

QUAND LE TOURISME TRANSFORME LE PAYSAGE : L'EXEMPLE DE VILLENEUVE-LOUBET PENDANT LES TRENTE GLORIEUSES

Marc BORIOSI

En 1255, alors qu'il est de passage en Provence, le franciscain italien Salimbene de Adam de Parme, célèbre pour la chronique qu'il a laissée à la postérité, pointe le climat malsain et mortifère des environs d'Hyères. Et quelques jours plus tard, il ne souhaite pas davantage s'attarder à Nice pour retrouver son couvent de Gênes¹⁶³. Ainsi, l'histoire nous enseigne qu'au milieu du XIII^e siècle, l'avenir doré de la Côte d'Azur, destination aujourd'hui si privilégiée par les touristes venus des quatre coins du monde, est loin de s'imposer comme une évidence. À cette époque, le territoire de Villeneuve-Loubet, qui se déployait autour du delta du Loup depuis le rivage jusqu'aux premières collines, ne devait pas échapper à la règle.

D'autant que, depuis les Romains, qui avaient dressé leurs habitations et leurs boutiques au bord de la voie romaine près du rivage, les habitants avaient plutôt délaissé les rivages de ce qui n'était pas encore la Grande Bleue¹⁶⁴.

Pourtant, touristique, le territoire villeneuvois l'est assurément et depuis longtemps désormais. En 1899, la Une du *Petit Niçois* élevait déjà Villeneuve-Loubet au rang de « destination champêtre de prédilection pour les familles azuréennes »¹⁶⁵. Il faut reconnaître que le territoire villeneuvois n'est pas célébré alors pour la qualité de son littoral, mais pour sa rivière accueillante dont les vastes berges verdoyantes étaient propices au pique-nique en famille et à la détente entre amis¹⁶⁶. À cette époque, et pour de longues décennies encore, le littoral villeneuvois présente une côte sauvage, des exploitations agricoles, quelques gravières que traverse une route de grande communication qui sera successivement royale, impériale, puis nationale.

Ainsi, en 1860, lorsqu'il s'agira de faire passer les rails du Paris-Lyon-Méditerranée, cadeau impérial de la France au comté de Nice fraîchement rattaché au territoire national, les ingénieurs s'encombrent de peu de précautions : le choix le plus simple sera la ligne droite. Le débat passionné d'ailleurs peu les Villeneuvois qui ne portent qu'un regard lointain sur ce bord de mer, si on exclut les quelques propriétaires directement intéressés par l'affaire comme en témoigne le registre d'enquête

¹⁶³ Salimbene de Adam, *Cronica*, Bari, éd. Giuseppe Scalia, 1966, p. 300.

¹⁶⁴ Arch. mun. Villeneuve-Loubet, *Villeneuve-Loubet de l'antiquité à l'an 2000*, Cagnes-sur-Mer, Maximédia, 2001, 230 p.

¹⁶⁵ Arch. dép. Alpes-Maritimes, PR1040, *Le Petit Niçois*, 23 avril 1899 (accessible sur le site des Archives départementales).

¹⁶⁶ Paul Tremellat, « Villeneuve-Loubet de 1918 à 1965 », dans *Villeneuve-Loubet de l'antiquité à l'an 2000*, Cagnes-sur-Mer, Maximédia, 2001, p. 191-195.

publique¹⁶⁷. Et lorsque l'on sait qu'il faudra attendre 1983 pour avoir une halte ferroviaire pérenne, puis 1986 pour avoir une gare définitive, on peut comprendre que le décollage touristique de Villeneuve-Loubet ne fut pas une mince affaire.

En fait, le tourisme pointe le bout de son nez pour la première fois sur le littoral villeneuvois en 1923, avec la décision du conseil municipal de s'opposer à l'extraction de graviers le long du chemin de la Batterie. La raison invoquée fait état de la création de monticules et de trous. Et le maire de commenter la situation avec cette phrase : « Villeneuve, comme les autres communes du littoral, souhaite avoir une plage qui serait par sa situation la merveille du quartier »¹⁶⁸. Il est vrai qu'à cette époque un premier projet d'aménagement urbain en lien avec l'attractivité touristique voit le jour : les Bouches du Loup. Il sera le prétexte à la constitution du premier syndicat d'initiative de Villeneuve-Loubet et de la première brochure touristique de la commune.

Quoiqu'il en soit, malgré les projets dont les contours se dessinent au fil du temps et les déclarations d'intention qui s'accumulent, le littoral villeneuvois reste un vaste *no man's land* que transcrit parfaitement une photo aérienne de 1950 (Fig. 1). Au cœur du vide, mais à plusieurs centaines de mètres du rivage, une première construction vient témoigner des prémices du tourisme de villégiature en terre villeneuvoise : une villa néo-classique édifiée au début du XX^e siècle et qui fera le bonheur de plusieurs familles d'industriels (Fig. 2). Au final, c'est bien avec les Trente Glorieuses que l'économie locale villeneuvoise, jusqu'alors résolument orientée vers l'agriculture et plutôt repliée sur le village, prend un véritable virage. Cette économie est industrielle au nord de la route nationale 7 avec l'implantation d'une zone d'activité. Elle est balnéaire au sud de cette route et de la voie ferrée avec des espaces peu à peu dédiés au tourisme qui se structurent autour d'un nouvel axe routier, souhaité par le ministre du Tourisme en 1940 et auquel le conseil général a donné vie à la fin des années 1950 : la route du bord de mer (Fig. 3)¹⁶⁹.

L'évolution du littoral villeneuvois est désormais en marche et il va connaître un essor en deux temps marqué par deux âges d'essor des pratiques touristiques qui s'inscrivent l'un comme l'autre dans le tourisme de masse, populaire dans un premier temps au regard du développement des infrastructures qu'il entraîne, plus créatif et plus qualitatif ensuite pour marquer de son empreinte architectural le patrimoine du XX^e siècle. Deux époques qui se détachent sur le plan chronologique, tout en se superposant dans la charnière de la fin des années 1960 et des années 1970, avant que la seconde ne vienne définitivement supplanter la première, mais bien après la fin des Trente Glorieuses.

¹⁶⁷ Marc Boriosi, « Paris-Lyon-Méditerranée », dans *La Grenouille Villeneuvoise*, n° 39, juillet 2006, p. 22-23.

¹⁶⁸ Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 1 D 7, registre des délibérations de la commune de Villeneuve-Loubet, 1904-1925.

¹⁶⁹ Marc Boriosi, « Domaine maritime, mais pas public ? », dans *La Grenouille Villeneuvoise*, n° 53, juillet 2009, p. 23-24.

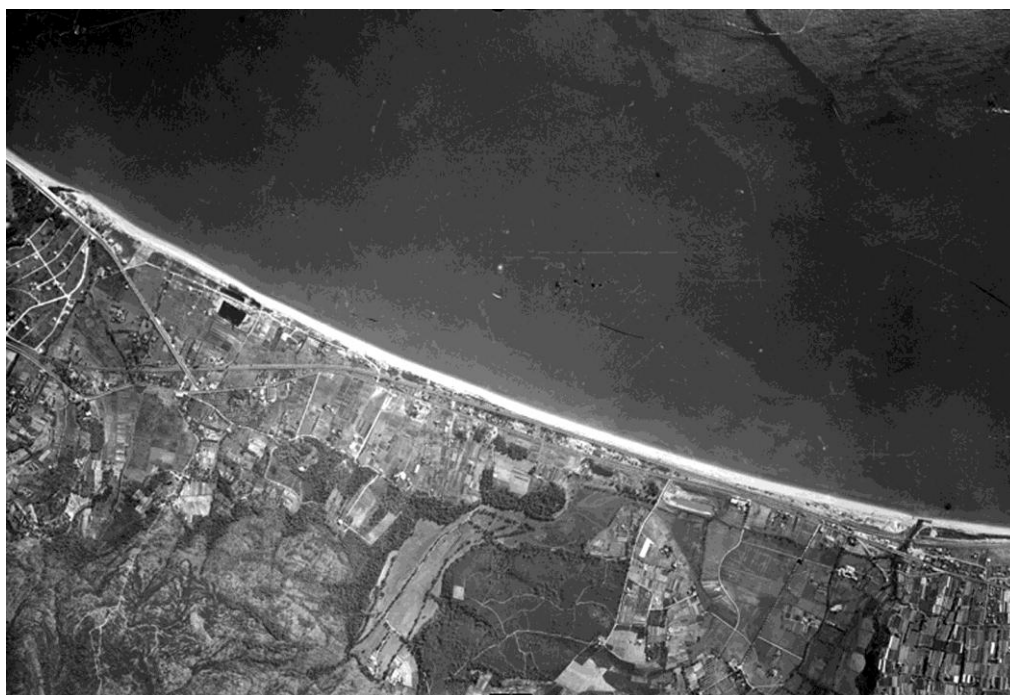


Fig. 1. Vue aérienne du lieu-dit Le Chapeau de Gendarme. Photo IGN, 1950¹⁷⁰.



Fig. 2. Le château des Baumettes. Auteur inconnu. Collection privée Jean-Louis Péniguet. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 12 Num 146_1.

¹⁷⁰ Référence IGNF_PVA_1-0__1950-09-06__C3643-0091_1950_F3643-3743_0151.



Fig. 3. Route du bord de mer. Photo Gily. Collection privée Paul Tremellat.
Arch. mun. Villeneuve-Loubet.

1. DE L'HÔTELLERIE DE PLEIN AIR AU TOURISME SOCIAL : PREMIÈRES MUTATIONS DU LITTORAL VILLENEUVOIS

1.1. Les débuts champêtres du tourisme de masse

Les débuts du tourisme sur le littoral villeneuvois seront avant tout champêtres à l'image du succès enregistré sur les berges verdoyantes du Loup aux abords du village. En effet, même dans les quartiers du bord de mer, l'agriculture n'est jamais très loin et l'arbitrage entre les deux activités économiques reste difficile.

Ainsi en 1949, le destin du quartier n'est pas tranché puisqu'on voit émerger dans le secteur des Baumettes un projet de lotissement agricole¹⁷³.

Avec la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière, l'autoroute Estérel Côte d'Azur programmée en 1955-1957, le développement de premiers établissements hôteliers ou de restauration emporte peu à peu la décision dans un contexte d'affluence croissante des touristes. Consciente de ce nouvel enjeu, la commune se préoccupe de la manière de satisfaire ces nouveaux visiteurs locaux ou lointains et fait alors le choix de soutenir la mise en place d'attractions complémentaires. C'est ainsi qu'en 1957, la municipalité passe une convention avec le propriétaire de l'île aux fées, dans le quartier des Bouches du Loup, afin de créer un parc zoologique communal. Celui-ci disposait d'un accès au Loup et possédait un parc d'oiseaux exotiques et d'autres animaux, ainsi qu'une pisciculture. Mais

¹⁷³ Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 1 D 7, registre des délibérations de la commune de Villeneuve-Loubet, 1940-1958.

cette expérience ne durera pas, le propriétaire y mettant fin en se plaignant d'une taxation anormale de la part des services fiscaux¹⁷⁴.

Cependant la machine est lancée. Le décollage touristique de Villeneuve-Loubet est en marche et il va connaître une vaste expression populaire au travers d'une infrastructure d'accueil, alors plébiscitée par les Français : le camping.

1.2. L'affirmation de Villeneuve-Loubet comme capitale des campings et destination familiale

Longtemps, la commune de Villeneuve-Loubet s'est targuée d'être la commune de France qui comptait le plus de campings, environ une trentaine dans les années 1950. Ainsi, en 1957, la commune comptait 29 des 128 campings du département, soit près du quart des établissements des Alpes-Maritimes¹⁷⁵. Une statistique qui démontre que Villeneuve-Loubet, à l'instar de Roquebrune-Cap-Martin¹⁷⁶, avait largement misé sur cette pratique qui ne concernait pas uniquement les classes populaires¹⁷⁷. Pour autant, il suffit de se replonger dans les témoins visuels de cette époque pour constater que le littoral villeneuvois était bien un espace avant tout dédié à l'hôtellerie de plein air.

¹⁷⁴ Paul Tremellat, « Villeneuve-Loubet... », *op. cit.*, p. 194.

¹⁷⁵ Hélène Cavalié, dir., *Trois siècles de tourisme dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, décembre 2013-30 mai 2014], Milan, Silvana Editoriale, 2013, p. 122.

¹⁷⁶ Jean-Claude Volpi, « La ligne d'André Maginot à l'origine des hébergements de plein air à l'est de la principauté de Monaco à l'orée des Trente Glorieuses (1945-1975) », dans *Recherches régionales*, n° 212, 2017.

¹⁷⁷ De fait, on trouve également dans les établissements de plein air une clientèle aisée, souvent d'origine étrangère, qui choisit par goût cette formule de séjour. Ainsi, la presse se fait l'écho à l'été 1951 du séjour au camping Altitude Zéro, à Villeneuve-Loubet, de M. Stevens, gros actionnaire d'une des principales compagnies de navigation anglaises, et de Ralph Springett, ambassadeur de Grande-Bretagne à La Haye. Arch. dép. Alpes-Maritimes, *Nice-Matin*, 28 août 1951. Quelques années plus tard, en 1960, Vincent Paschetta, président de la Fédération des syndicats d'initiatives Corse-Côte d'Azur, évoquait l'importance de l'hôtellerie de plein air lors d'une réunion : « Contrairement à ce que l'on croit, le camping n'est pas seulement un tourisme de bon marché ; il vous suffit de circuler dans les camps de la Côte d'Azur, entre Toulon et Vintimille, pour vous rendre compte qu'il y a des voitures américaines, des caravanes qui valent très cher, simplement parce qu'il y a des gens qui veulent profiter de la mer et rester avec une espèce de petite maison qu'ils emportent avec eux. Il faut que les gens qui veulent faire du camping puissent trouver des conditions qui leur conviennent parfaitement ». Voir Hélène Cavalié, dir., *Trois siècles de tourisme...*, *op. cit.*, p. 123.



Fig. 4. Camping installé sur le littoral villeneuvois. Combiér imprimeur Mâcon.
Collection privée Jean-Louis Péniguet. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 12 Num 339_1.



Fig. 5. Campings sur la côte villeneuvoise. Éditions Lapie Service aérien, Saint-Maur.
Collection privée Jean-Louis Péniguet. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 12 Num 375_1.

En 1971, il reste encore une vingtaine de campings sur le territoire communal, dont dix-huit implantés dans le quartier du bord de mer. Mais de nouvelles perspectives d'évolution apparaissent dans le document préparatoire au futur plan d'occupation des sols qui évoque « l'extension urbaine » parallèlement au souhait de voir le quartier de la mer « réservé aux aménagements balnéaires et touristiques »¹⁷⁸.

Ces premières infrastructures balnéaires et touristiques amorcent l'évolution du littoral villeneuvois. Et ainsi voit le jour une première infrastructure immobilière greffée sur un camping, dans le cadre d'un programme résolument orienté vers le tourisme social : la Figlière, un centre de vacances construit par le ministère des Finances pour ses agents.



Fig. 6. La Figlière, centre de vacances à destination des agents du ministère des Finances. Éditions YPA, Saint-André de Nice.

Collection privée Jean-Louis Péniguet. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 12 Num 310_1.

Sensiblement à la même époque, en 1969, à La Colle-sur-Loup, un village de vacances ouvre ses portes sur un terrain de 19 hectares, adossé à la colline de Montmeuille, avec un hôtel de 50 chambres couplé à une centaine de petites résidences familiales, récemment labellisées patrimoine du XX^e siècle comme témoignage architectural du tourisme des Trente Glorieuses¹⁷⁹.

¹⁷⁸ Arch. mun. Villeneuve-Loubet, DEL 8, registre des délibérations de la commune de Villeneuve-Loubet, 1969-1971.

¹⁷⁹ En 1956, dans la foulée de la création de la troisième semaine de congés payés, est fondée l'association Village Vacances Famille (VVF), dont la vocation première était de favoriser le départ en vacances du plus grand nombre. L'État voulut soutenir dans le courant des années 1960 la construction de centres et villages de vacances. À cette fin, un fonds de garantie interdépartementale du tourisme social fut mis en place en 1962 ; auxquels les centres et villages de vacances étaient éligibles. Sollicité par le préfet en 1963 et 1964, le conseil général des Alpes-Maritimes ne jugea pas nécessaire de subventionner ce fonds de péréquation. Hélène Cavalié,

Mais revenons à Villeneuve-Loubet, où l'urbanisation va prendre un envol surdimensionné au travers d'un projet fou qui va marquer à jamais l'identité du territoire de la commune comme de la Côte d'Azur : Marina Baie des Anges.

2. LA DENSIFICATION IMMOBILIÈRE : LE PARI FOU DE MARINA BAIE DES ANGES

L'histoire de ce projet débute autour de quelques parcelles en bord de mer connues par un nom atypique : « Le Chapeau de Gendarme », en vertu de la forme que propose la délimitation du secteur par la route du bord de mer, récemment réalisée, et le rivage¹⁸⁰.

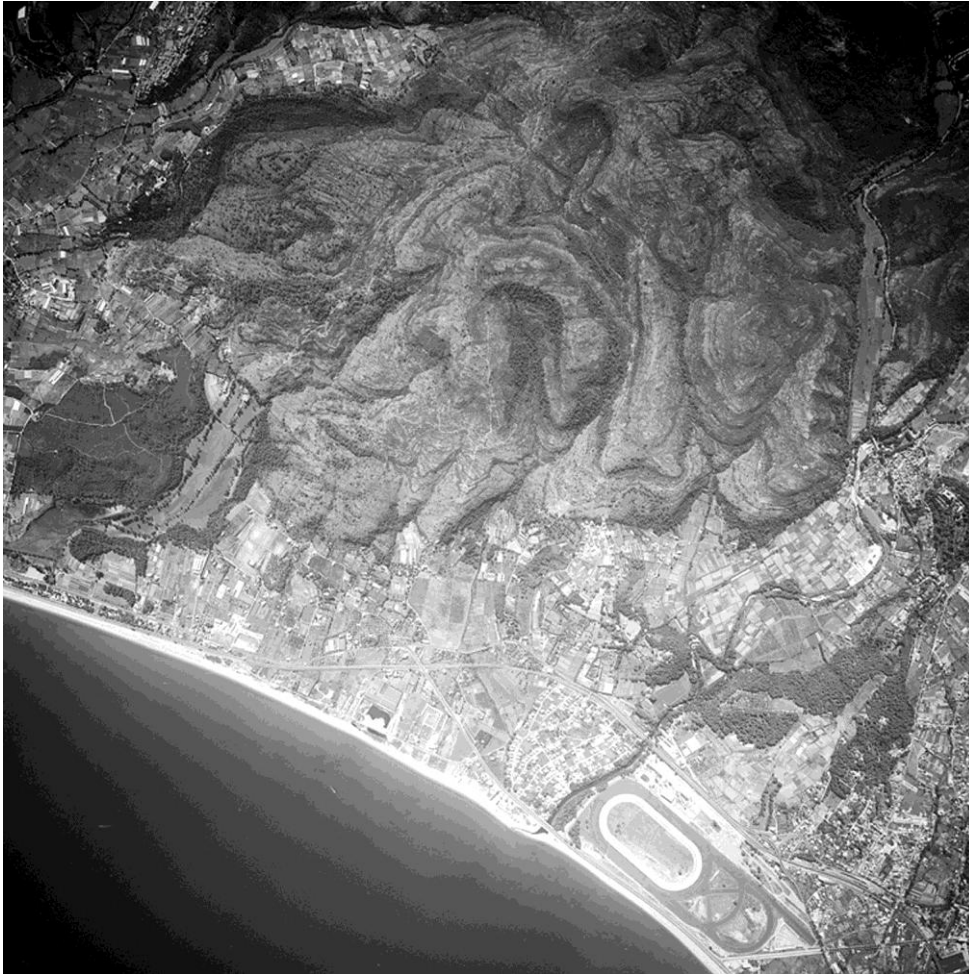


Fig. 7. Les parcelles dites du « Chapeau de gendarme » au bord de mer. IGN, 1958¹⁸¹.

dir., *Trois siècles de tourisme...*, *op. cit.*, p. 156. Voir Ophélie Perrini-Gallo, « 1963-1984, 22 ans au service du tourisme social », dans *Recherches régionales*, n° 212, 2017.

¹⁸⁰ Marc Boriosi, « Le fabuleux destin du chapeau de gendarme », dans *La Grenouille Villeneuvoise*, n° 53, été 2009, p. 22-23.

¹⁸¹ Référence : [IGNF_PVA_1-0__1958-07-08__C3643-0081_1958_F3443-3643_0177](#).

2.1. Marina Baie des Anges : genèse d'un projet fou

L'histoire bascule en fait en 1959. Le département des Alpes-Maritimes est alors engagé dans une vaste politique d'urbanisation et le projet d'une zone à urbaniser en priorité (ZUP) est établi pour ce secteur. Cette première tentative est repoussée par le conseil municipal qui souhaite avant tout protéger les petits propriétaires du quartier de l'avidité des financiers de la société d'économie mixte que l'administration centrale entend créer pour mettre en œuvre le projet.

Les élus villeneuvois vont dès lors appuyer une autre solution proposée par un riche industriel du secteur médical rompu aux investissements immobiliers : Lucien Nouvel. Ces terrains – soit dix-sept parcelles qui totalisent 26 hectares – vont peu à peu tomber dans l'escarcelle de Lucien Nouvel, qui conduit le remembrement entre 1962 et 1968. Un seul propriétaire résiste en fait à ses avances financières, conduisant à retarder la mise en route du projet. On évoque alors le chiffre faramineux de 900 logements.

Les premières esquisses du projet sont présentées quelques mois avant les élections municipales de 1965, mais ce projet est repoussé à l'unanimité par le conseil municipal¹⁸². Pourtant, Lucien Nouvel avait pris soin de frapper fort. Pour autant, conduire un projet fabuleux de construction en se confrontant à une législation de l'urbanisme certes assez souple (nous sommes alors encore loin de la loi littoral), mais encore balbutiante, reste d'une grande difficulté malgré les grands noms associés au projet. Le premier projet chiffré est établi par Dikansky, architecte à Nice, auquel est associé le nom prestigieux de l'architecte Noël Lemaesquier, comme les plus grands noms de l'arène politique de l'époque : Edgar Faure, Olivier Guichard, Michel Debré (dont l'épouse est justement née Lemaesquier).

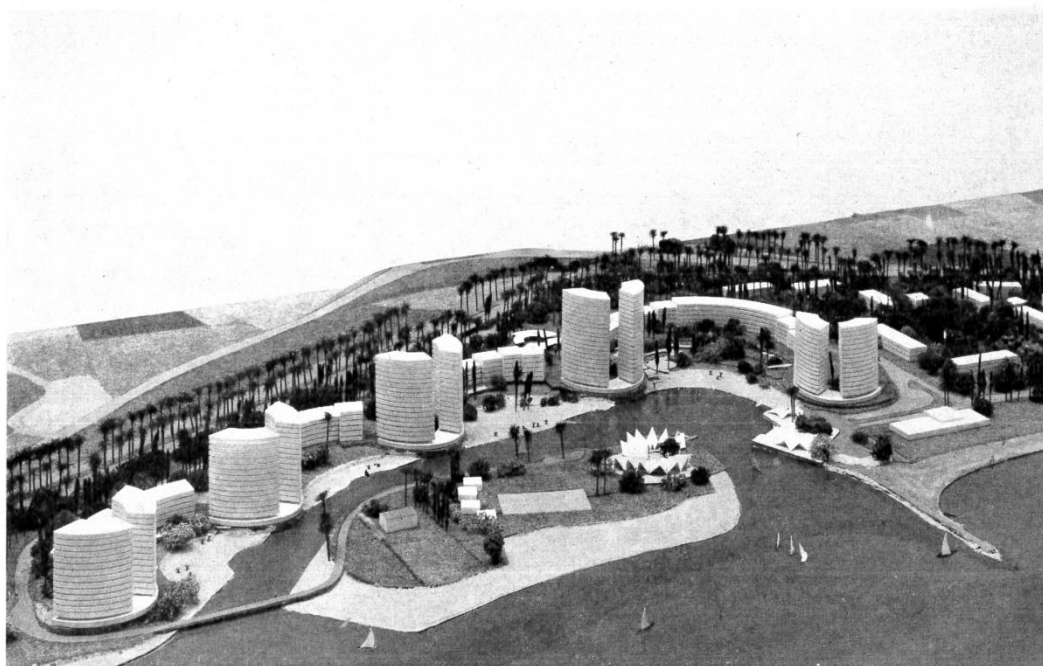
Noël Lemaesquier est alors un architecte reconnu, directeur d'un atelier réputé, fils de Charles Lemaesquier, grand prix de Rome 1900, professeur à l'école des Beaux Arts. Il va remettre une copie plongeant son inspiration dans l'exemple des marinas américaines, proposant un plan moderne fait de colonnes hémicylindriques.

¹⁸² Hélène Cavalié, dir., *Trois siècles de tourisme...*, op. cit., p. 187.

LE PLAN D'URBANISME

a été étudié pour donner satisfaction
à toutes les couches de la population

Il détermine l'avenir de la commune



Un projet futuriste au quartier de la mer.

1. — CONSIDERATIONS GENERALES

Pendant des siècles, aucun règlement public n'a été imposé aux possesseurs de terrains qui désiraient construire; les propriétaires étaient les maîtres absolus de leurs fonds du centre de la terre au zénith.

Les bâtiments s'entassaient les uns contre les autres, selon les intérêts ou les fantaisies des constructeurs.

Les chemins devenaient des rues le long desquelles les façades n'étaient pas toujours alignées.

Fig. 8. Le premier projet de marina élaboré par les architectes Dikansky et Lemaesquier.
Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 25 W 1, bulletin municipal, 1965.

Ainsi, c'est un programme complet de quatorze tours, réparties sur les 26 hectares, qui est présenté à la commune. Le projet souffre néanmoins de quelques problèmes : tous les appartements n'ont pas vue sur mer et les façades non alignées ressemblent assez à ce qui se fait dans les périphéries des villes. Ainsi, cette banalité architecturale ne peut correspondre à un ensemble balnéaire de luxe tel que l'envisagent ses promoteurs.

Pourtant, malgré ses faiblesses, ce projet qui appelle de lourds investissements est soumis au Conseil supérieur de l'architecture et de l'urbanisme. Mais Lucien Nouvel souhaite une variante et il sollicite Noël Lemaesquier afin que celui-ci associe au projet la construction d'un port de plaisance pour répondre à l'engouement pour le nautisme qui émerge dans les années 1960. Et l'architecte d'opposer une fin de non recevoir : « La Méditerranée étant un bain de pied comparée à l'Atlantique, je n'en vois pas l'utilité ». Quelques jours avant la réunion du 28 mai 1964, le projet est déjà mal accueilli, il sera refusé libérant les promoteurs de leur engagement. Noël Lemaesquier ne croit pas à un port sur la Méditerranée, il ne croit pas à la navigation de plaisance et les financiers eux y croient : le projet se fera sans lui.

Ces remous et des difficultés financières conduisent le groupe Carat, partenaire initial de Lucien Nouvel, à sortir du projet. Et un nouvel investisseur de faire son entrée : Jean Marchand. Sur le plan architectural, c'est un retour à la page blanche. Pour la noircir de nouvelles esquisses, le choix se porte sur un nouvel architecte qui est chargé de redéfinir le projet : André Minangoy.

Jean Marchand est sorti de HEC en 1947. Promoteur immobilier expérimenté dans le XVI^e arrondissement de Paris et au Vésinet, il mit tout son dynamisme et sa vision au service du projet en complément des solides réseaux de Lucien Nouvel qui assurent les débouchés pour les ventes futures.

L'architecte et urbaniste André Minangoy est, à cette époque, un homme d'expérience à la tête d'un important cabinet d'architecture à Vence, puis à Cannes où il est secondé par Michel Néron, architecte issu de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts. André Minangoy est proche, par ailleurs, de Pierre Canto, le fondateur d'une des premières marinas azuréennes à Cannes, une marina qui porte son nom déjà de son vivant. Ce trio se fera quatuor avec l'arrivée d'un quatrième personnage, Paul Clos, polytechnicien, inspecteur général de l'urbanisme, qui se chargea du suivi des autorisations et de la construction du port souhaité par Lucien Nouvel. Mais tout reste à créer, tout reste à obtenir. Et il faudra surprendre.

2.2. Les grandes étapes de la construction de Marina Baie des Anges

Nul ne sait vraiment comment l'idée de ces vastes immeubles pyramidaux enserrant le port a germé dans l'esprit d'André Minangoy, ou peut-être de Jean Marchand ? Reste le symbole avec la petite histoire de ce dessin griffonné au creux de la main de l'architecte et qui offre à Marina Baie des Anges sa légende, à l'image de ces légendes qui ont traversé les siècles pour témoigner de la construction de tel ou tel bâtiment empreint d'une grande dose de génie et d'un peu de mystère.

Ce dessin au creux de la main est immortalisé à la télévision, invention majeure du XX^e siècle, dans une séquence qui explique, sans doute mieux que tous les discours, la vision qu'André Minangoy avait de l'ensemble de ce complexe immobilier¹⁸³. Cette première esquisse montre déjà trois bâtiments indépendants de l'environnement, trois triangles concaves regardant un port, un grand bassin au cœur d'un îlot de verdure.

L'idée est là. Il faut maintenant la concrétiser. À ce stade, le promoteur initial Lucien Nouvel sort du projet. C'est la société CICA de Jean Marchand qui acquiert la totalité des parcelles en 1966 pour entamer en 1967 le long chemin des étapes administratives. Un chemin sans trop d'embûches dans cette phase initiale du lancement du projet, puisque le ministre de l'Équipement donne son accord le 21 juillet 1967, suivi de l'avis très favorable de l'architecte-conseil du ministère de la Construction.

Entre ces deux dates, le 28 juillet 1967, Michel Marot, architecte-conseil, premier grand prix de Rome 1954, présente au ministère de la Construction, conjointement avec le cabinet Minangoy, un premier permis de construire pour la construction du premier bâtiment – l'Amiral – pour un budget de 140 millions de francs. L'intention devient peu à peu plus concrète.

¹⁸³ Institut national de l'audiovisuel, <http://www.ina.fr/video/I00013787>, 28 août 1983, extraits de l'émission *Chef d'œuvre en péril* (Antenne 2), interview d'André Minangoy, architecte de Marina Baie des Anges.

La demande globale de permis de construire suit le 23 septembre 1967 sous la signature de Michel Marot et d'André Minangoy. Elle est accordée avec quelques réserves qui sont levées avec le permis de construire définitif accordé près d'un an plus tard, en octobre 1968. Au final, le programme prévoit quatre bâtiments et un port. Il a désormais un nom : Port Marina Baie des Anges.

André Minangoy cale le plan de construction sur les seuils de rentabilité nécessaires pour la viabilité financière de l'opération immobilière. Il faut donc construire 1 600 logements sur 180 000 mètres carrés de plancher, auxquels s'ajoutent 8 000 mètres carrés de commerces, 80 000 mètres carrés de dalles et jardins abritant les parkings et les garages, un port de plaisance de 600 anneaux doté d'une capitainerie et d'un chantier naval. Pour optimiser la conduite des chantiers à venir, la société CICA fait le choix d'éclater le projet en cinq opérations de constructions distinctes dotées chacune de son permis de construire.

Le lancement des travaux intervient le 14 juillet 1968 et le premier chantier entre en action le 3 février 1969 sur le site du premier immeuble : l'Amiral.



Fig. 9. Le chantier de l'Amiral (1968-1969). Photo de A. M. Baconnet, Cannes. Collection Groupe MARINA. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 16 Num 002.

Dans les colonnes de *Nice-Matin* du 28 juin 1969, une première publicité s'étale sur toute la surface d'une page en livrant clairement la vision globale du projet. Une vision relativement fidèle à la réalisation telle qu'elle s'offre à nos regards aujourd'hui, même si la tour centrale (un projet d'hôtel) est finalement abandonnée au bénéfice d'un ensemble de faible hauteur où s'installe un centre de thalassothérapie au cœur des années 1980.

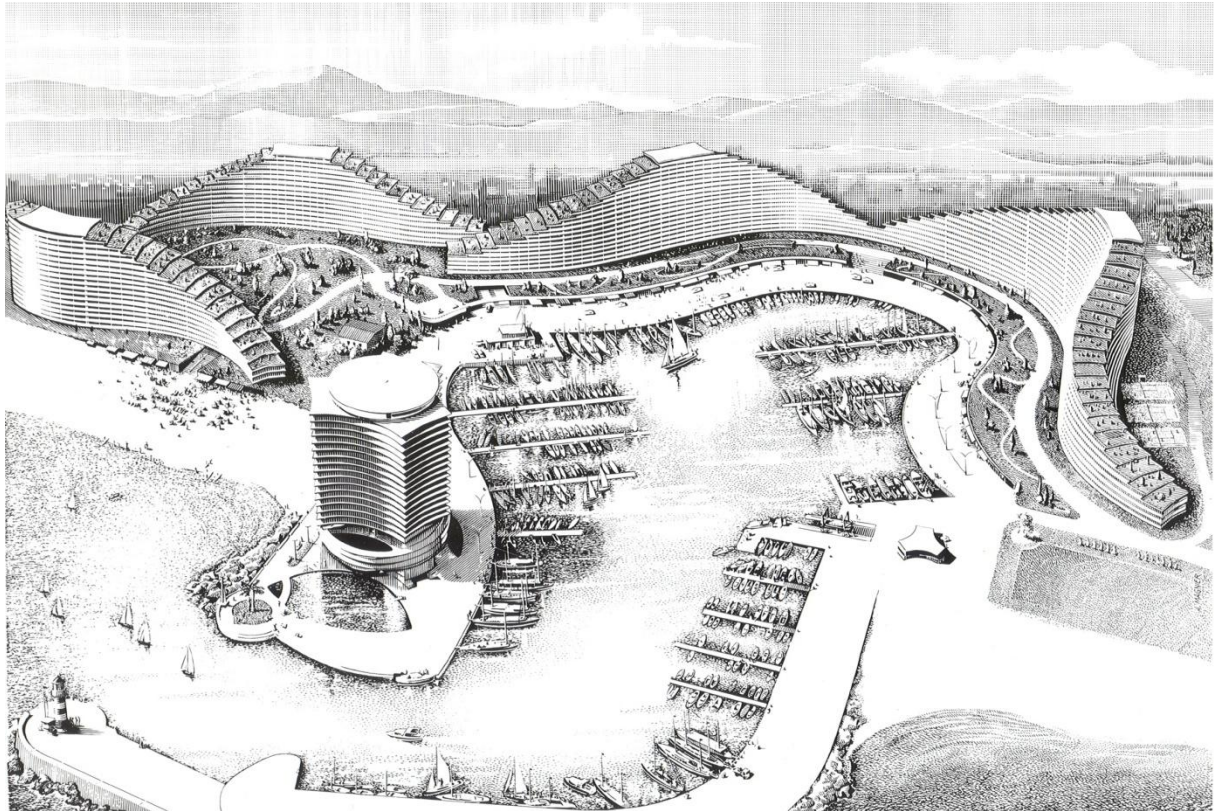


Fig. 10. Le chantier de l'Amiral (1968-1969). Dessin du projet définitif déposé par André Minangoy et Michel Marot, Grand Prix de Rome¹⁸⁴.

Photo de A. M. Baconnet, Cannes. Collection Groupe MARINA. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 16 Num 001.

La construction de l'Amiral est menée tambour battant et dans un temps record. L'immeuble est construit en dix-huit mois par deux entreprises de 800 ouvriers qui livrent 259 appartements édifiés sur 19 niveaux. Dès l'été 1970, les premiers acquéreurs prennent possession de leur appartement. Ces acquéreurs viennent majoritairement du corps médical en lien avec les réseaux initiaux de Lucien Nouvel, mais on y retrouve aussi des artistes, qui rêvent sans doute d'un nouveau Saint-Tropez dans les Alpes-Maritimes.

En 1970, les travaux de construction du port sont également lancés. Un port d'une nature particulière, car son emprise va s'étendre dans les terres permettant ainsi d'augmenter le domaine maritime.

¹⁸⁴ Dessin du projet définitif déposé par André Minangoy et Michel Marot, Grand Prix de Rome : quatre bâtiments de forme pyramidale et une tour destinée à accueillir un vaste complexe hôtelier. Ce dernier bâtiment ne sera pas construit, seule entorse au projet initial, mais remplacé par l'actuel centre de thalassothérapie.



Fig. 11. La construction du port. Photo de A. M. Baconnet, Cannes. Collection Groupe MARINA. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 16 Num 005.

En effet, le plan d'eau qui totalise plus de 6 hectares est construit en prélevant 3,6 hectares de l'assiette foncière initiale des parcelles cédées gratuitement par le promoteur. La construction du port est achevée en 1974 conjointement à la construction du Galion, un bâtiment comprenant quatre-vingt studios destinés à loger le personnel au service des familles les plus aisées qui investissent Marina Baie des Anges.

Le Commodore s'élance en même temps que le port en 1970. Avec la construction de ce deuxième immeuble, le chantier aborde ses premières grandes difficultés. Premièrement, la nature du sol, ou plutôt l'absence réelle de sol, car nous sommes, dans ce périmètre, non pas dans des marécages, comme la mémoire collective le retiendra, mais dans un ancien lit du Loup, le fleuve qui se jette dans la mer entre Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet. Les ingénieurs viennent à bout des contraintes et 333 appartements empilés sur 21 niveaux sont livrés en 22 mois, étage par étage, selon la technique dite en pile d'assiette. Les deux entreprises intervenant sur le chantier engagent leur opération à chacune des deux extrémités pour se rejoindre au milieu. Les travaux d'intérieur sont achevés en 1972 et les appartements livrés à leur propriétaire.

La pose de la première pierre du Ducal intervient le 21 août 1973. La construction change de modèle car le terrain est encore plus fragile que sur le site du Commodore. L'immeuble sera donc édifié par tranche verticale.



Fig. 12. La construction du Ducal. Photo de A. M. Baconnet, Cannes. Collection Groupe MARINA. Arch. mun. Villeneuve-Loubet, 16 Num 003.

Le chantier se poursuit sous la conduite d'André Minangoy jusqu'à la septième tranche de travaux en 1976. S'ouvre alors une longue pause qui laisse le chantier de Marina Baie des Anges inachevé pendant près d'une décennie. En fait, aux difficultés techniques, qui orientent fortement à la hausse l'enveloppe financière que la société CICA doit consacrer aux travaux, viennent s'ajouter le choc pétrolier et la crise économique caractérisée par le tarissement des débouchés commerciaux. Et le montage financier de l'opération ne tient que par les ventes des appartements qui permettent de payer les factures des travaux.

La belle carte postale des premières années est ternie et un sentiment gagne peu à peu la Côte d'Azur : le chantier ne reprendra jamais.

En fait, il faut attendre 1985 pour voir le retour des engins sur le site du Ducal au gré d'un nouveau changement de prise en main du projet. André Minangoy, qui disparaît cette même année, ne vit pas la reprise du chantier. Cette dernière phase de travaux est toutefois bien plus laborieuse puisque la construction du Ducal n'est achevée qu'en 1992 avec la livraison des 550 appartements conjointement à celle du quatrième immeuble, le Baronnet, dont la construction lancée en 1977 s'achève en 1990 avec la mise à disposition de 416 appartements dont une partie en logement de vacances en *time share*.

Au final, la réalisation de Port Marina Baie des Anges s'étale sur 25 ans, de 1968 à 1993, avec une succession d'architectes aux côtés d'André Minangoy, puis sans lui dans la dernière phase. L'ensemble regroupe bien aujourd'hui les 1 600 appartements évoqués dans le projet initial pour une population potentielle d'environ 6 000 habitants en taux d'occupation maximum. Pour mémoire, la commune de Villeneuve-Loubet comptait moins de 3 000 habitants au lancement du projet et 11 539 à la fin des opérations. Une croissance démographique toutefois faiblement alimentée par le complexe immobilier de Marina Baie des Anges qui regroupe en réalité à peine quelques centaines de résidents permanents, mais qui explique que la commune soit aujourd'hui, malgré ses 14 814 habitants, surclassée dans la catégorie des communes de 40 000 à 80 000 habitants.

Conclusion

Ainsi, à partir des Trente Glorieuses, la logique urbaine s'est imposée sur le littoral villeneuvois, comme partout sur la Côte d'Azur entre Saint-Raphaël et Menton. Cette logique urbaine s'affirmera à Villeneuve-Loubet, comme ailleurs, par la densification immobilière au cœur des années 1980, avec l'implantation de nouveaux immeubles dans le périmètre de Marina Baie des Anges. Le coup d'envoi est donné dès 1975 avec le plan d'occupation des sols qui prévoit « une densité urbaine de transition entre Marina Baie des Anges et les Bouches du Loup »¹⁸⁵. Ces principes dictent leur loi désormais aux projets d'aménagement de ce quartier qui se concrétisent une première fois en 1987-1992 avec la mise en place de la zone d'aménagement concertée du Loubet. Quelques nouvelles réalisations voient le jour à cette époque, alors que le programme ambitieux autour de Marina Baie des Anges connaît son point final. Certains secteurs du quartier se dégradent peu à peu entre une résidence de tourisme du ministère des Finances, désormais à l'abandon, et un vaste camping également en difficulté. En 1989, la construction du Centre nautique de Villeneuve-Loubet renforce la vocation balnéaire du quartier, en consacrant par ailleurs sa mutation. Une vocation encore renforcée dans les années 2000, avec la mise en place d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) du Loubet, dont la réalisation a été achevée tout récemment sous le mandat de Richard Camou, maire de Villeneuve-Loubet (2001-2014), en donnant naissance au quartier des navigateurs.

Pour autant, il ne faut pas oublier que ce vaste plan d'urbanisation s'est accompagné d'une démarche de préservation dont l'étendard emblématique reste le parc départemental de Vaugrenier. Ce projet de parc départemental voit le jour en 1960 en même temps que treize autres projets répartis sur le territoire des Alpes-Maritimes entre littoral et moyen pays¹⁸⁶. Pour le préfet Pierre-Jean Moatti, grand bâtisseur et aménageur devant l'éternel, c'est une réponse directe à la nécessaire croissance de l'urbanisation. Paradoxalement, ce projet de parc départemental à Vaugrenier rencontra l'opposition du conseil municipal de Villeneuve-Loubet, conduit par son maire le docteur Julien Lefebvre qui craignait que celui-ci ne soit le prétexte à l'implantation, en sous-main, d'un nouveau complexe immobilier doublé d'un équipement sportif privé¹⁸⁷.

En effet, en 1956-1957, les architectes Georges et Michel Dikansky planchent sur un projet de centre résidentiel à implanter dans le secteur de Vaugrenier. Un projet d'avant-garde qui avait pour objectif de servir de prototype pour les régions désireuses de se lancer dans un tourisme international haut de gamme. Ainsi, les 200 hectares du centre étaient appelés à accueillir un parcours de golf, un centre équestre, des courts de tennis, une piscine, des stands de tir. Quant à l'étang présent sur le site, il devait être reconverti en bassin aménagé pour la pêche et le canotage. Sur le plan des hébergements, le projet prévoyait des bungalows individuels et deux grands hôtels regroupant commerces de luxe et services. Au final, ce projet est abandonné aux bénéfices d'un programme moins ambitieux, cantonné sur 130 hectares de collines proches du littoral, résolument orienté vers la promotion immobilière et offrant onze hameaux partagés entre résidences principales et résidences secondaires, représentant un potentiel de 3 500 habitants : les Hauts de Vaugrenier¹⁸⁸.

Dans ce contexte de relocalisation du projet immobilier, le projet de parc départemental prend corps. Les expropriations interviennent en 1961 et le parc fut ouvert peu de temps après. C'est cette même démarche de préservation qui a conduit Richard Camou à partir à la reconquête du front de mer avec la réalisation d'une promenade piétonne au contact des plages, alors que Lionnel Luca, maire de 1995 à 2001 (et depuis 2014) et conseiller général des Alpes-Maritimes (1989-2014) s'est lancé

¹⁸⁵ Arch. mun. Villeneuve-Loubet, DEL 13, registre des délibérations de la commune de Villeneuve-Loubet, 1975-1977.

¹⁸⁶ Marc Boriosi, « Villeneuve-Loubet dans la modernité (1965-2000) », *op. cit.*, p. 217.

¹⁸⁷ Arch. mun. Villeneuve-Loubet, DEL 2, registre des délibérations de la commune de Villeneuve-Loubet, 1957-1963.

¹⁸⁸ Marc Boriosi, « Villeneuve-Loubet dans la modernité (1965-2000) », *op. cit.*, p. 217-218.

activement dans la préservation des berges du Loup, depuis La Colle-sur-Loup jusqu'à la mer, avec la création du parc départemental des Rives du Loup aujourd'hui pratiquement achevé.

En définitive, quel regard l'historien peut-il porter sur ce littoral villeneuvois qui suscite toujours des avis tranchés et passionnés qui, plus de cinquante après le lancement des travaux de Marina Baie des Anges, témoignent d'un débat toujours vif ? Pour ses contempteurs, c'est une verrue infâme sur la côte azurée, une injure faite au littoral et le symbole de l'outrance immobilière qui marqua la seconde moitié du XX^e siècle. Pour ses contemplateurs, Marina Baie des Anges, c'est une caresse faite à la Méditerranée honorée d'une labellisation au Patrimoine architectural du XX^e siècle lancée par le ministère de la Culture¹⁸⁹. Au-delà des polémiques, cette marina constitue principalement le témoignage d'une époque désormais révolue¹⁹⁰. Ce que refusa toujours Jean Marchand jusqu'à sa disparition en 2013. En effet, en grand visionnaire, il se lança dans un projet encore plus fou soumis à la mairie de Villeneuve-Loubet, le 21 mai 1988 : Marina 2.



Fig. 13. Marina Baie des Anges. Photo Marc Boriosi.

Une île artificielle avec un nouveau port de plaisance qu'il entendait implanter à quelques centaines de mètres du rivage villeneuvois. Un serpent de mer qui ressurgit d'année en année. Mais le temps des Trente Glorieuses où tout semblait possible est désormais bien loin. Et ce projet est resté dans les cartons du Groupe Marina, ressurgissant périodiquement au gré de la volonté de quelques journalistes locaux.

Sur la Côte d'Azur comme ailleurs sur le territoire national, l'heure n'est plus à l'audace architecturale mais à la préservation des paysages dans le cadre de législations toujours plus contraignantes. Les architectes et les visionnaires laissent désormais libre cours à leur talent sous d'autres latitudes où s'exprime cette audace qui a modelé notre territoire, avec ses réussites et ses échecs, tout au long des Trente Glorieuses.

¹⁸⁹ Décision de la Commission nationale régionale du patrimoine et des sites en date du 28 novembre 2000.

¹⁹⁰ Institut national de l'audiovisuel, <http://www.ina.fr/video/I00013805>, 10 janvier 1983, extrait de l'émission *Thalassa, le magazine de la mer* (France 3 Régions), interview de Michel Cotton, en charge de la promotion de Marina Baie des Anges.

Bibliographie

De Adam Salimbene, *Cronica*, Bari, éd. Giuseppe Scalia, 1966, p. 300.

Boriosi Marc, « Domaine maritime, mais pas public ? », dans *La Grenouille Villeneuvoise*, n° 53, juillet 2009, p. 23-24.

Boriosi Marc, « Le fabuleux destin du chapeau de gendarme », dans *La Grenouille Villeneuvoise*, n° 53, été 2009, p. 22-23.

Boriosi Marc, « Paris-Lyon-Méditerranée », dans *La Grenouille Villeneuvoise*, n° 39, juillet 2006, p. 22-23.

Cavalié Hélène, dir., *Trois siècles de tourisme dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, décembre 2013-30 mai 2014], Milan, Silvana Editoriale, 2013, p. 122.

Perrini-Gallo Ophélie, « 1963-1984, 22 ans au service du tourisme social », dans *Recherches régionales*, n° 212, 2017.

Tremellat Paul, « Villeneuve-Loubet de 1918 à 1965 », dans *Villeneuve-Loubet de l'antiquité à l'an 2000*, Cagnes-sur-Mer, Maximédia, 2001, p. 191-195.

Volpi Jean-Claude, « La ligne d'André Maginot à l'origine des hébergements de plein air à l'est de la Principauté de Monaco à l'orée des Trente Glorieuses (1945-1975) », dans *Recherches régionales*, n° 212, 2017.