurs parcelles et d'assurer la valorisation de leurs terrains, les riverains prennent en charge les 5/6ème des frais, le reste étant payé par la commune.

De son côté, la municipalité ne ralentit pas son action. En 1854, elle avait déjà décidé la construction d'un pont sur le ruisseau du Châtaignier et dut livrer bataille au ministère des Finances défenseur de ses postes de douanes littoraux et au ministère de la Guerre retranché dans le périmètre des batteries côtières.

Le 18 octobre 1856, informée que l'administration est favorable à la poursuite des travaux, elle signale au préfet que cinq ou six mètres de voie ont pu être tracés à ce jour, grâce à l'apport des résidus de savonnerie, mais que le barrage opposé par les dunes empêche les charrettes d'avancer pour déverser les matériaux. Elle demande donc l'autorisation de faire niveler le terrain. L'accord est donné par arrêté préfectoral le 14 janvier 1857, pour un chemin de dix mètres de large. Mais nouvelle annonce de difficultés futures, les Domaines, impitoyables, précisent que cet arrêté ne confère aucun droit de propriété, ni de jouissance à la commune. La construction commencée n'a donc pas cessé d'être aléatoire. Néanmoins les travaux continuent.

Le conseil municipal vote une somme de 3 000 francs, le 16 mai 1858, pour parfaire la construction du chemin de la Croisette, somme employée au fur et à mesure des travaux. Le 24 janvier 1859, le conseil municipal vote la construction d'un pont sur le ruisseau de la Foux. Avec ce travail, il s'agissait de donner le plus tôt possible à l'agriculture, un chemin propre au parcours des charrettes et créer en même temps le long de la mer, un magnifique boulevard devant embellir la ville que fréquentent tant d'étrangers. Un conseiller municipal dira de ces dépenses : *"C'est semer de l'or et que semer, c'est recueillir bientôt"* (14).

Mais la commune est pauvre. De nouveau, les propriétaires ouvrent une souscription : 6 500 francs sont donnés sur un devis de 10 000 francs.

Le sort des terrains situés entre les ruisseaux du Châtaignier et de la Foux, qu'au long des précédentes années, la commune disputait à l'Etat, est réglé par des ventes aux enchères au profit des Domaines. C'est là que s'élèveront les premières maisons de la future promenade. Mais il faudra attendre le 14 mai 1877 pour que la question soit définitivement réglée en ce qui concerne la note à payer à l'Etat pour les terrains domaniaux sur lesquels on a construit. Enfin, par arrêté préfectoral du 8 décembre 1860 le chemin de la Croisette est classé comme chemin vicinal ordinaire de la sortie "des allées" à la "pointe de la Croisette" avec une largeur de dix mètres sur la plus grande partie du parcours, et de deux mètres à l'extrémité, le long de la côte rocheuse. Il est bordé par un mur qui doit le protéger de la mer, du début du chemin, à l'hôtel Gonnet.

Les Cannois obtenaient enfin satisfaction, mais tout restait à faire.

Les dépenses occasionnées par la construction et l'entretien des chemins vicinaux sont couvertes au moyen de ressources provenant :

- des 5 centimes additionnels imposés à chaque commune (au maximum) avec cette affectation spéciale sur le montant des contributions directes ;
- des 5 centimes additionnels que le Conseil général peut voter tous les ans sur le montant des mêmes contributions ;
- des trois journées (au maximum) de prestations en nature sur lesquelles un certain nombre est converti en argent parce que les prestataires ont opté pour cette conversion.

Le Conseil général fixe tous les ans, le tarif du rachat des journées de prestations. Mais l'entretien du chemin coûte cher. Une lettre des riverains du 31 octobre 1860, aboutit au remboursement par la commune des frais occasionnés pour l'améliorer, en face de leur propriété, quand l'accès se situe sur le rivage : remboursements de 100 francs à Einesy, 80 francs à Legoff, 80 francs à Barbe, 100 francs à Aune.

En effet, le grand ennemi reste la mer. Des vagues "gigantesques" si l'on en croit les gazettes emportent régulièrement la chaussée. Cannes est soumise à ce vent du sud-ouest, le "Labech", contre lequel elle est le moins protégée, et qui dure habituellement un ou deux jours, suit la côte en amenant de la haute mer, des vagues énormes, contre lesquelles une jetée abrite heureusement le port mais qui passant au-delà de la jetée, saccage les jardins et la promenade de la Croisette.

En 1860, le chemin a environ cinq mètres de large et il ne dépasse guère le pont de la Foux. C'est alors que la même année une chance s'offre au chemin vicinal n°4, grâce à la construction de la voie ferrée.

Messieurs Gaduel et Mangini, deux responsables de la Compagnie des chemins de fer de Toulon à Nice, qui étaient en train de percer la voie à travers Cannes, offrent à des conditions très avantageuses, de jeter les déblais sur le chemin de la Croisette, de le terrasser et d'équiper la voie ainsi renforcée contre la colère des flots marins. Ainsi M. Gaduel propose à la ville (15), de lui offrir gratuitement des terres et détritiques de roches pour l'aider à parfaire le chemin de la Croisette en vue de construction et de faire transporter les dits matériaux sur les lieux, moyennant le prix de 6 centimes par m<sup>3</sup> et par cent mètres de distance. Le conseil municipal trouva l'idée bonne, mais les ressources de l'exercice actuel ne permettant pas les frais de reconstruction du chemin, il demande le concours pécuniaire des propriétaires riverains du chemin, pour les travaux de nivellement et de terrassement, qui iraient du pont de La Foux au portail de la propriété Sain (16), soit sur 1602 mètres. Le 13 janvier 1861, les délibérations du conseil municipal étudient les dépenses de construction du chemin :

- travaux de terrassement	3 416,62 francs
- remblais d'emprunt provenant des déblais du chemin de fer	6 601,22 francs
- empierrement pour la chaussée	4 443,05 francs
- ouvrages d'art	8 575,85 francs
- dépenses imprévues	963,26 francs
Total	24 000,00 francs

Ces dépenses, très onéreuses, étaient trop importantes, aussi on suspendit les parties 3 et 4 des travaux, auxquels les riverains ne participaient pas, en ne gardant que les ponceaux et aqueducs. Le dépense, ainsi réduite, fut possible et on vota un crédit de 12 210,63 francs, et le préfet donna l'autorisation des travaux.

Il restait 5 009,92 francs à la charge des riverains. Le marché fut conclu le 3 mars 1861. L'entrepreneur accepta les travaux sur 1602 mètres de long, à condition de construire en même temps les perrés et talus, et d'empierrier la chaussée, ainsi le chemin ne serait pas emporté par la mer, ni dégradé par les voitures.

Les délibérations du conseil donnent un état nominatif des riverains ayant consenti à participer aux dépenses. Les sommes étaient réparties entre les propriétaires après expertise de leurs biens immobiliers sur la Croisette. Ainsi 26 propriétaires s'associèrent immédiatement aux travaux de 1861, qui se terminèrent fin novembre. (17)

Le chemin fut livré le 14 mars 1863, nu encore, mal aligné, sans revêtement, mais carrossable.

Un arrêté municipal du 18 février 1862 décrète :

- Article 1 : la circulation est interdite aux charrettes vides ou chargées (sauf les riverains).

- Article 2 : les voitures de luxe ou de promenade pourront circuler sur la longueur du parcours mais au milieu de la chaussée ou sur la partie empierrée.

Mais elles seront interdites sur les accotements situés des deux côtés de la route et destinés aux piétons (accotements qui limitaient d'autant la largeur de la surface empierrée).

Très vite, le nouveau chemin se révéla insuffisant. Dès 1863, M. Sicard, auteur d'une brochure sur l'avenir de Cannes, le dénonçait comme une route poussiéreuse utile aux seuls propriétaires riverains, bien loin d'une luxueuse promenade sablée comme le "Prado" de Marseille ou la "Promenade des Anglais" de Nice, complantée d'arbres et de fleurs. Aussi, les travaux d'amélioration ne cesseront plus pendant quelques années. Ces aménagements vont permettre la construction du premier hôtel et de quelques villas de notables ou riches étrangers, et, en dépit de ses manques et défauts, le chemin vicinal n°4, boudé par les Cannois, est devenu la promenade la plus fréquentée par les hivernants.

## **L'AUGMENTATION DES HIVERNANTS NECESSITE DES EQUIPEMENTS.**

Dès 1860, la ville compte 8 000 Cannois et plus de 4 000 familles de villégiateurs. L'essor de la ville est désormais lié à la saison d'hiver. Avec l'arrivée du train à Cannes, la station doit s'équiper, accroître ses capacités d'accueil. L'activité du bâtiment augmente et plusieurs secteurs à l'est, dont le boulevard de la Croisette, laissés jusque là aux cultures, sont investis par les constructions.

### **• L'arrivée du train et ses conséquences.**

La construction du chemin de fer jusqu'à Cannes fut un facteur déterminant de son développement. En amenant toujours plus de villégiateurs, toujours plus vite, avec leurs besoins, leurs goûts mondains et leurs habitudes, l'arrivée du train imposait aux municipalités de surmonter les difficultés, d'aménager la ville et le rivage pour en attirer d'autres encore, source de progrès et de richesse pour la ville.

Il fallut trois années de polémiques pour adopter le tracé définitif du train. Ainsi M. Eugène Tripet-Skrypitzine préconisait de contourner l'agglomération par le nord, avec deux tunnels sous les collines de la Croix des Gardes et de la Californie, en mettant la gare à la limite de Cannes et du Cannet. Par peur du développement de la commune voisine, on abandonna ce projet. Le chantier de la voie ferrée s'ouvre de 1861 à 1863. Il modifie la topographie urbaine et cause bien des tracasseries à la commission municipale pour l'extension de la ville. En effet, le tracé adopté, ampute le bas des propriétés britanniques qui exigent des passerelles pour se tendre au bord de mer. La comtesse d'Oxford a son opinion personnelle sur l'emplacement de la gare. Les personnalités britanniques éminentes voient l'arrivée de cette voie avec mauvaise humeur. Elles donnent des conseils utiles aux notables cannois fiers de l'arrivée de la locomotive dans leur fief, sur les nuisances d'une telle voie.

Dans une séance du conseil municipal sous l'administration de M. Legoff, on s'aperçoit à quel point, on tient compte des désirs des hivernants : *"Au nord de la voie ferrée projetée, est le quartier anglais privilégié par sa belle exposition qui lui valut de nombreux châteaux et villas qui font la richesse de Cannes, et qu'il ne faut point abîmer"* (18).

L'administration des Ponts et Chaussées, la direction des travaux de "La Compagnie P.L.M." (19) multiplient les égards envers les Anglais propriétaires fonciers de Cannes. Ils manifestèrent une déférence égale aux autochtones, si bien que le respect de la propriété prit ici une valeur internationale.

Pour atteindre Cannes, la voie ferrée contourne finalement Le Suquet, et dégage ainsi un vaste espace parallèle au rivage, où se développent les quartiers neufs de part et d'autre de la rue d'Antibes.

Les voyages vers Cannes étaient longs, fatigants et onéreux. La localité n'était accessible que par bateau-vapeur ou par diligence des "Messageries Impériales". Celles-ci assuraient une liaison régulière vers Cannes-Grasse-Nice depuis la gare des Arcs. Ce lieu situé non loin de Draguignan était alors la limite extrême vers le sud-est de la ligne "Paris-Lyon-Marseille" établie quelques années plus tôt. Sept heures de diligence étaient nécessaires pour traverser le Massif des Maures et arriver jusqu'à Cannes.

Dès la mise en place du train, l'affluence des passagers est telle que trois trains journaliers dans chaque sens sont instaurés. Entre le 10 avril et le 31 mai 1863 (soit près de 50 jours), on dénombre 19 430 départs et arrivées. Il faut alors vingt-deux heures et vingt minutes pour parcourir Cannes-Paris. En 1869, la "Compagnie P.L.M." doit prévoir quatre arrivées et départs journaliers. L'année suivante on doit agrandir la gare pour accueillir voyageurs et dépôts de marchandises. Dès 1864, le trajet s'effectue en vingt et une heures ; en 1914, il ne faudra plus que treize heures.

Cannes vit désormais à l'heure d'arrivée et de départ du train de Paris (Cannes-Paris représente alors 1 044 kilomètres en train). Six omnibus de grands hôtels seront très vite autorisés à stationner place de la gare, nouveau pôle d'attraction. Draguignan et Grasse sont les perdantes de l'âge du chemin de fer en Provence orientale, réduites à solliciter des branchements.

L'arrivée du train lance les saisons d'hiver matérialisées par la présence de 458 familles de villégiateurs en 1865, 592 en 1867 et 1 437 en 1878.

L'afflux des visiteurs et hivernants, leur installation pendant près de six mois et leurs besoins justifient une poussée de l'urbanisation accompagnée par la mise en place d'équipements touristiques, et l'amélioration des axes de communications et de promenades, dont le chemin de la Croisette va bénéficier en priorité.

Le souci permanent d'embellir la ville va pousser la municipalité Gazagnaire à établir un plan d'alignement de la ville (20), avec des rues nouvelles et surtout la rectification du chemin vicinal N°4, qui suivait en plusieurs endroits les limites des jardins des riverains, en lui donnant un tracé disgracieux, ainsi que son élargissement à vingt mètres.

Ces travaux d'alignement prévoyaient plusieurs étapes :

Le tracé devra être en ligne droite de la maison Isnard (point de départ) au ruisseau châtaignier. De là, il sera en ligne droite et suivra la clôture des propriétés Isnard, Savourin, Sicard jusqu'à la rue Bossu. De l'angle sud-ouest du jardin Rey, il ira droit au portail du jardin Herman en prenant une petite superficie des jardins Rey, Ardisson, de Lessert et Cresp. De l'angle sud-est du jardin Herman, il suivra une ligne droite jusqu'au chemin des Cannelans, cette ligne droite sera déterminée par le portail Herman et un point à 9 mètres en arrière de l'angle sud-est du jardin Saissy, de là il suivra la direction actuelle, mais en s'agrandissant à 9 mètres au nord pris sur les jardins limitrophes et de 9 mètres pris sur les sables.

Cet alignement se fit en plusieurs étapes :

- Certains riverains compréhensifs acceptèrent de déplacer leur mur de clôture, tel le Chevalier de Cloquhour (qui offrit une bande de terrain de 5 mètres sur toute la longueur de sa propriété dans la presqu'île en avril 1865).
- En septembre 1866, la propriété Cresp céda gratuitement un bout de terrain à condition que le mur de clôture soit mis en état (soit 273,60 francs) au frais de la commune.
- En décembre 1866, tous les riverains étaient d'accord pour élargir à 20 mètres le chemin en reculant leur mur et le complanter d'arbres.

L'adjudication d'une nouvelle tranche de travaux aura lieu le 9 novembre 1867. Us devaient donner une promenade de 10 mètres, destinée aux piétons, du début de la voie à la villa "Beauregard" (ancienne propriété Sain). Ces travaux seront malheureusement interrompus par la faillite de l'entrepreneur qui laisse la Croisette à l'état de chantier, impropre à la circulation. Cannes vit alors des moments difficiles. Les troubles causés par les ouvriers piémontais recrutés par l'entreprise, qui n'avaient pas reçu leur salaire, furent peu de choses à côté de la panique qui s'empara des esprits quand il apparut que la saison d'hiver risquait d'être compromise. De plus, en 1869, un coup de Labech entraîna la démolition du perré entre la Foux et le Grand Hôtel, ce qui entraîna de grosses dépenses. Les Cannois avaient tiré des avantages considérables de la transformation de leur ville, mais tel le savetier de la fable, leur réussite les confrontait à des problèmes qui leur faisaient perdre le sommeil. Le 5 septembre 1869, le conseil municipal menaça de démissionner si l'autorité supérieure ne prenait pas de mesures immédiates. Déjà le sable reprenait son travail de sape, et c'est ainsi qu'un nouvel entrepreneur fut désigné.

Au total, la construction du chemin de la Croisette avec les premiers terrassements, l'agrandissement par le recul des murs et clôtures des propriétés riveraines, l'alignement, etc.. coûta à la ville de 1863 à 1869, la somme de 89 343,06 francs.

La construction allait continuer toute la fin du XIXe siècle, avec de nombreuses difficultés dues aux dégradations de la mer et au manque d'organisation de l'entretien du boulevard par la commune.

## • Les premiers hôtels et villas de la Croisette.

Les premiers aménagements du boulevard, même insuffisants, et l'engouement des villégiateurs pour le rivage favorisèrent l'installation des premières villas et de quelques hôtels nécessaires à l'accueil des étrangers.

### L'hôtel Gönnet.

En 1850, il n'y avait rien sur la Croisette. En 1858, M. Gönnet, maître d'hôtel, dans un immeuble appartenant à Marius Barbe créa sur la Croisette, le premier hôtel-pension d'une cinquantaine de chambres, avec l'aide de l'architecte Vianay. L'hôtel s'agrandit en 1859. Il possédait un grand salon et une salle de lecture. Il fût racheté en 1863 par François Daumas, un ami de Gönnet, qui par courtoisie pour la reine d'Angleterre, l'appela "Hôtel Gönnet et de la Reine". Lucien, le fils de Daumas, acheta en 1883, deux villas jumelles de l'hôtel, la pension Gray et la villa "Britannique" propriété de M. Comte. Il réunit la pension Gray à l'ancien bâtiment de l'hôtel pour le transformer en palace avec tout le confort de l'époque : ascenseur, salle de bains, chauffage, baies vitrées sur la mer, et une magnifique façade blanche décorée de balustrades bleues. C'est l'architecte Louis Hourlier qui réalisa les agrandissements. Les Daumas resteront propriétaires de l'hôtel jusqu'à sa démolition en 1988.

L'arrivée du chemin de fer voit la multiplication des hôtels de 1860 à 1870.

### La pension Gray.

La pension Gray, voisine de l'hôtel Gönnet fut construite en 1864. Elle servira quelques années plus tard à agrandir l'hôtel. Appartenant à M. Legoff, il ne faut pas la confondre avec l'hôtel Gray construit antérieurement.

### L'hôtel Grav d'Albion

En 1863, on pose la première pierre de l'hôtel Gray en face des Bains Lambert. L'architecte Guichard en trace les plans. Il est construit sur un champ de vignes et de figuiers, propriété de M. Rigal, banquier. Ce n'était à l'origine qu'une pension de famille. En 1874, l'hôtel Gray fusionne avec le petit hôtel d'Albion, son voisin, en formant le nouvel hôtel Gray d'Albion. L'architecte Laurent Vianay est chargé des transformations. L'hôtel est la propriété du Chevalier Herman puis de Monsieur Foltz.

Le guide Pinatel de 1882 nous dit : *"Le Gray d'Albion s'annonce aux promeneurs par le plus beau parc du boulevard et de la ville ; ce superbe caravansérail se distingue entre tous pour le luxe de l'installation et les soins dont on y entoure la nombreuse et opulente clientèle qui en fait chaque année sa résidence de prédilection"*.

En effet, l'hôtel est construit sur un grand terrain allant de la rue d'Antibes, où donne l'arrière de l'hôtel, jusqu'au boulevard de la Croisette. C'est le parc qui apparaît d'abord aux promeneurs du rivage.

A l'issue de la guerre 14-18, il est racheté par la "Société des Bas-Alpins" qui le transforme et l'agrandit pour en faire un palace qui a fermé ses portes le 1er octobre 1972, pour être rasé en mars 1974, et remplacé par un palace moderne en 1980 et des appartements privés. Il a été racheté en 1989 par la "Compagnie des Eaux". Avec la démolition de l'hôtel ancien disparut le magnifique parc exotique. En 1876, la reine de Hollande s'y installa avec sa cour pendant l'hiver. Le duc de Chartres y résida à partir du 23 février 1886 (21).

## Le "Grand Hôtel"

Commencé en juin 1863, sur des terrains vendus par M. Woolfield et sous la direction des architectes Baron et Vianay, il est inauguré le 1er octobre 1864. Une hivernante écrivait alors *"...On a bâti sur le bord de mer, un hôtel presque aussi grand que le Louvre et qui est toujours plein..."* (22). Il coûte la somme fabuleuse de 1 875 000 francs. Le palace avait soixante-dix mètres de façade avec six étages et comprenait cent cinquante chambres de grand confort. Bâti dans un vaste parc, ses loggias ouvraient sur le soleil et la mer. Doté de vingt-cinq salons, il possédait des salles de lecture et de conversation, de jeux, de musique, ainsi qu'un gymnase avec deux salles d'armes ajoutées en 1865. Un grand restaurant s'ouvrait sur le parc. Il pouvait accueillir trois cents personnes. Il connut un immense succès dès son ouverture et fit l'admiration de tous par son luxe. En 1868, l'orchestre de Cannes donnait des concerts tous les jeudis dans les jardins.

Au centre de l'hôtel, l'escalier principal, monumental et vaste, avec des marches qui n'ont pas moins de 1 mètre 40 de large, règne majestueux et tranquille dans la splendeur du marbre, tandis que vont et viennent deux ascenseurs, dont l'un pour les bagages. Les pièces des appartements sont vastes, hautes de plafond : l'air, la lumière et la vie y entrent à flots. Les deux halls, la salle des fêtes avec son orchestre, la salle de billard, la salle à manger, la salle de restaurant, de style oriental, donnent au regard l'impression imposante de nefs d'un grand temple. La disposition des étages permet de louer à volonté par chambre séparée, ou par appartement, à une même famille de préférence, étant donné la clientèle stable à long séjour. Les appartements sont complètement indépendants avec leurs pièces spacieuses, séparées par des corridors et des couloirs, avec des cabinets de toilette, garde-robes, penderies, antichambres, salles et accessoires complets de bains vastes, intelligemment chauffés, ce qui rend ces appartements plus intimes, plus discrets et plus calmes, les communications ayant lieu par doubles portes.

L'électricité, l'eau chaude et froide courent à tous les étages et les mesures contre l'incendie offrent la plus grande sécurité : postes d'incendies à chaque vestibule, des rondes de nuit contrôlées sont faites régulièrement, et dans les combles, un réservoir de plus de soixante-dix-mille litres d'eau, est prêt à pleuvoir à la moindre alarme. Les amateurs de la photographie trouvent aussi un cabinet noir pour le développement des clichés, et tous les accessoires nécessaires pour l'exposition au soleil.

Le parc avec pelouses, parterres de fleurs, plates-bandes, flore exotique, pièces d'eau, massifs d'arbustes, arbres de toutes espèces, chemins carrossables, terrains de tennis dès les années 1880, s'élève en pente douce et contourne les bâtiments qui se développent tel un palais impérial. La grille d'entrée du parc, en fer forgé est un premier témoignage des préoccupations artistiques des propriétaires et architectes de l'hôtel. Ce fut pendant longtemps, avant que le "Carlton" rivalise avec lui, le bâtiment qui par ses dimensions et sa situation dominait la promenade de la Croisette.

Composé d'un corps central encadré aux extrémités par deux ailes en papillons, cet ensemble était précédé dans l'axe *"d'une élégante galerie de fer et de grandes colonnes cannelées en pierre de taille surmontant la porte d'entrée et donnant au "Grand Hôtel" un faux air de ressemblance avec les belles façades intérieures du Louvre"* (23).

La colonnade était rehaussée de sculptures en pierre qui se plaçaient de part et d'autre des arcades. Les encadrements et les frontons triangulaires des fenêtres étaient ornés de volutes, masques et pendentifs. Les documents d'archives dont on dispose nous permettent d'apprécier cet ouvrage tout à fait exceptionnel, mais qui a été remplacé par l'immeuble actuel, banal, depuis 1963. Seul subsiste un ancien pavillon, annexe du "Grand Hôtel", connu sous le nom de "Malmaison".

Les plus grands noms descendaient au "Grand Hôtel", c'était le rendez-vous des familles princières d'Europe.

De 1835 à 1863, il n'y avait que des dunes sur le chemin de la "Croisette", sauf une villa "Mimosa" construite en 1857 par un Anglais excentrique, le Chevalier de Colquhoun", au début de la presqu'île, juste après le ruisseau de la Baume. En 1863, Charles Mallet, président de la compagnie ferroviaire P.L.M., fit construire la villa "des Dunes" par l'architecte Baron, au début de la presqu'île également, qui deviendra par la suite, la résidence du prince Radziwil et où séjournera l'impératrice de Russie Marie Alexandrovna.

Mais il faut attendre 1864 pour la construction de la première villa dans la partie de la "Croisette" étudiée (soit jusqu'au boulevard Notre-Dame des Pins, actuel Alexandre III). Construite près de l'hôtel Gönnet et de la rue Rostan, elle portait le nom de "Villa des quatre saisons". Ces villas précédées de jardins conservaient à la Croisette un air bocager. La même année, la "Villa Saint-Honorât" était construite par M. Ardisson près du premier casino de la ville, à la hauteur du ruisseau de La Foux.

Les premiers bâtiments de la promenade sont imposés par la nécessité d'accueillir une clientèle fortunée, et par l'attrait du terrain encore accessible, avant la "folie" des spéculateurs. Le site enchanteur est de plus en plus à la mode, et c'est à partir de 1870 que les constructions vont se multiplier.

#### • Les créations nouvelles.

A côté de ces premiers hôtels et villas, l'afflux des étrangers nécessite des nouveautés, aussi bien pour les fortunés hivernants qui désirent rester entre eux, que pour les domestiques de plus en plus nombreux. Le reste de la population réclame également des lieux d'agrément.

Sur l'initiative de Leopold Bucquet et d'Eugène Tripet-Skripitzine, notables cannois, fut fondée en 1859 et pour vingt ans, "la Société des Régates" de Cannes dont le but était de favoriser le yatching.

Lord Brougham en était le président d'honneur. Les trente-sept actions émises à 5 000 francs chacune permirent un capital de 185 000 francs et le succès fut tel que le directeur de la société, le duc de Vallombrosa, acheta un terrain de 3 000 m<sup>2</sup> sous la municipalité Legoff, à Ernest Einesy, juge de paix à Cannes pour 55 683 francs. Il s'ouvrait sur une largeur de soixante mètres sur la Croisette et jouxtait à l'ouest la propriété du Grand Hôtel. Cette société deviendra le "Yacht Club de Cannes" en 1867. Sur ce terrain fut édifié "Le Cercle nautique" en 1864. Il coûta 200 000 francs. Oeuvre de l'architecte Baron, il était bâti sur un plan rectangulaire, il comprenait un corps principal élevé sur deux niveaux au-dessus d'un sous-sol, et deux ailes latérales à hauteur de rez-de-chaussée. Une grande rotonde en avant-corps précédait la façade sud sur l'axe du bâtiment. En 1885, les ailes latérales furent surélevées d'un étage et un grand fronton triangulaire couronna l'ensemble du bâtiment. Il comprenait plusieurs salons, des salles de lecture, concert, billard ; une salle spéciale au nord était destinée aux soirées de gala, diverses manifestations mondaines et aux spectacles, car chaque saison, des artistes du monde entier venaient s'y produire. Cercle huppé et très fermé, car il fallait payer un droit d'inscription très élevé, et avoir le parrainage de deux membres pour y accéder. Dès 1865, la société du Cercle nautique était autorisée à placer une bouée d'amarrage pour les yachts de plaisance des membres (environ une vingtaine) qui occupaient plus de quatre-vingts marins.

Le Cercle nautique fut démoli pour faire place au "Palais des Festivals" en 1946, démoli à son tour et remplacé aujourd'hui par le moderne hôtel "Noga-Hilton".

La villa du Grand Hôtel fut ajoutée en 1868, près du Cercle nautique. Elle était composée d'un salon de thé ouvert sur le jardin et la promenade de la Croisette. Le haut de la villa servait d'annexé aux domestiques du Grand Hôtel. Ce pavillon de plan carré, avait été construit sur l'ancienne maison Daver. Grand Hôtel, Cercle nautique et cette villa constituaient alors le centre d'attractions pour les hivernants. Ils pouvaient écouter de la musique jouée sous le kiosque installé devant le Cercle nautique. De là, ils se rendaient dans les salons du Cercle avant d'aller dîner à l'hôtel. En 1901, la villa d'origine sera remplacée par une construction plus importante élevée sur quatre niveaux comprenant alors, outre des salons et boudoirs, une salle de billard et de lecture, ainsi qu'une salle à manger et dix-huit chambres. Le confort se caractérisait également par un chauffage à eau chaude, l'électricité et le téléphone, sans oublier les chambres des domestiques, au nombre de neuf, et une grande cuisine avec tous les accessoires. Dans cette villa s'installa en janvier 1903, "Le Cercle de l'Union du Golf Club" où se rendait souvent le prince de Galles. Puis elle prit le nom de Villa "Dubosc" et fut rebaptisée après la seconde guerre mondiale "Malmaison" devenant vraisemblablement la propriété de la municipalité à la fin des années 1960. Aujourd'hui, elle est occupée par "l'Office Municipal d'Animation, de la Culture et de la Communication". Sauvée de la démolition en 1991, et désormais préservée de la vague du béton qui a déferlé sur la Croisette depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, elle semble aujourd'hui le dernier témoin d'un autre temps.

Pour satisfaire les Anglais, un premier casino vit le jour sur la promenade en 1863. De style néogothique, avec des tours crénelées face à la mer, son décor intérieur était luxueux. Il fut construit sur un terrain de la propriété Cresp et avait un air de château moyenâgeux à l'angle ouest de la rue de la Foux (actuelle rue des Serbes). Il eut une vie très brève. Le docteur Lubanski dans son "Guide aux stations d'hiver du littoral méditerranéen", ironise sur ce bâtiment qui *"dès l'origine s'est mis en deuil en s'habillant de blanc et noir, comme s'il avait eu le pressentiment qu'il n'allait être en définitive qu'une sorte de café chantant dont le succès laisserait à désirer"*.

Dès 1867, il est transformé en hôtel "Beau-Rivage" propriété de Xavier Ruel dès 1882. Mais à la suite de l'effondrement de la chaussée, il fut partiellement démoli et reconstruit de façon plus classique. Cet hôtel organisait des conférences pour sa clientèle. Les plus célèbres furent celle de Madame Thénard de la Comédie Française qui attiraient les représentants de la colonie étrangère, en particulier, Dom Pedro II du Brésil. En 1924, il faudra seulement quatre mois pour le détruire et en 1926, le nouvel hôtel Majestic d'Henri Ruhl, de trois cent cinquante chambres, sera inauguré.

Par arrêté municipal du 3 février 1865, l'autorisation fut donnée pour la construction du "Café Rotonde" au sieur Grafiada sur un terrain longeant à l'ouest la rue du Cercle nautique, et au sud, le boulevard de la Croisette. Il fut construit sur le même alignement que celui du Cercle nautique. Vers 1875, ce café devint la "Confiserie Rumpelmayer" où il était de bon ton de se retrouver pour l'heure du thé, à cinq heures de l'après-midi. Elle existait encore après la dernière guerre mondiale.

Ainsi émergea le chemin inachevé dit de "La Croisette". Il fut inauguré en grande pompe le 22 septembre 1866 sous le nom de "Boulevard de l'Impératrice". Luxe suprême, on y plaça quelques becs de gaz pour l'éclairage et quelques bancs. Les promeneurs n'allaient guère plus loin que le Cercle nautique... Dès 1870, les travaux d'amélioration du boulevard et les constructions vont s'étendre sans cesse, suivant l'engouement toujours grandissant des saisonniers fortunés et investisseurs qui donnent à Cannes une empreinte si particulière, tant dans les activités que dans les bâtiments. Au centre de la vie mondaine, "le boulevard de l'Impératrice" allait prendre peu à peu des allures luxueuses et être fréquenté par tous les grands de l'époque.

## NOTES

- (1) Expression créée par Constant Bianchi, ancien documentaliste aux Archives des Alpes-Maritimes.
- (2) Voir plan de la ville et sables de la Croisette en 1835.
- (3) Source "Journal de Cannes" -été 1981- Article de Constant Bianchi.
- (4) Alain Decaux, "Les heures brillantes de la Côte d'Azur", p. 63.
- (5) Rapport communal pour un projet de construction de môle en 1823.
- (6) Article de "Nice-Matin " du 4 mai 1993.
- (7) Alain Decaux, "Les heures brillantes de la Côte d'Azur", p. 71.
- (8) "Cannes, station hivernale", Revue médicale de Cannes, mars 1900, p. 3.
- (9) Notes tirées du livre "Sur Veau" de Guy de Maupassant, p. 36.
- (10) "Traitement de la tuberculose à Cannes", Revue médicale, mars 1900, p.5.
- (11) "Les archives de la Côte d'Azur", p. 177.
- (12) "Sur l'eau" de Guy de Maupassant, p. 36.
- (13) Blanche Bianchi "La saison d'hiver à Cannes", p. 13.
- (14) Délibération du conseil municipal du 18 février 1859.
- (15) Conseil municipal du 4 novembre 1860 (maire Legoff).
- (16) Propriété Sain : en face de la petite avancée rocheuse sur laquelle s'élèvera le restaurant "La Réserve" actuel port "Pierre Canto".
- (17) Archives départementales Sous-série 20 Cannes, Urbanisation dossier La Croisette.
- (18) Séance du 6 février 1861.
- (19) P.L.M. : Paris-Lyon-Marseille.
- (20) Plan d'alignement prévu au conseil municipal du 16 janvier 1864 et voté définitivement en 1865.
- (21) Renseignements puisés dans "L'Almanach du Gotha", 1880-1890.
- (22) "Revue de Cannes", 20 février 1866.
- (23) Idem, 25 octobre 1868.