

**URBANISME ET CONSTRUCTION
DANS LES ALPES-MARITIMES**

**CATALOGUE
DE L'EXPOSITION ITINÉRANTE**

**ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
Conseil général des Alpes-Maritimes
Édition 2003**

LES PREMIÈRES IMPLANTATIONS HUMAINES

L'habitat de plein air succède à l'habitat sous abri ou en grotte et se développe en Gaule méridionale entre le VI^e et le I^{er} siècle avant J.-C.. Les hommes s'implantent alors sur des sites perchés, les oppida, qu'ils fortifient à l'aide de remparts de pierres sèches pour assurer leur sécurité. Les fortifications restent aujourd'hui apparentes et permettent de repérer ces sites. Elles sont de plusieurs types, les pierres étant soit simplement empilées, soit ajustées avec plus ou moins de soin. Construits sur des surfaces réduites, ces oppida ont parfois conservé la trace d'habitations. Ainsi, l'oppidum du Mont Bastide, à Eze, était occupé en permanence par une population qui avait bâti, au sommet d'un mamelon, des cabanes protégées par une enceinte de pierres sèches. Face à cet habitat indigène, les colons grecs de Marseille installent des comptoirs commerciaux sur la côte, à Antibes (Antipolis) et à Nice (Nikaïa) puis ce sont les Romains qui, à partir de 125 avant J.C., se fixent à leur tour en créant des villes concurrentes. Ils ne se contentent pas du littoral et investissent tout le pays en menant des campagnes militaires de pacification au cours desquelles les habitats perchés sont en partie détruits et progressivement désertés par les habitants. L'implantation des villes romaines, qui répond à des besoins militaires, économiques ou administratifs reste néanmoins cantonnée aux grandes voies de communication sur la côte et dans les Préalpes de Grasse comme Vintium (Vence).

- 1 Carte d'implantation des sites d'habitat celto-ligures
- 2 Plan du site fortifié du Mont Bastide à Eze établie par Octobon
- 3 Mur de type cyclopéen de l'oppidum du Rouret, photo Loïc-Jahan
- 4 Types de murs d'enceinte en pierre sèche
- 5 Enceinte de Conrouan à Escragnolles, photo Loïc-Jahan
- 6 Carte d'implantation des agglomérations dans les Alpes-Maritimes à l'époque romaine

LA VILLE ANTIQUE

Les Romains ont marqué leur présence par un urbanisme fonctionnel original. Les villes gallo-romaines se sont installées sur des sites variés, en général en plaine ou à faible altitude, mais toujours à l'écart des torrents et des rivières, source de crues dévastatrices. Elles sont édifiées selon un plan géométrique avec des rues se coupant à angle droit. Les objectifs essentiels de l'urbanisme romain sont de rendre la ville agréable à habiter et imposante par ses monuments. L'hygiène est assurée par l'eau qui est partout, d'où la construction d'aqueducs captant des sources éloignées. L'aération est assurée par la largeur des rues et des places. Les quartiers sont spécialisés, correspondant aux diverses fonctions assurées par la ville. Le forum est le centre de la vie politique et religieuse et réunit l'esplanade, où les citoyens peuvent s'assembler, et les temples voués aux dieux. Les villes édifient aussi des monuments consacrés aux loisirs et au bien-être : amphithéâtres, théâtres et thermes, gros consommateurs d'eau. La plupart de ces monuments ont servi par la suite de carrières pour les constructions environnantes. Ainsi, le théâtre d'Antibes, dont il restait encore des vestiges importants, a été utilisé pour les fortifications au début du XVII^e siècle. Peu de villes gallo-romaines sont protégées par des remparts, la paix les rendant inutiles. Antibes, qui bénéficiait de fortifications grecques existantes est une exception. En ce qui concerne l'art de bâtir, les Romains ont su introduire de nouveaux modes de construction en utilisant la technique du mortier permettant d'édifier des bâtiments d'une grande solidité.

- 7 **Plan en quadrillage d'une ville romaine : l'exemple de Fréjus**
- 8 **Pavage d'une rue romaine à Cimiez**, photo Michel Graniou
- 9 **Ruines des thermes de Cimiez**, photo Michel Graniou
- 10 **Maquette restituant les édifices romains de Cimiez**
- 11 **Dessin des ruines du théâtre d'Antibes au XVII^e siècle**, extrait de *L'histoire d'Antibes* par Jean Arasy en 1708
- 12 **Plan du tracé de l'ancien aqueduc romain d'Antibes relevé en 1782**, C93bis

L'HABITAT PERCHÉ AU MOYEN ÂGE

Après une période d'habitat dispersé, l'habitat se regroupe, se perche et se fortifie au début du XI^e siècle. Pour renforcer leur pouvoir, les grandes familles aristocratiques dressent des châteaux, au début sur des sommets bien isolés, et rassemblent les populations à proximité immédiate. A la fin du XII^e siècle, les sites choisis sont plus petits. Dans le comté de Nice les bâtisseurs privilégient des protubérances à flanc de pente. L'agglomération se réfugie derrière le château qui la protège. Autour du château et de l'église les maisons sont agglutinées et forment un plan circulaire ou semi-circulaire irrigué par un entrelac de rues, ruelles et passages. Le relief ne laisse pas la possibilité aux villages de s'étendre, pris entre le rocher et le vallon. A l'intérieur ne se trouve pas d'espace libre : ni jardin, ni place. Un phénomène comparable s'observe avec des agglomérations importantes. A Nice, le site antique de Cimiez est abandonné à partir du V^e siècle au profit de la colline du château bien défendue naturellement. De même à Grasse, l'habitat se fixe sur un éperon fortifié, le Puy. Au XIII^e siècle, châteaux et villages se séparent ; ces derniers étant souvent déplacés à proximité sur un lieu plus commode. Un grand nombre de villages perchés sont abandonnés par leurs habitants au XIV^e siècle en raison des épidémies ou des guerres.

- 13 **Village perché de Tournettes-sur-Loup**, 10Fi 2141
- 14 **Site médiéval de Tournette-Levens**, 10Fi 2133
- 15 **Village de Peillon**, photo Laboratoire de l'Équipement, 22 Fi
- 16 **Le village de Touët dominant la vallée du Var**, 10 Fi 2127
- 17 **Plan cadastral de Grasse établi en 1809 montrant le tracé de ses rues médiévales**
- 18 **Carte des villages dépeuplés et abandonnés à la fin du Moyen Âge**, extrait de *l'Atlas historique de Provence*
- 19 **Plan du village médiéval abandonné du Castellans à Roquefort-les-Pins**, extrait de *Les enceintes des Alpes-Maritimes*, par G. Brétaudeau, 1996
- 20 **Plan du village de Gattières bâti autour du château**, Ni M 38, Gattières n° 3

LA VILLE MÉDIÉVALE

La ville médiévale est organisée autour de lieux et de monuments qui lui permettent d'assurer un rôle religieux, économique et politique : églises et couvents, places, marchés, rues d'artisans et de marchands, palais et forteresses seigneuriales ou comtales. La population y est entassée puisque l'espace est rare. Les maisons généralement à un ou deux étages, sont allongées, avec des façades étroites et des boutiques en rez-de-chaussée dans les rues commerçantes. Pour gagner de la place, les constructeurs cherchent à empiéter sur les rues en les couvrant par des voûtes ou en les surplombant par des encorbellements. Des remparts sont établis pour protéger les villes des brigands et des troupes ennemies. Leur entretien est à la charge des habitants. Au XIII^e et au XIV^e siècles, certaines villes s'accroissent (cas de Nice et de Grasse) tandis que d'autres végètent (Antibes, Vence). Cette extension s'accompagne aussi de déplacements de populations ; les habitants bâtissant de nouvelles demeures dans la plaine

et abandonnant progressivement les villes hautes. C'est le cas de Nice où de nouveaux quartiers apparaissent au pied de la colline formant une ville basse dotée de murailles au début du XIV^e siècle. Sa population s'accroît d'un tiers entre 1250 et 1300. Villefranche, fondée en 1295 par le duc de Savoie, est un exemple de ville neuve créée de toutes pièces par le pouvoir politique. Dans la deuxième moitié du XIV^e siècle, la peste et les troubles politiques font diminuer fortement la population des villes et arrêtent leur développement à l'exception de Nice qui bénéficie de la politique économique des ducs de Savoie.

- 21 **Vue du village de Peille**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 22 *Fi*
- 22 **Maison place de la Colle à Peille**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 22 *Fi*
- 23 **Rue à Puget-Théniers**, 10 *Fi* 1729
- 24 **Rues médiévales du vieux Nice**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 22 *Fi*
- 25 **La rue obscure à Villefranche**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 22 *Fi*
- 26 **Rue avec passages voûtés à Vence**, 10 *Fi* 2198
- 27 **Convention pour la construction d'une maison à Saint-Vallier, 1488**, 3E 79/145 f° 48

L'ARCHITECTURE AU MOYEN ÂGE

Les bâtiments religieux sont les principaux témoins de l'architecture du Moyen Âge qui, du XI^e au XV^e siècle, est marquée dans notre région par l'art roman, l'art gothique y étant peu représenté. Deux périodes peuvent être identifiées. Le premier art roman, né en Lombardie, se diffuse dans les Alpes du Sud au XI^e siècle et au début du XII^e siècle, grâce à l'essor monastique qui multiplie les constructions de prieurés. Il adopte la technique et les volumes des édifices de l'autre versant des Alpes : sanctuaire à trois absides souvent soudé à une nef unique comportant parfois une crypte à demi souterraine. Façades et chevets sont décorés par de petits arcs, des bandes et des festons. Les églises de Saint-Dalmas-Valdeblone et de la Madone del Poggio à Saorge incarnent ce type d'architecture. A la fin du XII^e siècle et au XIII^e siècle apparaît une évolution, le second art roman, caractérisé par le soin apporté à la construction, qu'il s'agisse de cathédrales comme celle d'Antibes ou de constructions plus modestes comme l'abbatiale de Valbonne. Les plans demeurent extrêmement simples, à nef unique, mais quelques édifices plus importants possèdent plusieurs nefs comme la cathédrale de Grasse. Les clochers sont indépendants de l'église, à la silhouette lombarde, superposant des étages marqués par des compartiments de bandes ou de festons. Quelques maisons particulières subsistent comme à Grasse et à Peille, et se signalent par des fenêtres à meneaux et des portes aux linteaux ouvragés. Les ponts sont souvent réalisés en bois mais peuvent être en pierre comme celui de Sospel.

- 28 **Chapelle Saint-Erige à Auron édifée au XIV^e siècle**, 10 *Fi* 1925
- 29 **Eglise de la Madone del Poggio à Saorge**, photo Michel Graniou
- 30 **Eglise Saint-Blaise de l'abbaye de Valbonne édifée au XIII^e siècle**, photo Roger Thiery
- 31 **Eglise de la Sainte-Croix à Saint-Dalmas-Valdeblone**, photo Michel Graniou
- 32 **Plan de l'église de la Sainte-Croix**
- 33 **Pont sur la Bévéra à Sospel**, 10 *Fi* 2095
- 34 **Porte avec linteau sculpté**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 22 *Fi*
- 35 **Porte en ogive et en plein cintre (à droite) du tribunal de Peille, XIV^e siècle**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 22 *Fi*

L'ÉVOLUTION DE L'URBANISME (XVI^e-XVIII^e SIÈCLE)

De nombreux villages désertés au XIV^e siècle ne sont plus réoccupés par la suite. Certains villages sont repeuplés par les seigneurs au moyen d'actes d'habitation, conventions passées avec des populations, souvent étrangères, dès les dernières années du XV^e siècle et dans le courant du XVI^e siècle. Plusieurs choix s'offrent alors aux seigneurs : utiliser le site du village abandonné comme à Auribeau-sur-Siagne, ajouter un quartier neuf comme à Biot, ou choisir un nouveau site. Ainsi, Mouans est repeuplée en 1496 sur un nouvel emplacement par le seigneur Pierre de Grasse qui fait venir une soixantaine de familles liguriennes. A Vallauris, le monastère de Lérins donne l'ensemble du territoire à 70 familles venues également de Ligurie pour le cultiver et l'habiter. A Valbonne, le même monastère a recours à des habitants de la région. L'acte d'habitation établit des règles d'urbanisme strictes : les maisons sont édifiées selon un plan rectangulaire en damier et desservies par des rues larges. Une place est construite au centre, entourée d'arcades au XVII^e siècle. Les empiétements des maisons sur les rues sont interdits. Précédées par la construction de monastères, les villes sortent timidement de leurs remparts médiévaux, créant des faubourgs. Des places y sont aussi aménagées comme la place aux Aires à Grasse.

- 36 **Plan d'Antibes avec son extension des XVII^e et XVIII^e siècles**, extrait du cadastre établi en 1814
- 37 **Carte des villages repeuplés** extraite de *l'Atlas historique de Provence*
- 38 **Place centrale de Valbonne avec ses arcades construite au XVII^e siècle**, photo Laboratoire de l'Équipement, 22 Fi
- 39 **Fontaine construite en 1587 à Contes**, photo Laboratoire de l'Équipement, 22 Fi
- 40 **Plan en damiers de Valbonne, village repeuplé en 1519**, extrait du cadastre établi en 1833
- 41 **Plan en damiers de Vallauris, village repeuplé en 1501**, extrait du cadastre établi en 1813

L'EMPRISE DE L'ARMÉE SUR LES VILLES

Dans les villes fortifiées, l'armée occupe une place grandissante dès le XVI^e siècle. Les invasions de part et d'autre du Var, frontière entre la France et les Etats des ducs de Savoie, conduisent les souverains à renforcer les défenses de Nice, Antibes et Saint-Paul. En raison des progrès de l'artillerie, les remparts médiévaux sont démolis et remplacés par des fortifications bastionnées au XVI^e et au XVII^e siècles. A Nice, après le siège de 1543 par les Français et les Turcs, la colline du château est transformée en citadelle et les habitants qui s'y trouvaient sont expulsés. Les remparts de la ville basse sont également reconstruits dans la seconde moitié du XVI^e siècle. Saint-Paul est fortifiée par François I^{er} entre 1537 et 1547. A Antibes, d'énormes travaux transforment la ville en place-forte. L'emprise des fortifications au sol est considérable et leur présence freine le développement urbain puisqu'il est impossible d'établir à l'extérieur des remparts des constructions qui empêcheraient les tirs de l'artillerie. A l'intérieur des villes l'armée possède de nombreux bâtiments : poudrières, magasins de stockage, fours à pains, parc d'artillerie, hôpitaux. Les casernes restent rares jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les soldats étant généralement logés chez l'habitant. Cependant, à Nice, la caserne Rusca, place Saint-Dominique, est construite dans le dernier quart du XVIII^e siècle pour servir de logement aux troupes.

- 42 **Plan de Nice dit de Pastorelli, 1610**, 1Fi 70
- 43 **Plan d'Antibes et de ses fortifications avec projet de construction de casernes, 1785**, 1Fi 195
- 44 **Plan cadastral de Saint-Paul, établi en 1833 montrant ses fortifications bastionnées**

- 45 **Lettre du commandant du comté de Nice, faisant état de la démolition des remparts pour la construction des terrasses à Nice, 14 mai 1770, *Ni Paesi M 6 n° 22***

L'HABITAT

L'habitat rural, rustique et fonctionnel, se distingue de l'habitat urbain. Pour leur construction, les maisons rurales utilisent les matériaux trouvés ou fabriqués sur place : pierre, bois, argile, chaux, plâtre. Dans le bas et le moyen-pays, les maisons sont de taille modeste, en pierre, avec des couvertures de tuiles. Dans le haut-pays, surtout en Tinée et en Vésubie, le bois est beaucoup utilisé. Quand les maisons sont groupées en villages, elles sont construites en hauteur, sous un seul toit, rassemblant par superposition écurie, logement et combles réservés à la conservation et au séchage des récoltes. Les maisons construites à l'extérieur des agglomérations sont organisées sur un plan rectangulaire, sur deux à trois niveaux, avec les locaux d'exploitation (cave, four à pain, citerne, écurie) au rez-de-chaussée et les chambres à l'étage. En ville, les maisons les plus modestes ont une cuisine servant de salle commune au rez-de-chaussée et les chambres sont à l'étage. Dans les rues commerçantes, le premier niveau est occupé par un commerce ou un atelier d'artisan. Bourgeoisie et noblesse aménagent des demeures plus confortables, voire luxueuses comme à Nice au XVII^e et XVIII^e siècle. On réunit plusieurs maisons pour former des palais aux intérieurs soignés : murs recouverts de tentures, plafonds décorés. A l'extérieur de l'agglomération niçoise des villas sont édifiées par la noblesse niçoise puis par les premiers hivernants. La vie privée prenant plus d'importance au XVIII^e siècle, les pièces sont différenciées selon leurs fonctions : cuisine, salle à manger et chambre.

- 46 **Modèles de maisons de village au vieux Roquebillière**, photo Laboratoire de l'Equipement, 22 *Fi*
47 **Modèle de ferme traditionnelle en Haute-Tinée**, photo Laboratoire de l'Equipement, 22 *Fi*
48 **Maison Fabri à Saint-Etienne-de-Tinée avec décor peint du XVII^e siècle**, photo Laboratoire de l'Equipement, 22 *Fi*
49 **Rue avec passage voûté à Saint-Paul**, 10 *Fi* 1737
50 **Prix-fait pour la réparation d'une maison à Antibes, 1674**, 3E 27/15
51 **Le château de Saint-André**, gravure publiée dans *Voyage historique et pittoresque du comté de Nice* d'Albanis Beaumont en 1787
52 **Façade du palais sarde avant sa transformation au XIX^e siècle**, FS 232/1

DU GOTHIQUE AU BAROQUE

Au XVI^e siècle l'architecture est encore influencée par l'art roman et gothique des siècles précédents comme le montre l'église de la Tour-sur-Tinée. Au XVII^e et au XVIII^e siècles, c'est sur le modèle du style baroque que sont construits la plupart des édifices religieux et civils. L'art baroque issu du Concile de Trente met au service de la propagation de la foi catholique l'architecture, la sculpture et la peinture. Les églises sont mises en scène. Leurs façades, imposantes grâce à l'ajout d'ailerons et de frontons, sont revêtues d'enduits colorés. A l'intérieur, l'éblouissement est provoqué par la richesse de la décoration des ors, des marbres et des stucs. Dans le comté de Nice, les nombreuses églises et couvents construits au XVII^e et au XVIII^e siècles à l'initiative d'ordres religieux et de confréries de pénitents témoignent de l'importance de cet art, diffusé par des architectes piémontais. Ainsi, à Nice, l'église du Jésus est édifiée à partir de 1607 sur le modèle baroque romain qui inspire également les églises de l'Escarène et de Laghet. La cathédrale Sainte-Réparate, de l'architecte Jean-André Guibert, est construite sur un plan basilical de 1650 à 1688 ; la croisée

du transept est surmontée d'une coupole. L'art baroque est utilisé jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, s'inspirant alors du modèle piémontais, et est aussi utilisé pour les bâtiments civils.

- 53 **Eglise de Saint-Martin à La Tour-sur-Tinée construite au XVI^e siècle**, photo Michel Graniou
- 54 **Façade de la chapelle de la Mésicorde à Nice, XVIII^e siècle**, photo Michel Graniou
- 55 **Clocher baroque à bulbe de la chapelle Saint-Jean à Lucéram**, photo Laboratoire de l'Équipement, 22 Fi
- 56 **Balustrade en fer forgé d'un hôtel particulier à Nice, XVIII^e siècle**, photo Laboratoire de l'Équipement, 22 Fi
- 57 **Coupe d'un projet de reconstruction de l'église Saint-Etienne à Saint-Etienne-de-Tinée par l'architecte Marena, 1784, E 25 DDI**
- 58 **Chevet de l'église Saint-Pons à Nice, début XVIII^e siècle**

ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX

Jusqu'à la deuxième moitié du XVIII^e siècle, les activités industrielles et commerciales marquent peu le paysage urbain. Ateliers et entrepôts sont aménagés dans des maisons particulières ; les moulins sont généralement implantés à l'extérieur des villes. A Nice, la création du port est décidée par le roi de Piémont-Sardaigne en 1748. Charles-Emmanuel III souhaitait à la fois posséder un port capable de rivaliser avec Gênes et favoriser le commerce de ses Etats. Les premiers projets de la fin du XVII^e siècle envisageaient de creuser l'anse des Ponchettes. Le site finalement choisi à l'est de la colline du château, l'anse de Lympia, est un marécage alimenté par des ruisseaux. Eloigné des zones d'habitation, il permet de créer une zone portuaire et industrielle comprenant moulins, entrepôts de marchandises et fabriques. Les travaux, commencés en 1749, consistent à construire un môle et à excaver la lagune. Un premier abri est ouvert en 1751. Un second bassin est creusé entre 1785 et 1790. Premier grand bâtiment industriel niçois, la manufacture des tabacs longue de 50 mètres et comprenant 4 niveaux, est construite en 1769, sur l'emplacement des anciens remparts. Les places servent de cadre aux échanges commerciaux. A la campagne, des espaces consacrés aux foires sont réservés à proximité des villages.

- 59 **Le port de Nice à la fin du XVIII^e siècle**, gravure publiée dans *Voyage historique et pittoresque du comté de Nice*, d'Albanis Beaumont en 1787
- 60 **Les environs de Nice à la fin du XVIII^e siècle**, gravure publiée dans *Voyage historique et pittoresque du comté de Nice*, d'Albanis Beaumont en 1787
- 61 **Plan des travaux d'agrandissement du port de Nice, 1761, 2 Q 69**
- 62 **Mémoire relatif à la nécessité de faire construire des nouveaux entrepôts à Nice pour les commerçants, 1770, Ni paesi M6 n° 22**
- 63 **Mémoire proposant des améliorations à faire à Nice, s.d., vers 1783, Ni paesi M6**
- 64 **Foire traditionnelle aux bestiaux à Ascros au XIX^e siècle, 10 Fi 1146**

LA PLANIFICATION

A Nice, les premiers projets de planification urbaine datent du XVII^e siècle. Ainsi celui de Borgonio (1765) prévoit de nouveaux quartiers au plan géométrique gagnés sur le Paillon. Cependant il faut attendre la fin du XVIII^e siècle et la destruction des fortifications pour voir la ville commencer, très modestement, à sortir des limites de ses anciens remparts. Les pouvoirs publics affirment leur volonté d'intervenir dans l'aménagement de la ville en créant places et promenades et en traçant de nouvelles rues. Ainsi, l'agrandissement de la ville sur le « Pré-aux-oies », projeté en 1717 et l'édification d'un alignement d'entrepôts aux

Ponchettes, en 1731, dont la toiture en terrasse sert de promenade aux Niçois. La réalisation de la « Piazza Vittoria » (actuelle place Garibaldi) est un projet important, soigneusement planifié. Sur le plan présenté en 1782, il est prévu que la place, longue de 122 mètres et large de 96 mètres, sera bordée de maisons à arcades. Vers 1820, Nice déborde des limites de son site historique et franchit le Paillon. Pour planifier cette extension et éviter qu'elle ne devienne anarchique, les autorités locales dressent un plan appelé régulateur, pour définir les orientations de la ville. Ce plan fixe un tracé des rues en damier sur la rive droite du Paillon. En 1832, on établit une commission chargée de veiller au respect de ce projet, le « Consiglio d'ornato » ou conseil d'ornement. Cet organisme approuve les projets des bâtiments à construire, veille à la conservation et à l'amélioration des rues, places et monuments publics, assure l'actualisation du plan régulateur. On lui doit notamment le quai du Midi (actuel quai des Etats-Unis), le projet d'aménagement du faubourg Saint-Jean-Baptiste et la configuration de la place Masséna avec des portiques rappelant ceux de la rue de Rivoli à Paris.

- 65 **Plan du projet d'agrandissement de Nice établi par Balduino en 1682**, publié dans le *Theatrum Statuum celsitudinis sabaudiae ducis*
- 66 **Plan de Nice avec projet de nouveaux quartiers au port et au « Pré-aux-oies », 1792**, *1Fi 10*
- 67 **Plan d'aménagement d'un nouveau quartier au « Pré-aux-oies », à Nice, 1717**, *Ni M 12 n° 8*
- 68 **Plan de Nice, 1841**, *1Fi 216*
- 69 **Plan régulateur du quartier Saint-Jean-Baptiste à Nice, établi par le Consiglio d'ornato, 1Fi 188**

PLANS D'URBANISME ET EXTENSION (XIX^e SIÈCLE)

Dans la deuxième partie du XIX^e siècle, les Alpes-Maritimes connaissent un essor démographique sans précédent. La population des villes du littoral est en forte augmentation. Ainsi, Nice triple son nombre d'habitants entre 1860 et 1914. Pour accueillir les nouveaux arrivants, des quartiers sont créés et les municipalités doivent intervenir pour organiser ce développement. Des plans régulateurs sont établis dans les années 1880 pour les communes qui n'en possédaient pas (Cannes, Menton) ou poursuivis comme à Nice. La spéculation immobilière est le moteur de l'agrandissement des villes. Elle est le fait de sociétés immobilières qui, avec le soutien des banques et des pouvoirs publics, achètent des terrains, établissent la voirie puis vendent par lots pour y édifier des immeubles. Les plans des nouveaux quartiers répondent aux préoccupations de l'époque. Une place importante est accordée au système de circulation. On commence par tracer les rues, larges et rectilignes pour faciliter le déplacement de la population, puis on remplit les îlots par des constructions. L'hygiène n'est pas absente puisque ces mêmes rues permettent à l'air et à la lumière de pénétrer dans les habitations. Les immeubles se trouvant sur les nouvelles voies sont démolis et reconstruits en respectant les alignements. A Nice, trois quartiers spécialisés sont créés. D'abord un nouveau centre entre le Paillon et la gare, un quartier de luxe, Cimiez, et un quartier industriel et populaire, Riquier. A Cannes, en raison de l'essor de la villégiature, de nouveaux quartiers sont bâtis autour du boulevard Carnot. A Antibes, l'arasement des remparts à la fin du XIX^e siècle permet la création d'une nouvelle ville sur les surfaces libérées.

- 70 **Le quartier de la gare à Nice avec l'église Notre-dame en construction vers 1869**, photo Charles Nègre, *8Fi 2*
- 71 **Plan de Nice en 1886**, *3O 352*
- 72 **Le quartier du port à Nice vers 1865**, photo Charles Nègre, *8Fi 5*
- 73 **Plan régulateur du quartier Beaulieu-Carabacel, 1876**, *3O 331*

L'INFLUENCE DU TOURISME

A la différence de la plupart des départements dont la croissance urbaine tient au développement de grands pôles industriels, les Alpes-Maritimes ont un essor entièrement fondé sur le tourisme avec un phénomène d'amplification dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Les nombreuses constructions des hivernants se caractérisent par un goût du pittoresque et un éclectisme qui tranchent avec les règles classiques d'unité de forme et d'effet. Le courant mauresque en particulier connaît un succès sur la Côte d'Azur par assimilation climatique à l'Orient mais on peut tout aussi bien rencontrer maison normande que villa italianisante. La villa est par excellence le type de construction préférée des hivernants mais l'influence du tourisme se traduit également dans la construction d'édifices monumentaux, hôtels, casinos, qui marquent fortement le paysage urbain. Sur le littoral, des sociétés immobilières investissent dans la réalisation de lotissements importants à finalité touristique comme à Juan-les-Pins où s'implantent de riches propriétés.

- 75 **Façade du casino de Monte-Carlo, s. d. vers 1895, 10 Fi 3718**
- 76 **Plan de la façade de l'hôtel Alhambra à Nice, dessiné par l'architecte Sioly en 1900, 3E 23/62**
- 77 **Villa Sainte-Anne à Cimiez, s.d. fin XIX^e s., 10 Fi 1612**
- 78 **Grand hôtel de Cannes, 1872, 10 Fi 478**
- 79 **Manoir normand au Mont Boron à Nice, s.d. fin XIX^e s., 10 Fi 1701**
- 80 **Plan du lotissement de Juan-les-Pins dressé par l'architecte Macé, 8J 347**
- 81 **Plan imprimé en couleurs des lotissements autour du parc de Chambrun à Nice, au 1/2000, s.d., 1 Fi 232**

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'apparition des nouveaux modes de transports (chemin de fer et tramway) dans la deuxième moitié du XIX^e siècle a non seulement favorisé l'extension des villes mais aussi marqué l'organisation urbaine par de fortes contraintes. Le paysage urbain s'en trouve modifié par l'établissement des voies ferrées, des ponts, des gares. C'est la grande période de mise en place d'un réseau de transports en commun avec les tramways en particulier. Le nouvel aménagement des espaces conquis doit tenir compte de leur emprise et nécessite des voies plus larges, droites, et bien roulantes. Lorsqu'on évoque la création d'un square sur la Place Garibaldi à Nice en 1868, l'importance de la circulation sur ce carrefour compromet le projet et en 1869, on renonce à installer la statue de Masséna sur la place qui porte son nom, car elle est jugée trop petite et cela gênerait la circulation. L'accessibilité est un enjeu majeur dans lequel l'Etat intervient par la réglementation et par des subventions. C'est le cas pour l'ouverture de l'avenue du Prince-Impérial à Nice (actuelle avenue Jean Médecin) destinée à relier la ville avec la gare de chemin de fer construite en 1864. Les ponts se multiplient pour franchir les cours d'eau et avenues (pont Napoléon III, pont Square, pont Garibaldi, pont du chemin de fer à Nice).

- 82 **La gare de Nice en 1865, photo Charles Nègre, 8Fi 2**
- 83 **La gare des chemins de fer du Sud de la France à Nice, en 1893, photo Rochemonteix, 27 Fi 26**
- 84 **L'avenue de la gare avec le tramway en 1895, photo Rochemonteix, 27 Fi 16**
- 85 **Tramway dans la montée du boulevard de Cimiez, vers 1895, photo Rochemonteix, 27 Fi 29**
- 86 **Course automobile sur la Promenade des Anglais à Nice, 1897, photo Rochemonteix, 27 Fi 115**

- 87 **Dessin de la gare du chemin de fer à crémaillère de Monte-Carlo à La Turbie établi en 1893,**
5S 373
- 88 **Plan du tracé de la ligne de chemin de fer de Nice à Coni dans la traversée de Nice, établi en 1907,**
5S 59
- 89 **Plan du pont Garibaldi établi en 1870, 2S 1134**

LES EFFETS DE L'INDUSTRIALISATION

Si le département des Alpes-Maritimes reste à l'écart du courant d'industrialisation du XIX^e siècle, notamment dans les régions minières, les effets n'en sont pas moins sensibles sur l'urbanisme et sur l'architecture. A Nice, autour du port et au-delà dans le quartier de Riquier, usines et logements ouvriers donnent une spécificité à cette partie de la ville ignorée des hivernants et des investisseurs qui préfèrent la rive droite pour bâtir hôtels et immeubles de rapport. Le courant d'immigration italienne favorisé par l'industrie du bâtiment contribue au développement urbain. L'émergence de grandes entreprises nées de la concentration capitaliste et du développement du machinisme est à l'origine d'une architecture nouvelle marquée spécialement à Grasse, ville de la parfumerie, par les grandes cheminées d'usines qui dominent le paysage urbain. A l'eau, force motrice qui déterminait seule l'implantation des manufactures, le plus souvent à l'extérieur des villes, s'ajoute désormais l'usage du charbon et plus tard de l'électricité qui modifient les conditions d'installation dans le tissu urbain en fonction des facilités d'acheminement des fournitures et des productions.

- 90 **Plan des moulins installés sur le canal du vallon des Parois à Grasse, 10 novembre 1862, 3U2/644**
- 91 **Dessin de la façade de l'entreprise Pin Frères « Au forgeron de la paix », à Nice, 8 juin 1907,**
1J521
- 92 **Courrier à en-tête de la scierie Henri Deluy à Nice, 31 octobre 1906, 1J 521**
- 93 **Courrier à en-tête des Fonderies et constructions mécaniques Giordan à Nice, portant la représentation de l'usine de Riquier, 28 février 1917, 1J 521**
- 94 **Courrier à en-tête de la manufacture de céramique Saïssi à Menton, 1J 521**
- 95 **Plan des installations de l'usine à gaz de Nice, 8 mai 1883, 3U1/1151**
- 96 **Maisons de Grasse dominées par la cheminée d'une usine de parfumerie, 10 Fi 1399**

LES NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS URBAINS

L'urbanisme du XIX^e siècle répond non seulement à des objectifs de circulation mais aussi d'hygiène, de commodité et d'esthétique. Salubrité et confort sont assurés par la création de réseaux d'assainissement d'eau potable. Les fontaines en sont la partie visible. Leur fonction utilitaire se double d'un effet décoratif qui embellit le cadre urbain. Longtemps lieu de sociabilité, le lavoir perd progressivement sa fonction lorsque, après 1860, commence la distribution individuelle d'eau courante. L'eau est souvent associée à la création de jardins publics et de squares. Les espaces verdoyants participent à l'attrait des villes de tourisme et sont ressentis comme un besoin par les habitants que l'extraordinaire croissance urbaine éloigne de plus en plus de la nature. Les plantations d'arbres se généralisent le long des avenues et contribuent à l'agrément des promenades. Le mobilier urbain avec la statuaire, reflet de la mémoire collective ou les kiosques à musique pour les distractions, ne tient qu'une place modeste dans les Alpes-Maritimes. Les réseaux enterrés comme l'eau ou le gaz ne modifient pas l'aspect de la ville. Seuls les réverbères à l'esthétique soignée jalonnent les rues mais, à la fin du siècle, le parcours aérien des lignes de télégraphe, de téléphone et d'électricité vont progressivement les défigurer.

- 97 **Première ligne aérienne de télégraphe posée à Nice sur la Promenade des Anglais**, photo Charles Nègre, vers 1865, 8Fi 48
- 98 **Statue du roi Charles-Félix sur le port de Nice et candélabre fonctionnant au gaz, vers 1865**, photo Charles Nègre, 8 Fi 67
- 99 **Kiosque à musique et jardin des plantes à Nice, vers 1865**, photo Charles Nègre, 8 Fi 60
- 100 **Femmes au lavoir dans la vieille ville à Grasse**, photo Luce, 10 Fi 1372
- 101 **Fontaine des Tritons dans le square des Phocéens à Nice**, photo Rochemonteix, 27 Fi 20
- 102 **Plan d'installation de la fontaine des Tritons à Nice dressé le 10 février 1868**, 20 762
- 103 **Plan d'un projet d'établissement de bains publics à Grasse, 2 juillet 1906**, 20 486
- 104 **Dessin d'un projet de fontaine monumentale à Cannes, 6 février 1868**, 20 237

STYLES ET TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

Le XIX^e siècle est non seulement un siècle d'innovation en matière d'utilisation des matériaux de construction, ossatures métalliques, verre et plus tard béton armé mais aussi un siècle de rupture avec la tradition architecturale de la région. Au début du XIX^e siècle la simplicité prévaut dans la réalisation des façades dont l'ordonnement est régulier et sans fioritures mais que l'on rehausse par des enduits colorés. A Nice, dans un souci esthétique, le Consiglio d'ornato encadre assez rigoureusement la construction depuis 1832 privilégiant une vision uniforme sur la création individuelle. Après 1860, la commande privée avec de plus grandes libertés et d'immenses moyens financiers marque le passage à une architecture nouvelle, décorative. L'évolution du goût autant que l'atténuation de la rigueur des prescriptions offrent aux architectes la possibilité de rivaliser dans l'ornementation des façades. C'est au cours du XIX^e siècle, par un foisonnement de styles et de décors, que s'épanouit la richesse architecturale de la Côte d'Azur et que se forge une identité nouvelle qui se superpose à celle d'une région aux inspirations piémontaises. Par un éclectisme qui emprunte à toutes les époques, chaque édifice offre un visage propre (villa de style Renaissance italienne, église néogothique). Les hivernants de nombreuses nationalités véhiculent les influences les plus diverses à l'image du château de l'Anglais à Nice, inspiré de son séjour en Inde. L'usage du fer dans la construction n'est pas une nouveauté en France au XIX^e siècle mais à la suite de perfectionnements techniques appliqués d'abord à la construction des ponts, ces structures s'avèrent particulièrement adaptées aux réalisations exigeant des portées considérables : gares, marchés, grands magasins. Cette architecture se prête également à la fantaisie pour le loisir balnéaire à l'image du palais de la Jetée promenade à Nice. La relève du métal structural est prise par le ciment et le béton armé (systèmes Cottancin et Hennebique). Plus résistant en cas d'incendie et plus économique, il se rapproche plus de la pierre dans son apparence. Dans les dernières années du siècle s'épanouit le modern style architectural, cet « Art nouveau » qui rompt avec les références au passé et cherche son inspiration dans les formes de la nature, surtout celles du monde végétal mais c'est pour l'essentiel le courant néo classique qui se perpétue localement.

- 105 **Immeuble Tiranty en construction sur la place Masséna à Nice en 1864**, 30 364
- 106 **Villa en construction à Beaulieu**, 26 Fi
- 107 **Rapport d'expertise de l'hôtel Riviera Palace à Beausoleil, construit selon la technique du béton armé par Hennebique, 1904**, 3UI/1193
- 108 **Verrière du jardin d'hiver du Casino municipal de Nice**, 10 Fi 1632
- 109 **Jetée-Promenade à Nice, exemple de construction métallique**, 10 Fi 1630
- 110 **Projet de façade de l'immeuble de Raiberti à Nice, soumis au Consiglio d'ornato, 1857**, Archives municipales de Nice, D 363
- 111 **Projet de façade d'immeuble à construire sur l'avenue Prince Impérial à Nice en 1869**, 2S 58

- 112 **Façade de l'immeuble de rapport « Palais Lamartine » conçu par l'architecte Sioly à Nice** publiée dans *la Construction moderne en 1906*
- 113 **Eglise anglaise construite à Cannes en style néogothique**, photo Giletta, *10 Fi 1682*

L'EXPANSION DES VILLES (XX^e SIÈCLE)

La forte augmentation de la population des villes s'accélère dans la deuxième moitié du XX^e siècle. Nice passe de 211 000 habitants en 1946 à 345 000 en 1975. En trente ans se produit la révolution urbaine la plus rapide et la plus profonde de l'histoire. Le phénomène de concentration de la population engendre une urbanisation massive de la périphérie des villes. A Nice, au lendemain de la deuxième guerre mondiale, le paysage construit s'étend à l'ouest mais la plaine du Var reste rurale, et, sur les collines, les immeubles sont rares. C'est à partir de 1960 et de l'arrivée massive des rapatriés d'Algérie que les transformations sont profondes. De vastes zones se hérissent d'immeubles. Tandis que la montagne achève son exode rural, une urbanisation continue borde désormais tout le littoral où les exploitations agricoles et les serres régressent rapidement. Ce cycle d'urbanisation est sans équivalent par ses rythmes et sa continuité au point qu'en 2000 plus de trois quarts du parc immobilier des Alpes-Maritimes est postérieur à 1948 et plus de la moitié des logements ont été construits depuis 1968. Malgré le souci d'une planification et d'une maîtrise du développement déjà perceptible en 1919 dans le plan Cornudet qui imaginait l'extension de Nice dans la plaine du Var, ce n'est qu'en 1962 qu'est approuvé le plan d'urbanisme directeur de la ville, à l'origine notamment de nouveaux quartiers comme l'Ariane. L'idée fondamentale qui a régi l'urbanisme du XX^e siècle est la dissociation des différentes fonctions urbaines : l'habitat, le travail et le loisir. Une autre caractéristique est la propension à construire en hauteur dans le brut d'aérer la ville et de libérer les espaces au sol pour la circulation.

- 114 **Vue aérienne de la ville de Cannes le 23 février 1920**, *10 Fi 2689*
- 115 **Vue aérienne de Cannes au milieu des années soixante-dix**, *598 W 38*
- 116 **Vue aérienne du quartier de la Fontonne à Antibes en février 1972**, *598 W 130*
- 117 **Vue aérienne du quartier de Cagnes-sur-Mer à l'embouchure de la Cagne en février 1972**, *598 W 130*
- 118 **Plan au 1/20 000 de la ville de Nice, s.d., vers 1947**
- 119 **Plan au 1/25 000 de la ville de Nice, mis à jour en 1991**, *1Fi 1054*

L'EMPRISE DE L'AUTOMOBILE

La généralisation de l'automobile comme moyen rapide de locomotion individuelle a été un facteur déterminant dans l'évolution de l'urbanisme au XX^e siècle. Circuler selon les architectes progressistes dont Le Corbusier est un moyen d'ordonner les trois fonctions fondamentales (habitation, production, loisirs) et devient une fonction à part entière. La rue disparaît au profit de réseaux de voies reliant selon les vitesses les unités fonctionnelles de la ville. L'automobile a permis l'extension des espaces urbanisés, la création de quartiers périphériques et a favorisé la sectorisation en éloignant les lieux d'habitation des zones d'activités de plus en plus dévoreuses d'espace par le phénomène de concentration (établissements industriels, hypermarchés). Toute l'organisation de la ville est pensée en fonction de l'automobile. De larges percées sont pratiquées dans le bâti ancien pour fluidifier le trafic (autoroute urbaine à Nice, démolitions d'immeubles pour donner plus d'aisance à la voirie urbaine) et les nouvelles zones d'urbanisation comportent d'importantes réserves foncières pour les réseaux. De vastes parcs de stationnement en surface ou en étages se sont

multipliés dans les villes notamment dans les centres qui ont souffert de la première période de croissance du parc automobile. La dissociation du lieu de domicile et du lieu de travail n'a cessé de s'accroître et les déplacements se sont intensifiés. L'augmentation du coût du logement sur la côte notamment a donné une vocation résidentielle aux communes rurales de l'arrière-pays qui bénéficient de dessertes favorables. Au cours de la dernière décennie du XXe siècle les navettes quotidiennes ont augmenté d'un quart et quatre-vingt-dix pour cent se font en véhicule individuel. Les nuisances et les embouteillages qui en résultent conduisent à une remise en cause non seulement des modes de déplacements mais encore des choix en matière d'urbanisme.

- 120 **Photo-montage d'un parking à étages construit chemin de Valombrose au quartier de Cimiez à Nice, 598 W 134**
- 121 **Schéma directeur d'aménagement de la basse vallée du Var avec les grands projets d'axes routiers, plan au 1/50 000 établi en 1994**
- 122 **Réseau de voies autour de la route nationale 7 à Cagnes-sur-Mer, s.d. vers 1960, photo Laboratoire de l'Équipement**
- 123 **Projet des urbanistes Yona Friedman et Guy Rottier pour la création d'une ville sur le Var avec des axes de circulation le long du fleuve, 1967, 222 W 109**
- 124 **Echangeur de l'autoroute A8 à Cagnes-sur-Mer, novembre 1978, photo Laboratoire de l'Équipement**

L'HABITAT SOCIAL

La politique d'intervention publique s'est amplifiée au XX^e siècle notamment par l'aide au logement social consécutive à la loi Loucheur de 1928. L'État joue dès lors un rôle considérable dans la construction par le contrôle et le soutien financier. Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, les retards accumulés, le vieillissement de l'habitat et les destructions engendrent une crise du logement sans précédent. Après 1950, les aides en faveur des logements économiques et l'instauration d'une prime départementale permettent une progression importante du volume de travaux. Ainsi en cinq ans entre 1955 et 1960 le nombre de permis de construire délivrés dépasse celui des logements recensés dans toute la ville de Nice au lendemain de la guerre. En 1962 plus de 11 700 logements sont achevés dans les Alpes-Maritimes avec une proportion croissante de HLM qui couvrent rapidement les banlieues des agglomérations pour répondre à la forte croissance démographique résultant essentiellement de l'immigration. Ces réalisations sont souvent des groupes de plusieurs milliers de logements qui constituent de véritables cités indépendantes les unes des autres. L'architecture répétitive, la médiocrité des matériaux et la densification résultant du coût foncier n'excluent pourtant pas une recherche de qualité de vie par un urbanisme qui préserve des espaces de convivialité à l'écart des nuisances de l'automobile. Les records quantitatifs en matière de construction standardisée n'en ont pas moins contribué à la dégradation du cadre urbain.

- 125 **Immeuble HLM à Vallauris en mai 1980, photo Laboratoire de l'équipement, 598 W 135**
- 126 **Plan de masse des immeubles HLM du quartier Saint-Augustin pour la réalisation d'une tranche de 1600 logements, septembre 1971, 207 W 364**
- 127 **Notice explicative sur l'urbanisation de la plaine du Var avec le concours de la société d'HLM**
- 128 **Immeuble HLM à Nice, photo Laboratoire de l'Équipement, 598 W**

VILLES NOUVELLES ET ZONES D'ACTIVITÉ

L'un des aspects de l'urbanisme du XX^e siècle est, en même temps que la réalisation des grands ensembles, la construction de villes nouvelles. Implantées délibérément à l'extérieur des périmètres urbanisés, elles sont en rupture avec l'anarchie de la banlieue. Les grands ensembles sont avant tout une réponse économique et technique à la pénurie de logements. La ville nouvelle de Carros-le-Neuf en relation avec la zone industrielle édifée dans le lit du Var et reliée par voie rapide à Nice était, dans l'esprit des urbanistes de 1965, un élément d'aménagement du territoire suffisamment éloigné de Nice pour ne pas être « cité dortoir et champignon supplémentaire sur le conglomérat urbain déjà existant ». La ville nouvelle est conçue comme un projet global dans un contexte de planification de l'aménagement du territoire. Elle doit exercer les fonctions essentielles d'une vraie ville assurant équipements pour la satisfaction des besoins des habitants et emplois. Le bouleversement des villes au XX^e siècle concerne également l'industrie et le commerce qui, après avoir gagné la périphérie font l'objet d'implantations concentrées dans des zones spécifiques avec une architecture utilitaire dégradée. La volonté d'industrialisation non polluante du département des Alpes-Maritimes se traduit à partir de 1960 par l'installation d'entreprises du domaine électronique et la création de zones industrielles (Saint-Laurent-du-Var, Carros). D'une toute autre ampleur est la création de la vaste technopole de Sophia-Antipolis décidée en 1969 avec une recherche architecturale d'intégration dans le site où les espaces naturels restent prépondérants.

- 129 **Ville nouvelle de Carros-le-Neuf, mai 1980**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 598 W 134
- 130 **Bâtiments de l'entreprise CSF Organic en construction dans la technopole de Sophia Antipolis, janvier 1981**, photo Laboratoire de l'Equipelement, 598 W 134
- 131 **Vue aérienne du Centre commercial Cap 3000 à Saint-Laurent-du-Var**, photo Laboratoire de l'Equipelement
- 132 **Laboratoire Searle à Sophia Antipolis, 1992**
- 133 **Schéma d'implantation d'une zone d'activité précisant son intégration dans l'environnement sur la plaine du Var**
- 134 **Façades de magasins d'un centre commercial à la périphérie de Nice**, photo Roger Thiery

L'URBANISME DE LOISIR

Alors que le tourisme estival devient prépondérant sur la Côte d'Azur après 1950 et que le tourisme d'hiver se déplace en montagne dans les stations de ski, le phénomène majeur est la croissance spectaculaire de la fréquentation. Le seuil d'un million d'arrivées est atteint en 1958. Pour faire face à cet afflux et à l'évolution de la clientèle, les structures d'accueil doivent s'adapter. A partir de 1965 un effort d'investissement considérable participe à l'essor touristique : réalisations de ports de plaisance, construction de résidences. Dans les Alpes-Maritimes l'accroissement du parc immobilier des résidences secondaires devient alors plus rapide que celui des résidences principales. La spéculation foncière sur le littoral conduit à des réalisations extrêmement denses dont celle de Marina Baie des Anges à Villeneuve-Loubet est l'exemple le plus spectaculaire et le plus controversé. Les sports d'hiver connaissent une progression liée à l'élévation du niveau de vie. L'espoir qu'ils suscitent pour les communes déshéritées et dépeuplées de la montagne favorise l'investissement et la construction massive d'ensembles immobiliers rarement en harmonie avec le paysage. Des nombreux projets de nouvelles stations d'altitude, ne restera que celui d'Isola 2000 à la fin des années soixante. Création du parc national du Mercantour, forte concurrence des stations des Alpes du Nord

mieux enneigées et saturation du marché ont mis un terme à l'urbanisation galopante de certains sites.

- 135 **Station de ski de Valberg, 10 Fi 2422**
- 136 **Plan d'urbanisme directeur de la station de ski d'Auron au 1/20000 approuvé en mai 1968, 287 W 12**
- 137 **Immeubles de la station de ski d'Isola 2000 créée en 1970**
- 138 **Lettre du maire de Mandelieu au ministre de l'Équipement en faveur de la réalisation d'un port et d'un ensemble immobilier, 3 janvier 1968**
- 139 **Vue aérienne du projet de port de Mandelieu**
- 140 **Article du *Nouvel Observateur* du 6 septembre 1971 critiquant la réalisation de l'ensemble immobilier de loisir de Marina-Baie-des-Anges, 229 W 30**
- 141 **Vue aérienne du chantier de construction des immeubles de Marina-Baie-des-Anges**

ÉVOLUTIONS ARCHITECTURALES

Après la première guerre mondiale, la parfaite maîtrise du béton armé autorise de nouvelles audaces architecturales aux formes épurées à l'image de l'église Sainte-Jeanne d'Arc construite à Nice par Jacques Droz et dont un article de 1936 fait l'éloge : « on reste émerveillé de la pureté des lignes, de l'unité des volumes, comme surtout de la grandeur, de la noblesse et de l'expression de l'ensemble ». Le nouveau style, l'« Art déco », recherche l'harmonie des volumes et des formes qui deviennent plus dépouillées. Sur la Promenade des Anglais, la façade du Palais de la Méditerranée conçue par Charles et Marcel Dalmas avec ses chevaux ailés s'inscrit dans ce courant. Après 1950 l'architecture exclut tout décor et privilégie le jeu des volumes. Mais la construction de masse aboutit au géométrisme simpliste et à la monotonie de l'architecture sociale et publique. En réaction au style moderniste international, le postmodernisme apporte une architecture plus riche qui vise la diversité après le règne de la répétition illustré par les grands ensembles. La construction de la grande bibliothèque de Nice est un exemple du foisonnement des recherches architecturales par l'utilisation de la sculpture comme monument.

- 142 **Façade du Palais de la Méditerranée de nuit à Nice, vers 1950**
- 143 **Photographie et plan de l'église Sainte-Jeanne-d'Arc, construite par Droz à Nice, publiés dans *La Construction Moderne*, 10 mai 1936**
- 144 **Plan d'aménagement de la Promenade des Arts sur le Paillon à Nice, archives des architectes Vidal et Bayard**
- 145 **Façade des laboratoires Allergan construits dans la technopole de Sophia-Antipolis, archives des architectes Vidal et Bayard**
- 146 **Sculpture monumentale conçue par Bayard et Sosno pour un hôtel et réalisée plus tard pour la Grande Bibliothèque de Nice, archives des architectes Vidal et Bayard**
- 147 **Lycée hôtelier Paul Augier au quartier de l'Arénas, à Nice, photo Michel Graniou**
- 148 **Immeubles de bureaux et façade traitée avec une œuvre d'art au quartier de l'Arénas à Nice, photo Michel Graniou**

DESTRUCTION ET PRÉSERVATION DU PATRIMOINE BÂTI

La commission des Monuments historiques au temps de Mérimée estimait, en faisant référence à Haussman, que la France avait une propension à la destruction de son patrimoine. L'architecture du XIX^e siècle en a été une victime de choix dans les années soixante. On

considérait alors que la revalorisation des villes passait par la réalisation de nouveaux bâtiments après avoir rasé les anciens à l'image de l'hôtel Ruhl à Nice. La construction industrialisée en alvéoles qui s'est imposée universellement n'a pas épargné la Côte d'Azur dont la pittoresque architecture s'est trouvée progressivement remplacée par des masses de béton. L'encombrement et la forte dégradation des centres urbains souvent insalubres en ont accéléré l'appauvrissement et la désertification entraînant la démolition d'îlots entiers et un bouleversement de l'urbanisme ancien. Ces excès ont conduit à un renversement de tendance en faveur de la conservation. Le fait marquant de la fin du XX^e siècle en matière d'urbanisme est le regain d'intérêt porté au tissu et à l'habitat ancien avec la reconnaissance dans le champ patrimonial de l'architecture populaire. L'idée de restauration qui se substitue à celle de rénovation annonce une nouvelle stratégie visant à la préservation du patrimoine bâti et de son cadre. La politique d'aide à la réhabilitation de l'habitat, la création de secteurs sauvegardés à Nice, Grasse et Menton ainsi que les restrictions de circulation dans des rues piétonnières donnent un attrait nouveau aux centres historiques. De même le phénomène des résidences secondaires de montagne que recherchent de plus en plus les citadins participe à la sauvegarde et à la réhabilitation plus ou moins fidèle de nombreuses bâtisses que l'exode rural avait laissées dégradées ou à l'état de ruines.

- 149** Façade de l'hôtel des Anglais vers 1890, photo Giletta
- 150** Façade de l'hôtel Ruhl construit à la place de l'hôtel des Anglais en 1913
- 151** Façade de l'hôtel Méridien construit à la place de l'hôtel Ruhl en 1974, photo Michel Graniou
- 152** Le bâtiment de la gare du Sud dont la façade a été classée pour la préserver d'une démolition programmée, photo Michel Graniou
- 153** Rue Masséna à Nice transformée en rue piétonne vers 1980
- 154** Réhabilitation d'une grange en pierre pour en faire une habitation à Roubion, état des lieux et plan d'aménagement, 1969, 491 W 39

Table des matières

Panneaux		Pages
1	Les premières implantations humaines	2
2	La ville antique	2
3	L'habitat perché au Moyen Âge	3
4	La ville médiévale	3
5	L'architecture au Moyen Âge	4
6	L'évolution de l'urbanisme (XVI ^e -XVIII ^e siècle)	5
7	L'emprise de l'armée sur les villes	5
8	L'habitat	6
9	Du gothique au baroque	6
10	Equipements industriels et commerciaux	7
11	La planification	7
12	Plans d'urbanisme et extension (XIX ^e siècle)	8
13	L'influence du tourisme	9
14	Les infrastructures de transport	9
15	Les effets de l'industrialisation	10
16	Les nouveaux équipements urbains	10
17	Styles et techniques de construction	11
18	L'expansion des villes (XX ^e siècle)	12
19	L'emprise de l'automobile	12
20	L'habitat social	13
21	Villes nouvelles et zones d'activité	14
22	L'urbanisme de loisir	14
23	Evolutions architecturales	15
24	Destruction et préservation du patrimoine bâti	15

