

L'ESSOR DE LA CROISSETTE (1870-1914)

Patricia NAMVRINE

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

L'AMELIORATION DU BOULEVARD

A la fin des années 1860, le chemin vicinal n°4 a été hissé au rang de boulevard, mais il est à peine ébauché pour permettre le passage des piétons et véhicules. Par vent fort ou pluie, il est impraticable, voire dévasté par la mer, et il faut de grosses dépenses et beaucoup de temps pour le rendre à la circulation des hivernants. Aussi de nombreuses transformations sont à l'ordre du jour au conseil municipal et, de 1870 à la veille de la Première Guerre mondiale, les modifications ou réparations ne vont plus cesser.

• Les travaux et aménagements

Le boulevard est né, mais tout reste à faire, des trottoirs pour les piétons, au renforcement de la chaussée, l'alignement et la décoration, l'entretien, et il faut même penser à la création de nouvelles rues pour y accéder de la rue d'Antibes car, rappelons-le, "La Croisette" fut longtemps délaissée par les Cannois.

Après la faillite du premier entrepreneur, le nouveau maître d'œuvre, M. German reprend les travaux qui seront terminés en 1871. On continue l'alignement et l'agrandissement en faisant reculer les murs de clôture des propriétés. Chaque année, le conseil municipal vote des crédits pour son embellissement.

En 1871, 5 000 francs sont pris sur les fonds libres de l'exercice courant pour embellir le boulevard avec des palmiers, diverses plantes et quelques bancs supplémentaires (1). De petits kiosques métalliques sont dressés sur la promenade pour y coller affiches et réclames. C'est à cette date que le boulevard reprend son nom de "La Croisette" après la chute du Second Empire.

Avec le changement de Régime, la municipalité décide de redoubler d'efforts et lance une nouvelle adjudication pour les travaux. M. Martinolli est choisi. Il termine le chantier jusqu'au boulevard "Notre-Dame des Pins" (la presque île reste dans un état plus sauvage). Dès la fin de la première tranche des travaux, le boulevard de la Croisette présente vingt mètres de largeur dont dix mètres pour la promenade, sept pour la chaussée et trois pour les trottoirs.

Dès janvier on pose de nouvelles bordures de trottoirs avec contre-allées du côté mer, destinées à l'améliorer en remplaçant la plate-bande longeant la chaussée par une plantation de palmiers.

En 1873, cinq aqueducs avec bouches en pierre sont construits (2) sous le trottoir pour assainir la voie publique et faciliter l'écoulement vers la mer des eaux pluviales. Cette amélioration faisait suite aux nombreuses réclamations des riverains au cours de l'hiver 1872-73, en raison du borbier formé après les pluies rendant la circulation du boulevard très difficile.

En mai 1877, un bout de terrain de M. Comte est exproprié pour élargir la voie en vue de son alignement (angle rue Bossu et Croisette) (3). C'est le 26 juin 1877 que le préfet donne l'autorisation d'exproprier les terrains nécessaires à l'alignement final de "La Croisette". A partir de l'été 1877, beaucoup de dépenses ont pour cause les dégâts causés par la mer et les intempéries. Une somme de 6 689,16 francs sert à réparer la digue de mer (4). De nouveau, 900 francs sont alloués pour remplacer le treillage abîmé qui borde le perré (5).

• Les caprices de la mer et la première plage artificielle

Le boulevard subit régulièrement les assauts des flots qui ramènent à néant ou retardent les travaux entrepris. La facture de la commune ne cesse d'augmenter et on se résout à créer une plage artificielle en guise de rempart pour la promenade.

"Ce boulevard de Pénélope joue réellement de malheur... " écrivait la Revue de Cannes en 1873, "... il n'est pas plutôt réparé sur un point que la mer l'attaque et le mord sur un autre, de telle sorte qu'on peut dire sans exagérer que bientôt, il aura été refait de nouveau. " En effet, ces perrés seront plusieurs fois construits, démolis, réparés ou reconstruits. Ils seront associés à des enrochements sur la plage même et coûtent très chers à la ville.

- Liste chronologique des travaux effectués sur le boulevard de la Croisette pour le réparer et montant des dépenses (en francs).

1870	perrés entre la Foux et la Baume	1 214,50
1871	reconstruction des perrés éboulés en 1870 (6)	25 018,36
1886	entretien	756,00
1887	réparations	3 280,97
Total général		92 115,26

Avec les perrés, des morceaux de chaussée étaient souvent emportés. Il est à noter que les frais occasionnés pour le boulevard de la Croisette, sont dus à sa construction de 1863 à 1870, mais qu'à partir de 1870 et jusqu'en 1887, il ne s'agit que de réparations ou reconstructions dues aux dégâts de la mer. En 1882 dans la nuit du 26 au 27 octobre et la journée suivante, la "labéchade" que connaissent bien tous les Cannois vient faire des siennes. La pluie gonfle les ruisseaux de la Foux et du Châtaignier qui viennent se déverser dans les rues Macé et Rostan. Sur la Croisette, de hautes vagues se jettent sur les perrés, allant même mourir contre les constructions et rendant toute circulation impossible. A la Croisette, les Bains "Bottin" et "Caraven" installés sur la plage ont beaucoup souffert et les cabines et le matériel de chez Caraven ont été dispersés. Les Bains "Lambert" ont été emportés ainsi que le pont de la Foux. La Croisette est dévastée. Pour toute la ville, ce fut une grande catastrophe et un des plus graves coups de mer du littoral à cette époque.

Autre conséquence fâcheuse pour la Croisette et les baigneurs en général, le sable disparaissait régulièrement.

En effet, l'été, la grève faisait à peine vingt mètres de large. Mais, c'est en hiver que l'on se baignait et avec le mauvais temps lié à l'équinoxe d'automne, il ne restait plus rien et les vagues léchaient pratiquement les digues du boulevard. Face à tous ces inconvénients liés aux humeurs de la mer, dès 1887, les ingénieurs Michel et Arluc soumièrent à la municipalité "un mémoire explicatif sur les bords de mer". La plupart des grands travaux effectués sur le littoral émanent de ce projet. C'est ainsi que l'idée d'une plage artificielle vit le jour.

On est pourtant surpris par l'étroitesse de cette plage quand on compare des reproductions anciennes et la plage actuelle. En 1868, elle mesurait quatorze mètres de large devant l'hôtel Gönnet, elle n'en faisait plus que quatre à six mètres en 1896, contre quarante mètres aujourd'hui. C'est que la création d'une plage digne de ce nom, ne fut pas une mince affaire. Ainsi dès 1887, Alexandre Arluc eut une idée géniale pour préserver le boulevard des attaques de la mer. Au lieu de renforcer inutilement le mur de soutien, mieux valait créer en avant, une épaisse et large plage de sable d'environ quinze mètres de large sur deux mètres de profondeur et deux kilomètres de long. Ainsi, les plus grosses vagues viendraient y mourir sans trop de dégâts car on aurait également bâti à vingt mètres du rivage, dans l'eau des épis de pierre servant de frein aux vagues. Le projet Arluc fut présenté à la municipalité (7), puis envoyé aux ingénieurs départementaux pour avis. Ces derniers y furent favorables et dès le 21 mai 1887, le projet était pris en considération et approuvé le 20 octobre 1890. L'adjudication des travaux de la plage fut votée le 20 mai 1891. Ils dureront deux ans avec un engraissement de deux mille huit cents m³ de sable, prélevé à l'embouchure de la Siagne.

Le chantier connut des difficultés. Dans les délibérations du conseil municipal du 18 février 1895, M. Gazagnaire, maire de la ville, se défend d'une lettre du préfet au sujet des difficultés des travaux de cette plage : *"C'est donc quatre saisons hivernales que la plage a subi à ce jour et j'ose affirmer que toutes ces épreuves ont successivement contribué à lui assurer un grand nombre de partisans. Aussi au plus fort de la dernière tourmente, d'une rare violence, les promeneurs n'ont cessé de circuler sur le boulevard de la Croisette, contemplant les flots déchaînés. La plupart de nos hôtes d'hiver qui se souviennent des désastres d'autrefois n'hésitaient pas à déclarer que le boulevard eut été emporté sur plusieurs points, n'étaient les travaux d'ensablement préconisés et exécutés par M. Arluc. Malgré la violence des derniers orages, les dégâts partiels toujours de moins en moins importants, ont été rapidement réparés sans qu'il en coûtât un centime à la commune et aujourd'hui, tous les esprits non prévenus, sont unanimement convaincus que notre boulevard de la Croisette ne saurait avoir de meilleure défense que la plage artificielle. Aussi estimons-nous qu'on ne saurait témoigner assez de reconnaissance à l'auteur et investigateur du projet"*.

Malheureusement, la plage ne résista pas à d'autres tempêtes, soit par négligence, soit par erreurs de calcul. Au naufrage financier, succéda le scandale politique car un différend s'éleva entre la mairie et M. Arluc. On dressa le bilan des sommes versées à M. Arluc (8). Entre le 11 juillet 1891 et le 11 septembre 1894, 173 988,85 francs furent investis dans la plage.

Or en cette fin 1895, on dénonçait que la plage reçue provisoirement en septembre 1893, avec un test de deux hivers, ne soit toujours pas terminée ce qui fit engager des poursuites contre M. Arluc. Finalement, la plage ne sera pas réparée ; elle sera même abandonnée, et elle disparut peu à peu. Il faudra attendre la réalisation de perrés en ciment en 1923 et la municipalité Cornut-Gentille en 1961, pour que la plage artificielle soit réalisée de manière scientifique et mécanique, permettant à la Croisette d'aligner quarante mètres de sables d'or au sommet de l'été. De 1895 à 1901 est réalisé le dallage en ciment, pour remédier à la poussière qui se répand à chaque coup de vent sur la promenade.

En 1907 la promenade est complètement empierrée car elle a été détériorée une nouvelle fois pas les vagues et la poussière continue de gêner les passants, quand les véhicules passent. La chaussée, jusqu'alors, était constituée de matériaux calcaires qui s'usaient vite et fournissaient selon les saisons, poussière ou boue en grande quantité.

En 1913-1914, un crédit de 5 000 francs est voté pour terminer le mur de soutènement jusqu'au pont de la Baume (soit 85 mètres), mais c'est surtout la décision d'asphalter le boulevard de la Croisette qui est importante. Cet asphaltage se fera par étapes, sur 6 200 mètres de long. Le devis estimatif est déposé dès juillet 1913 pour 775 mètres entre le début de la promenade et le "Cercle nautique". L'année suivante, il est prolongé jusqu'à la rue Oustinoff (9), la guerre freinera ce travail et il faudra attendre 1927 pour qu'il soit poursuivi au-delà. La chaussée a désormais une largeur de 8,25 mètres (7 mètres pour l'axe de la chaussée et 1,25 mètre pour les deux caniveaux) (10).

• Les nouveaux équipements de la Croisette

Dès février 1865, une partie de Cannes est éclairée au gaz de ville et l'année suivante, le quartier des Anglais reçoit une dizaine de réverbères. Mais la Croisette ne fait pas encore partie des quartiers prioritaires. Les treize premiers réverbères y seront installés dans les années 1870 et un crédit de 1 800 francs sera délivré pour les doubler en 1883 (11), de la place du Châtaignier (début de la Croisette) à la villa Henri IV. En effet, les treize premiers réverbères, espacés de soixante mètres, éclairaient trop peu le boulevard. Il y avait donc vingt-six candélabres aux lanternes carrées en 1885.

Dans les années 1870-1880, le gaz était installé dans tous les immeubles neufs (ce que l'on retrouve encore sur les façades d'immeubles où sont apposées les plaques bleues marquées : "gaz à tous les étages"). Les réverbères des rues devaient être allumés lorsque la nuit tombait. L'allumeur de réverbères était à l'époque, un personnage familier. Au début du siècle, le gaz fourni par la Compagnie Genevoise éclairait les rues et bâtiments communaux à un prix convenu et pendant une durée déterminée jusqu'en 1935. A la fin des années 1880, l'électricité commence à être utilisée. L'éclairage électrique public et privé et la force motrice électrique étaient fournis par plusieurs sociétés : Compagnie Genevoise du Gaz, Société d'Eclairage Electrique de Cannes (S.E.E.), Société d'Energie Electrique du Littoral Méditerranéen.

La S.E.E. avait deux usines : une à Mougins en 1891, à cinq kilomètres du centre de Cannes, alimentait trois lignes électriques, une à courant continu et deux à courant alternatif. La ligne du Casino donnait l'électricité à toute la partie est. La deuxième se situait près de l'usine à gaz et fut mise en service en février 1899. Dès 1908, la S.E.E. obtint le monopole de l'électricité à Cannes jusqu'au 31 août 1935.

Peu à peu, à partir de 1891, l'électricité remplaça le gaz dans les rues et les habitations, mais son coût relativement élevé au début du siècle, rendait l'éclairage intensif des voies publiques, trop onéreux. On garda les lanternes de gaz qui eurent dès 1907, le système Auer qui dispensait un éclairage plus lumineux. La municipalité Capron décida alors de développer l'éclairage électrique. La S.E.E. devait fournir l'électricité à deux cent quatre-vingts lampes à arcs de huit ampères, et à deux mille trois cent quatre-vingts lampes à incandescence de seize bougies. Les lampes à arcs fonctionnaient du coucher du soleil à vingt trois heures, puis les incandescentes jusqu'à l'aube, dans les artères principales et bien sûr la Croisette. La chute de Capron aux élections de 1910 et la guerre repoussèrent aux années 1920 ce projet ambitieux. La municipalité Gazagnaire (1910-1912) recula devant les dépenses et garda le gaz. L'éclairage électrique restait un luxe : le courant n'était mis à la disposition des abonnés que du 15 mai au 15 octobre de 16 heures à 8 heures le lendemain. Dès 1882, le téléphone commence à être installé dans les hôtels, bâtiments administratifs et chez quelques particuliers. Les abonnés au téléphone augmentent de 16% de 1903 à 1904 (-481 à 562 abonnés).

Les égouts existants étaient, au milieu du XIXe siècle à découvert, ce qui provoquait de nombreux désagréments. Les gazettes se saisirent de l'affaire : "La ville est sale et mal odorante ; aux abords des hôtels surtout, les eaux provenant des cuisines croupissent dans les égouts à ciel ouvert et occasionnent des odeurs insupportables".

En 1868, un grand égout collecteur est mis en chantier. Il a mille trois cent quinze mètres de long et va du port de la Foux sur la Croisette à la jetée du port. Cet égout rejette dès 1869, les eaux usées dans la mer, mais à trop faible distance du phare pour être sans inconvénients pour les plages et compromettre les bains de mer de la station balnéaire. On dira de la Croisette qu'en hiver, ce n'est qu'un cloaque où l'on s'enfonce jusqu'à mi-jambe.

Dès la fin du XIXe siècle, la ville pose donc le problème de l'assainissement de la commune d'un point de vue très particulier. Il s'agissait non seulement d'améliorer l'hygiène et l'état sanitaire de la cité, mais aussi d'arriver à l'assainissement le plus complet des plages, en fait celle de la Croisette, en les débarrassant de tous les détritiques et matières organiques qui les souillaient constamment et de supprimer les odeurs nauséabondes qui se dégageaient des bouches aboutissant à la mer.

Dès 1882, un égout collecteur existe rue d'Antibes et on envisage de construire un collecteur sur le boulevard de la Croisette. Le coût est d'environ 100 000 francs. Il permettrait aux rues secondaires aboutissant sur la Croisette, de se brancher, depuis la rue Macé jusqu'au bout de la Croisette. Elles pourraient déverser leurs eaux sales dans les rochers de la presqu'île avec une bouche avançant le plus loin dans la mer. Il suffirait ensuite de combler les petits bassins naturels que forment les rochers afin que les eaux ramenées ne croupissent pas dans les calanques.

La dépense du réseau de la Croisette comprenait 12 000 francs pour les travaux de la rue Macé, 9 400 francs pour la rue Rostan et 14 500 francs pour la rue du Cercle nautique, sur les 100 000 francs prévus. Le devis de 18 061 francs pour la pose des conduites sur la plage de la Croisette, aux embouchures du Châtaignier et de la Foux est approuvé en 1894 (12). Suite à l'agrandissement de la plage, les conduites auront soixante et quatre-vingt six mètres de plus sous la mer pour déverser les eaux à une profondeur supérieure à ce qui existait déjà.

En 1902, le réseau était bien avancé grâce aux municipalités Gazagnaire et Hibert. La collecte et l'évacuation des eaux usées étaient assurée par un système d'égout dit "séparatif, système que la ville de Cannes a été une des premières à appliquer en France. Il comprend deux réseaux distincts :

- Pour évacuer les eaux pluviales et de surface (eaux de lavage des rues, de ruissellement, etc.), on se sert des canalisations à ciel ouvert qui suivent le lit des vallons ;
- Pour évacuer les eaux de vidanges et les eaux usées, on emploie des canalisations souterraines étanches en tuyaux de grès.

A Cannes, le territoire est constitué par une série de zones séparées, de bassins indépendants les uns des autres et qui ont chacun pour exutoire naturel, un vallon qui draine ses eaux (vallons du Riou, du Châtaignier, de la Foux). Toutes les eaux d'un bassin sont rassemblées vers le collecteur et placées dans le vallon correspondant. Les collecteurs sont prolongés par une quinzaine de drains ou émissaires sous-marins qui déversent les eaux sales dans la mer à une distance variable, entre trente et trois cents mètres du rivage. Ce réseau est mis en place en une quarantaine d'années de 1890 à 1930 et la municipalité Capron a financé une grande partie de son extension.

Les dépenses pour la continuation du réseau d'égouts passèrent de 28 000 francs en 1900 à 50 000 francs en 1904, ce qui permit de commencer l'assainissement du vallon du Châtaignier et de réaliser le prolongement en mer de l'égout collecteur du môle à trois cents mètres au lieu de quatre-vingts. Dès 1913, la circonscription sanitaire de Cannes se réjouit du projet d'achèvement de l'égout de la Croisette jusqu'à la presqu'île, diminuant la pollution dans la rade. Elle émet aussi le vœu que l'administration révoque les autorisations accordées aux particuliers du boulevard de la Croisette pour déversement d'égouts privés à la mer, en les invitant à brancher leurs maisons sur le nouvel égout. En 1913, le tout-à-l'égout existait sur la Croisette jusqu'au boulevard Notre-Dame des Pins (actuel boulevard Alexandre III). Jusqu'en 1914, la municipalité Capron s'est attachée à continuer le réseau, notamment en rachetant des égouts particuliers incorporés au réseau communal, ou en couvrant le ruisseau du Châtaignier jusqu'à la mer. La construction de l'égout du Châtaignier permit de séparer les eaux pluviales, des eaux usées. Ainsi l'émissaire du vallon du Châtaignier, aboutissant sur la plage, ne rejette plus que des eaux de pluie. La guerre interrompit le programme d'extension, mais la Croisette était déjà bien assainie.

L'AGE D'OR DE LA CONSTRUCTION SUR LA CROISSETTE

En 1870, s'est joué et confirmé l'avenir de Cannes. Les étrangers que le hasard a fixé à côté de la population autochtone, recevront un accueil bienveillant jusqu'en 1850. Ils sont fermement désirés depuis, dans tous les milieux sociaux. Le passage de la fonction de transit local, à celle d'accueil, montre l'esprit d'initiative des Cannois. Il fait alliance avec le Britannique, le Russe, le Français du nord et de l'intérieur, le Piémontais et le Ligurien pour la mise en valeur du site. Au début des années 1870 tout est en place pour les évolutions futures. Le développement du paysage cannois va se fondre dans le moule des transformations liées au développement du tourisme au XIXe siècle, avec le déclin du paysage rural et l'essor du paysage urbain. De 1870 à 1914, la construction connaît un formidable accroissement sur la Croisette, et à Cannes en général ; son apogée se situe entre 1880 et 1900.

Elle va engendrer une fièvre spéculative importante et l'arrivée massive d'ouvriers. Les architectes vont imaginer de magnifiques hôtels et villas, un splendide casino, traces d'une "Belle Epoque" à laquelle la guerre mettra un terme.

• Les acteurs et moyens de ces constructions de la "Croisette"

L'argent largement dépensé par les hivernants, constitue une manne pour la population autochtone et attire des immigrants en quête de travail. Ces ouvriers vont participer à la réalisation des plus belles idées des architectes à Cannes. Les propriétaires cannois, d'abord frileux devant les acheteurs de tous horizons, vont peu à peu profiter de la spéculation sur les terrains de la Croisette et concourir, en s'enrichissant, à la construction du boulevard de la Croisette.

Les bâtiments de la Croisette ont été imaginés par une poignée d'architectes, souvent au sommet de leur carrière, et réclamés par les nouveaux créateurs de villas et hôtels. Ils furent aidés par une armée d'ouvriers, sur laquelle nous reviendrons, et par quelques artisans locaux.

• *Les principaux architectes*

Laurent Vianay, né à Lyon le 10 octobre 1843, se marie avec Marie Bernard, fille d'un capitaine au long cours et s'installe à Cannes en 1863. Il est architecte-expert depuis 1864. Il n'est pas de grands travaux faits à Cannes et dans la région où il n'ait mis la main. Bâtitteur numéro un de la cité, c'est lui notamment qui fit édifier l'église "Notre-Dame du Bon-Voyage", le "Grand Hôtel", la nouvelle partie du "Gray d'Albion" en 1874, et de nombreuses villas. C'est lui qui sut donner au "Grand Hôtel" son cachet grandiose. Diplômé des Sciences et des Arts Industriels de Lyon, membre de la société centrale des architectes de France, ancien architecte de la ville etc.. il eut une carrière fulgurante. Il faut dire que les "Bernard" appartenait à une vieille famille de la cité et il n'eut aucun mal à s'y faire de nombreuses relations et devenir un architecte très coté. Longtemps après, quand sa réussite fut assurée, Laurent Vianay aimait à dire : "Qui aurait pensé qu'un jour le petit-neveu du curé d'Ars, célèbre par son austérité, consacrerait son existence à construire des demeures luxueuses pour les grands de ce monde." (13) On a longtemps contesté le style des demeures construites sous sa direction. En possédaient-elles un, en réalité ? Sans complexe, le gothique côtoie le faux-grec, le rococo flirte avec le sulpicien. Mais finalement, les envies et caprices des hivernants, ce "disparate" ont fait le charme de Cannes et de la Croisette. Laurent Vianay s'éteignit en 1928 à quatre-vingt-cinq ans.

Charles Baron, originaire de Marseille, vint à Cannes en 1863, lorsqu'il fut lauréat du concours organisé par la "Société des Régates de Cannes" pour la construction du "Cercle Nautique". On lui doit la "Villa Marguerite" sur la Croisette. Ses ouvrages sont sobres et élégants (14).

Jacques Guichard est l'architecte le plus anciennement connu à Cannes. Il fut chargé des plans de l'hôtel Gray fondé sur "La Croisette" en 1863, même si c'est M. Blond originaire de Grasse qui le construisit en 1864.

Louis Hourlier né en 1847 à Marseille, mort à Cannes en 1920, fut architecte de la ville de 1878 à 1890 et conseiller municipal de 1895 à 1904. Il réalisa les agrandissements de l'hôtel "Gönnet et de la Reine" en 1883. Cet architecte de talent fut un précurseur. Ses oeuvres témoignent de l'utilisation de techniques nouvelles : architectures métalliques des kiosques de la promenade, par exemple (15).

Charles Daumas fut chargé de la construction de la villa du "Grand Hôtel". Né à Marseille le 7 octobre 1841, il s'installa à Cannes en 1864. Il fut président du tribunal de commerce de Cannes. Victor Laloux était professeur à l'Ecole des Beaux-arts de Paris. Il fut célèbre de son vivant et très recherché. Il enseigna à Charles Dalmas. On lui doit la fameuse gare-hôtel d'Orsay à Paris. On lui doit également la villa des "Bambous" sur la Croisette.

Charles Dalmas élève à l'Ecole des Beaux-arts de Paris après l'avoir été à l'Ecole Nationale des Arts décoratifs de Nice, est reçu au concours des premiers essais du grand prix de Rome. Ses oeuvres majeures sont des palaces dont le fastueux "Carlton" de Cannes en 1910-1911, l'hôtel Ruhl à Nice. Dès 1880, la France s'est remise du conflit de 1870 et accueille de nouveau l'Europe entière. Le style Louis XVI revient à la mode pour une clientèle cosmopolite qui connaît bien ce style, qui a rayonné dans toute l'Europe à partir de Paris, depuis le XVIIIe siècle. Cette clientèle étrangère apprécie que les hôtels, dont la forme la plus luxueuse est mise au point vers 1900, soient décorés dans le style Louis XVI, devenu pour elle, un style de ralliement conventionnel et consacré. Charles Dalmas se trouva naturellement amené à décorer des intérieurs en style Louis XIV ou Louis XVI, dans des synthèses originales, mais toujours classiques (16). Son goût naturel pour le classicisme, son art indémodable et régulier, le poussent à décorer aussi ses façades dans des styles rappelant toujours cette tendance. Son style est caractérisé par l'élégance et par le choix des éléments décoratifs, clarté de la composition, en plan comme en façade, le stuc blanc, où seul le relief des ornements, et, parfois comme au "Carlton", le jeu d'opposition avec la pierre apparente, animent un long développement de la façade. Ces façades, surmontées de coupoles en ardoise, témoignent du souci du détail et de la recherche de l'effet chez cet artiste surdoué.

• *Quelques artisans*

Fer forgé : M. Colomb était la plus ancienne maison de Cannes (1840). Il était connu dans toute la France.

Décoration : le peintre Dessignori, rue d'Antibes.

Peinture : La maison Genda fondée à Cannes en 1860, fusionna en 1895 avec la maison Debaar. Ils étaient connus sur tout le littoral.

Céramiste : Cros, boulevard Carnot dont la maison-mère fut fondée à Paris. Il fit la magnifique cheminée tapissée de faïences du "Grand Hôtel".

Marbrier : Vidal façonna les colonnes d'escaliers de style Renaissance et les voûtes des plafonds. Il était installé rue d'Antibes.

Tapissier(murs) : Coûtas, rue Félix Faure, maison fondée en 1857 et qui avait sur le littoral une grande réputation. Il a tapissé les principaux hôtels et villas luxueuses de la Croisette.

Electricité : Gazagnaire, maison fondée depuis 1880, qui devait respecter dans les branchements le goût et l'esprit artistique de la bâtisse.

Il faut ajouter le sculpteur Pelligrini, le plombier Julien, le menuisier Bertrandame, le chauffagiste Sultzer et bien d'autres encore dont la liste ne serait jamais complète. Ces artisans réglèrent les détails de finitions des bâtiments et contribuèrent également à l'embellissement de la Croisette.

Ces maîtres d'œuvres sont aujourd'hui oubliés, et nombre de leurs réalisations ont disparu, mais ils firent de la Croisette un lieu prestigieux et de réputation mondiale. Ils furent aidés par une multitude d'ouvriers, un choix de matériaux faciles à trouver, et le concours des Cannois qui acceptèrent l'invasion et l'implantation pacifique des hivernants.

• *Les matériaux (17)*

Le gneiss qui forme la plus grande partie du sol de la commune et le calcaire jurassique provenant de la vallée du Cannel, du quartier du Petit-Juas, du versant oriental des Vallergues et de la colline du Pezou étaient destinés à la construction des murs.

Le porphyre rose du cap de la Croisette ou de l'Estérel était utilisé pour des colonnades et autres dispositifs de la construction.

Les marnes bleues et les sables argileux, provenant de la plaine de Laval (18), servaient à la fabrication des tuiles et des briques, tandis que les sables fins, abondants sur le rivage et dans la plaine de la Siagne, (19) étaient indispensables à la conception des mortiers et des enduits. Le calcaire dur, ou pierre de chaux, était présent dans les îles de Lerins. Il fut exploité pour la construction, au détriment des ruines romaines qui s'y trouvaient.

Enfin, le gypse, ou pierre de plâtre, était utilisé par les maçons. On importait aussi du calcaire de Cassis et de la pierre d'Arles qui se prêtaient à la sculpture et à l'ornementation des façades. D'une manière générale, les ouvrages étaient réalisés en pierre, le bois et le fer étaient réservés à la charpenterie et à quelques éléments précis du décor. La pierre apparente en blocs taillés régulièrement était assez rare, la qualité des gneiss et des calcaires jurassiques n'était pas favorable à cette mise en oeuvre particulière. Plus couramment, la pierre s'utilisait en moellons irréguliers bloqués dans un mortier, le tout habillé d'un enduit épais de chaux et de sable mêlés. L'enduit recevait un badigeon de chaux grasse colorée de pigments naturels. Les teintes variaient du blanc cassé à l'ocre rouge. Les soubassements étaient généralement plus colorés que les façades. Les annexes et les bâtiments des communs, dans les hôtels et villas étaient d'un ton soutenu plus foncé et s'opposaient au bâtiment principal généralement plus clair.

Les châteaux et villas usaient de faux appareils, de parements de briques ou d'enduits intégrant les agrégats de porphyre. Le matériau le plus couramment utilisé pour la couverture du toit, quelle que soit la forme et l'inclinaison des versants, était la tuile de terre cuite : tuiles plates ou tuiles canal. Parfois, elles pouvaient être vernissées et colorées. L'ardoise importée, était également très employée. A partir de 1860, une tuilerie ouverte à Vallauris remplaça souvent les ardoises italiennes.

Le bois de pin entrait dans la composition de certains ouvrages très rustiques, comme les chalets, parements, colombages, balcons ouvragés, lambrequins, vaisseliers ou consoles...

Le fer ou le zinc étaient utilisés pour la réalisation de galeries, vérandas, loggias, marquises, balcons... Les éléments en stuc alliaient chaux et poudre de marbre. Le décor en saillie était le plus souvent réalisé en pierre. Les noms des maisons étaient souvent gravés sur une faïence décorée en encadrant dans un pilier encadrant le portail d'entrée.

Les aménagements intérieurs nécessitaient l'importation de matériaux plus luxueux comme le marbre de Carrare ou le chêne pour les boiseries ou les parquets. Le décor des pièces était constitué de staffs ouvragés et de peintures murales que les ouvriers italiens se plaisaient à réaliser.

Avec le développement de la construction à Cannes, les entreprises de maçonnerie se multiplièrent. En 1893, on dénombrait vingt-sept entrepreneurs et maîtres-maçons.

Quels étaient donc les maçons qui construisaient sur la Croisette de si belles bâtisses, et comment la population cannoise réagissait-elle à cet envahissement ?

• *Les ouvriers du bâtiment*

Les ouvriers, pour la plupart immigrés, qui s'installèrent dans la deuxième moitié du XIXe siècle sur le littoral, d'où venaient-ils ?

Les uns, en minorité de nationalité française, arrivaient de l'arrière-pays (Breil, Sospel), du Cannet proche ou même des départements voisins, selon la traditionnelle migration saisonnière des "gavots" (les montagnards), qui aboutissait à l'installation définitive de familles entières en provenance des hauts cantons, des plaines du Var ou des montagnes des Basses-Alpes.

Un contingent beaucoup moins nombreux était constitué par les travailleurs arrivant d'autres régions françaises : Alpes du nord, Massif Central, Alsace-Lorraine après 1870 et même de Bretagne.

Cependant tout cela formait une troupe beaucoup plus faible que celle des immigrés étrangers : Belges, Suisses, Espagnols après les troubles et les grèves du début du siècle, Russes après les événements de 1906. Mais c'est surtout les Italiens en raison de la pauvreté et proximité du pays qui vinrent sur le littoral méditerranéen. En 1876, les Italiens forment un groupe de 1 500 personnes. Entre 1880 et 1884, on assiste à la venue massive de 3 200 familles d'ouvriers italiens et en 1901, elles sont 9 257 à Cannes. En 1906, les Italiens représentent 29,4% de la population cannoise. En 1911, sur 9 802 familles étrangères recensées, la majorité est italienne, mais beaucoup ont obtenu la nationalisation et les chiffres devraient être supérieurs. Les Piémontais forment le plus gros des ouvriers du bâtiment et des travaux publics. La majorité des entreprises chargées des constructions des villas et hôtels sont cannoises, à l'exception de quelques unes venues d'outre-Manche, à la demande de riches Anglais ; elles emploient massivement les Italiens.

Le nombre d'ouvriers sur un même chantier était très élevé. De 50 à 100 ouvriers pour la construction d'une villa, plus de cinq cents pour celle du "Grand Hôtel". Ceci explique en partie, la rapidité avec laquelle les édifices étaient bâtis. Le "Grand Hôtel" a pu être édifié et aménagé en à peine plus d'une année, entre le 10 juin 1863 et le 1er octobre 1864, et lorsqu'on sait l'importance de cet ouvrage et le luxe inouï de ses aménagements, on reste admiratif. Il en fut de même pour le "Cercle nautique". D'une manière générale, la construction d'une villa ne durait pas plus d'une année. Les villégiateurs choisissaient une parcelle, un architecte et une entreprise durant leur séjour hivernal et revenaient l'année suivante habiter dans leur nouvelle demeure. Ainsi, les entreprises devaient-elles faire diligence et s'assurer d'une main-d'œuvre permanente, nombreuse et qualifiée. La réalisation du second oeuvre était confiée à de petites entreprises ou à des artisans dont nous avons cité quelques noms précédemment. Leur nombre ne cessa d'augmenter jusqu'à la fin du XIXe siècle. En 1864-1865, on dénombrait déjà douze entreprises de maçonnerie, trois tailleurs de pierres, neuf serruriers, un plâtrier, huit ateliers de menuiserie, deux fournisseurs en bois de construction, trois vitriers, cinq peintres en bâtiment, deux peintres-décorateurs, un rampiste, huit tapissiers et marchands de meubles, chacun employant un nombre appréciable d'ouvriers.

Le salaire journalier d'un ouvrier travaillant 10 heures par jour, en francs, variait en 1889 de 2,50 francs (briquetier, tuilier) à 3,00 francs (terrassier, peintre), 4,00 francs (menuisier) et jusqu'à 5 francs (maçon et tapissier).

Quand on sait qu'une villa du boulevard de la Croisette coûtait entre 150 000 et 200 000 francs, on imagine aisément que ces dernières ne pouvaient être réservées qu'à quelques privilégiés. Ce prix ne comprenait pas d'ailleurs l'achat du terrain de base qui devait augmenter proportionnellement à la célébrité et l'aménagement de la Croisette.

• **La spéculation des terrains sur la Croisette**

Le boulevard de la Croisette est devenu un des quartiers les plus élégants de Cannes et dépasse même peu à peu le quartier anglais à l'ouest. Les hôtels et les villas ne vont cesser de s'y multiplier, et les propriétaires sédentaires, d'abord peu enclins à la vente de leurs terres, cèdent à la tentation. En 1863, le terrain du "Cercle nautique" de 3 000 m² est vendu 18 francs le m² soit 54 000 francs. L'année suivante, les terrains du boulevard passent à 20 francs le m² pour des terrains de 1 000 à 1 500 m². Après 1864 et l'élargissement de la voie, les terrains atteignent 40 francs le m². Les surfaces diminuent alors que les prix augmentent et dès 1870, les terrains se font plus rares sauf dans la presqu'île.

Aussi, Armand de Pontmartin pouvait-il écrire à un correspondant en 1870 : "Vous avez une cinquantaine de milliers de francs disponibles ; au lieu de les jouer en bourse, achetez un certain nombre de mètres de ce terrain privilégié, faites venir un architecte et un jardinier, allez faire un tour de promenade. Quand vous revenez votre jardin est en fleurs, votre maison vous montre ses galeries et terrasses. Vous allez faire un deuxième tour de promenade et à votre retour, on vous offre 10 000 francs de bénéfices. C'est de cette façon que nous entendons à Cannes le bâtiment, le jardinage et la hausse." (20). Certains Cannois s'enrichissent et la manne financière apportée par les hivernants et les investisseurs, transformèrent les activités de la ville, qui suivirent les mutations des nouveaux besoins et goûts de ses hôtes.

La surface agricole diminua. En fait, si quelques Cannois prirent part aux opérations immobilières et à la création de magasins et de banques, les grands hôtels et les villas ont été bâtis par des personnes venues d'ailleurs, Parisiens, Lyonnais ou étrangers.

Les années 1880 sont l'ère des investissements massifs de capitaux extérieurs, surtout dans l'immobilier. C'est l'âge d'or de la spéculation. De 1881 à 1883, le nombre des ventes immobilières est multiplié par sept. La fureur de cette spéculation sur terrains et maisons est incroyable. Une compagnie de transaction, venue à Cannes, détient pour soixante millions de terrains... somme fabuleuse pour l'époque. Les terrains en bordure de mer sont, avec ceux du centre-ville, parmi les plus chers de Cannes. Les terrains donnant sur le boulevard de la Croisette sont l'objet d'une surenchère. En 1881, le m² se vend 51 francs ; en 1884, le prix est déjà multiplié par deux, soit 102 francs le m².

Les spéculateurs sont presque tous étrangers à la ville de Cannes. Ils sont à la fois villégiateurs venus de grandes capitales européennes, et investisseurs de toutes catégories, ayant pour principal objectif de placer les capitaux dans des terrains à lotir, ou dans des constructions qui apporteront des bénéfices lors de leur revente. Ainsi la Société Foncière Lyonnaise filiale du Crédit Lyonnais, fut créée à Paris en 1879 pour des opérations foncières d'envergure.

Elle siégeait 10, boulevard de la Foncière (futur boulevard Carnot) à Cannes. Les plus beaux sites étaient vierges et à prendre. Les spéculateurs se groupent en sociétés pour acheter des terrains, les lotir et les revendre avec de gros bénéfices. C'est ainsi que face au grand nombre de transactions, de 1880 à 1884, les agences immobilières et les compagnies d'assurances se multiplièrent. Sur la Croisette entre l'hôtel du Midi et la villa Saint-Honorat se trouvait l'agence immobilière Andrau et Cie, disparue en 1910. On comptait douze compagnies d'assurances à Cannes en 1885 ; elles étaient soixante en 1914 et dix-neuf agences immobilières (21). Parmi les spéculateurs, on voyait aussi des notables cannois tel Charles Baron, constructeur, promoteur et architecte qui achetait des terrains, même parfois aussi des maisons en démolition dont il faisait des maisons de rapport qu'il louait, comme la "Maison Baron" au début de la Croisette.

Dans le secteur hôtelier, on trouvait des capitaux anglo-saxons, ainsi Henri Ruhl qui fonda en 1906 à Londres, la "Société Casino Municipal Cannes Limited" société anglaise à responsabilité limitée dont l'objet était l'exploitation du Casino, nous en reparlerons. En 1909, il créa la "Société Ruhl's Cannes Carlton-Hôtel Limited".

La fièvre spéculative fut ébranlée par la crise de 1884 à Cannes avec la faillite des deux banques locales. La banque Rigal, plus ancienne banque de Cannes, fut fondée en 1835 par François Rigal. Administrée depuis 1862 par son fils, elle jouissait d'une solide réputation. Lorsqu'elle ferma ses portes le 18 mai 1884, la consternation fut générale (22) ; alors que les affaires semblaient plus prospères que jamais, ce krach fut provoqué par une panique générale. Le bruit courait que les capitaux engagés par la banque Rigal dans des spéculations de terrains, étaient compromis. Aussitôt les clients voulurent retirer leur argent. Du 1er janvier au 1er mai, près de cinq millions furent remboursés par la banque. Mais toutes les demandes de retrait ne purent être satisfaites car elles étaient trop nombreuses en même temps. La banque Rigal se vit dans l'obligation de fermer, alors que son actif dépassait son passif de quatre millions et demi. Le bilan révéla en effet que son actif était de 18 500 000 francs et son passif de 14 000 000 francs (23) ; cette catastrophe n'est pas sans liaison avec la situation générale de la France à la même époque. La faillite de "L'Union Générale" le 19 janvier 1884 fit un krach de 600 000 francs et provoqua une panique en bourse et une série d'années noires pour le pays. La faillite Rigal entraîna celle de la banque Barbe Patterson dont le directeur était vice-consul d'Angleterre, le 23 juin 1884.

Cette crise vit la dissolution de plusieurs sociétés à Cannes et compromit les investissements immobiliers pendant quelques années. Les activités du bâtiment se ralentirent entre 1900 et 1914 par rapport à la période précédente, à cause du renchérissement spéculatif des coûts des terrains restants et de l'évolution des goûts des hivernants préférant l'hôtel aux villas en saisons. Ouvriers, capitaux, demandes des hivernants, architectes, concours des Cannois, site magnifique et matériaux disponibles, tout était en place pour faire naître les plus beaux édifices et villas d'une époque qui se voulait "Belle".

• Les constructions

Avant 1870, il n'existait que deux villas sur ce boulevard (villas "Saint-Honorat" et "Quatre saisons"). Mais de 1870 à 1914, il se couvrit de magnifiques demeures et compléta son parc hôtelier. Rendues nécessaires par l'afflux des hivernants, ces constructions étaient de styles très différents et les hôtels prirent des allures de palais ; enfin, un nouveau casino vint s'ajouter à ces bâtiments où se concentrait l'élite hivernante. A la veille de guerre de 14-18, le boulevard de la Croisette était l'image du luxe et du goût des nantis de ce monde. Il faisait partie des sites les plus beaux et les plus recherchés de toute l'Europe.

• *Les villas de la Croisette*

Ces villas, architecture de la villégiature hivernale, sont des univers régis par la richesse, les vertus et les plaisirs du temps. Elles appartiennent au monde des illusions et des apparences, réservées à une élite ; elles s'imposent au regard, forcent l'admiration, suscitent l'étonnement, mais ne laissent jamais indifférents. Entourés de jardins splendides, elles furent bâties par des propriétaires aussi divers que fortunés et changèrent souvent de mains, sur ce boulevard si convoité. De 1870 à 1879, douze villas voient le jour sur le boulevard de la Croisette ; dans l'ordre d'implantation, du départ du boulevard au pont de la Baume, furent bâties (24) :

Nom de la construction	Année de la création	1er propriétaires et successeurs
Maison Baron	1873 sur les dunes	Charles Baron (architecte)
Maison Guichard	1871 sur lais de mer	Jacques Guichard (architecte) Joseph Guichard (ingénieur) son fils, en 1902

Nous pouvons noter que les propriétaires, ayant fait bâtir ces villas dans la partie située entre le début de la Croisette et le Cercle nautique, étaient des notables de la ville, (architecte, négociant, marchand) dont les fortunes s'étaient faites sous le Second Empire. Les villas au-delà du Cercle nautique furent bâties par des personnes étrangères à Cannes, mais toujours très fortunées : duc de Trévis, comtes de Bardi et Caserta, messieurs de Flury et Duhomme, la veuve de Marco del Ponte née O'Brien, donc étrangère, la veuve Jouffroy de Paris. Les Cannois n'affectionnaient pas particulièrement la seconde partie de la Croisette ; les personnes étrangères étaient plus aventureuses et précurseurs. Il faut ajouter que les villas des étrangers avaient de vastes jardins, alors que celles de début de la promenade, appartenant au Cannois, n'en disposaient pas, ou d'un plus petit, parfois à l'arrière de la maison. Plus on allait vers la presqu'île et plus les espaces séparant les bâtisses étaient larges (25).

De 1880 à 1895 : dix-huit villas sont construites comblant peu à peu les terrains vierges du boulevard. Dans l'ordre d'implantation sur la voie furent bâties (26) (27) :

D'autres abritaient des cabinets de tailleurs, de dentistes, de docteurs, telles les villas "Denise" ou "Britannique". La villa "Numa Blanc" avec ses salons, était l'atelier du photographe du même nom, puis de son successeur. Elle était très fréquentée par les hivernants qui appréciaient les talents de portraitiste du maître.

Enfin la villa "Sainte-Anne" était occupée au rez-de-chaussée par une brasserie de Genève et pendant quelque temps par un restaurant "Frascati".

La villa "Bagatelle" abritait une salle d'expositions et de ventes d'automobiles en 1911 (28).

Les autres villas étaient les résidences secondaires de personnages fortunés en saison. La villa "Marie-Thérèse" appartenait à la famille Bourbon des deux Siciles, représentée en ce lieu, par le comte et la comtesse de Caserta. Ils vinrent chaque année de 1875 à 1914. Neuf de leurs enfants y naquirent et la villa fut le point de ralliement de cette nombreuse famille. Au rez-de-chaussée, la chapelle servit de cadre au mariage de leur fille, la princesse Marie-Christine de Bourbon des deux Siciles avec son Altesse Impériale et Royale, l'Archiduc Pierre-Ferdinand d'Autriche-Toscane. Un grand dîner fut servi dans le spacieux salon de la villa auquel participait une pléiade de princes (29).

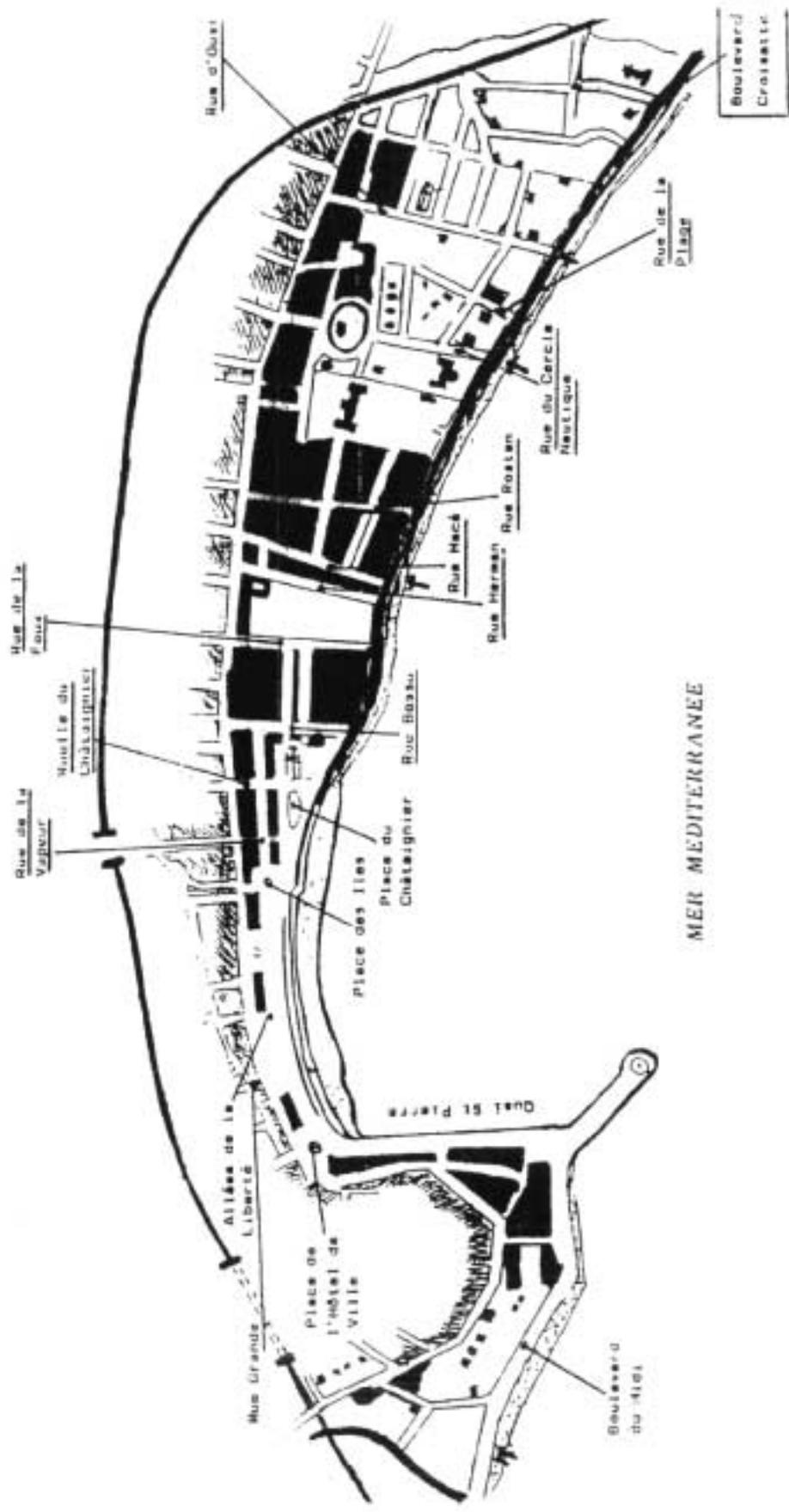
Des villas luxueuses étaient entièrement louées pour l'hiver. La villa "Des Bambous" était régulièrement occupée par des familles aisées de la colonie étrangère.

Entre ces maisons, les jardins furent peu à peu comblés par des magasins, des agences immobilières et entre les villas "Lérina" et des "Bambous", un manège vélocipédique s'installa en 1898.

Villa "Finaz"	1889	Jean Finaz
Villa "Sainte Anne" dite pavillon "Sainte Anne" puis "Villa Miramar"	vers 1890	Monsieur Agaud Monsieur Sicard (directeur de la Caisse des Crédits de Nice) l'acquiert en 1895. Il en vend une partie au rez-de-chaussée pour une Brasserie de Genève et loue l'autre partie ; en 1904, il la réaménage complètement en la rebaptisant "Villa Miramar"
Villa "Des Enfants"	1894	Xavier Ruel (propriétaire rentier)
Villa "Denise"	entre 1894 et 1895	Monsieur Payan D'Augery Madame Vincent (rentière) en 1896
Villa "Numa Blanc"	1895	Numa Blanc (photographe) Blanc de la Barthe (peintre) en 1888 Henri Gaudichon (photographe) en hérite en 1901 Jules Heunocques en 1911 l'achète
Villa "Romana" puis Villa "De la Brise"	1880 sur dunes	Madame Leader Temple John Joseph Gensoul la rebaptise en 1901 en "Villa de la Brise" Charles Baron l'achète en 1911
Villa "Bagatelle"	1881	Barthélémy Girodon. Elle passe à sa veuve en 1887 Monsieur Solignat l'achète en 1888 et l'agrandit Lucien Mathelin (ingénieur) l'acquiert en 1911
Villa "Sainte Claire"	Vers 1885-1886	Mademoiselle M. de Pradou Docteur Rostan en 1901 ; elle passe à sa veuve en 1906

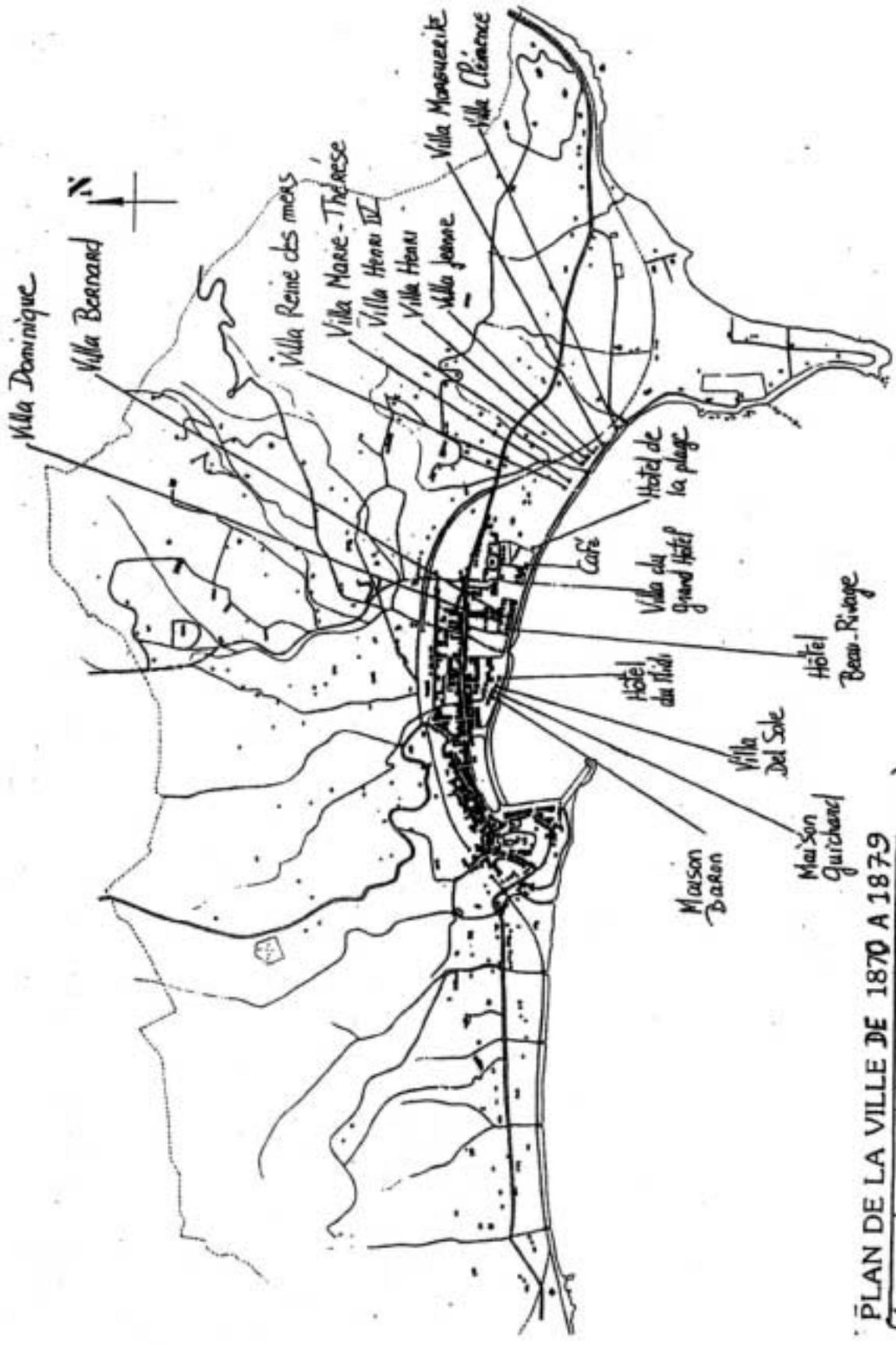
Villa "Britannique" puis villa "Bénédictine"	1880	Eugène Serrailleur. Elle passe à sa veuve en 1882 Charles Gilbert en 1897 qui la rebaptisera en 1901 "Villa Bénédictine"
Villa "Lehault" puis villa "Saint Michel"	1893 sur dunes et lais de mer	Henri Lehault (de l'Aisne). Elle passe à sa veuve en 1898 Antoine Campedieu (négociant) l'achète en 1910 et la rebaptise "Villa Saint-Michel"
Villa "Rose-Marie"	Vers 1885-1886 sur pâtures	Serrailleur puis sa veuve
Villa "Husson" puis villa "Saint-Georges"	1881 sur dunes et lais	Louis Husson (rentier) puis à sa veuve en 1899 Jules Van Derwale en 1891 La Baronne de Baude l'achète en 1895 et la rebaptise "Saint-Georges" ; elle deviendra l'hôtel Bleu-Rivage
Villa "Saint-Hubert"	1895	Tollin (agent de change à Paris) Charles Thurneysen (rentier) l'achète en 1898 et la fait agrandir Clarisse Meissonnier de Paris l'acquiert en 1906
Villa "Lerina"	1895	Jean Saissy (marchand de grains) Gillet (négociant) l'acquiert en 1901
Villa "Les Bambous"	1888	Veuve Borget qui l'agrandit en 1889 Henri Amic l'acquiert en 1906
Villa "Saint-Laurent"	1888	Monsieur Schwartz Brown Westhead l'achète en 1897 Alice Asthework Meigh en hérite en 1901
Villa "Du Repos" puis villa "Sainte-Geneviève" puis villa "Samothrace"	1882	Paul de Canclaux ministre plénipotentiaire à Paris Monsieur Schwartz l'acquiert en 1892 et la rebaptise "Sainte Geneviève" Marie Kinceler l'achète en 1910 et la rebaptise "Samothrace"
Villa "De la Plage"	1895	Félix Girard époux Woogg

Certaines de ces maisons ont été achetées puis très vite divisées en appartements locatifs. Les maisons Del Sole, Baron, Guichard, Miramar comptaient entre deux et quatre locataires, plus les concierges.

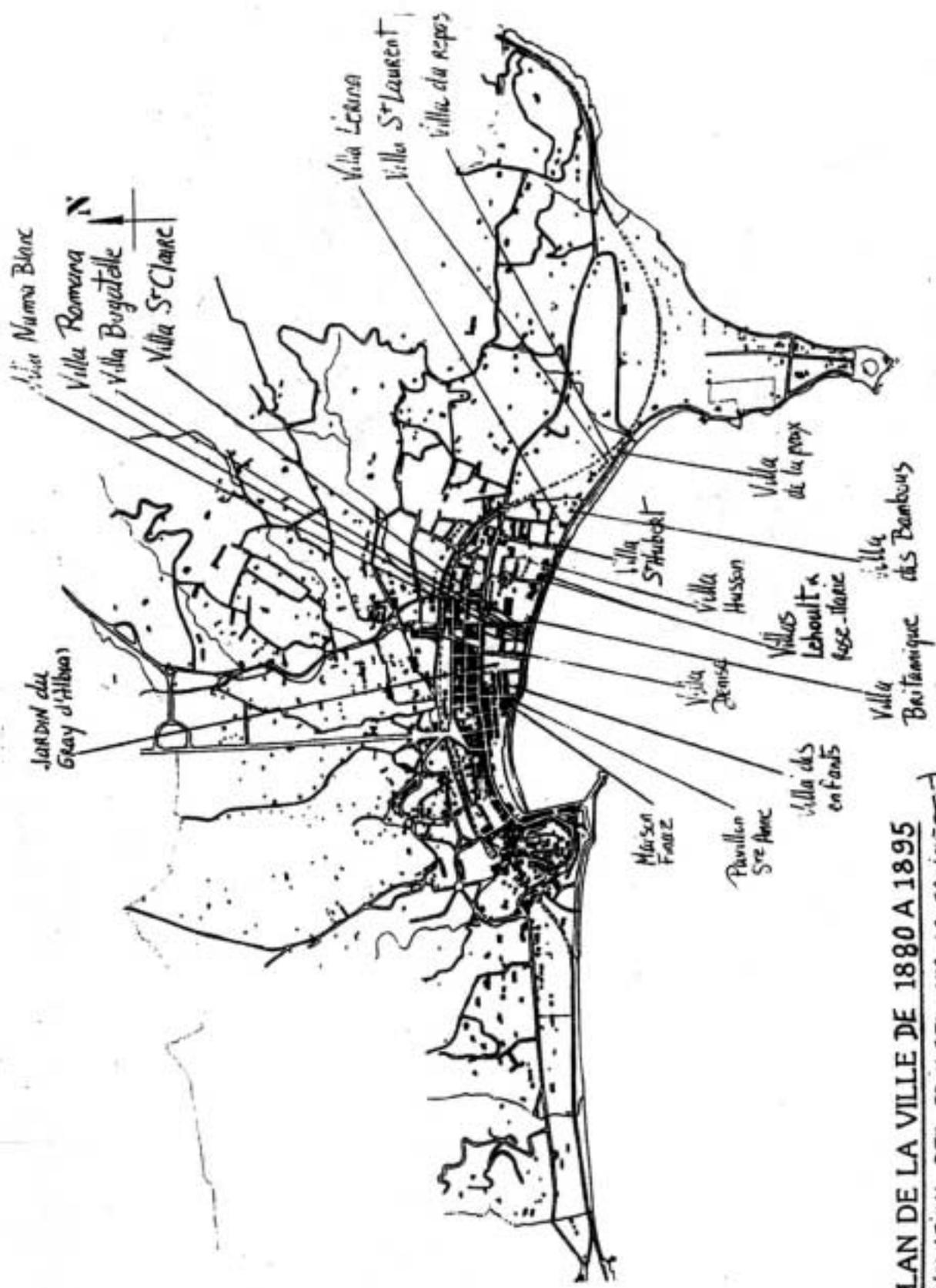


CENTRE-VILLE 1875

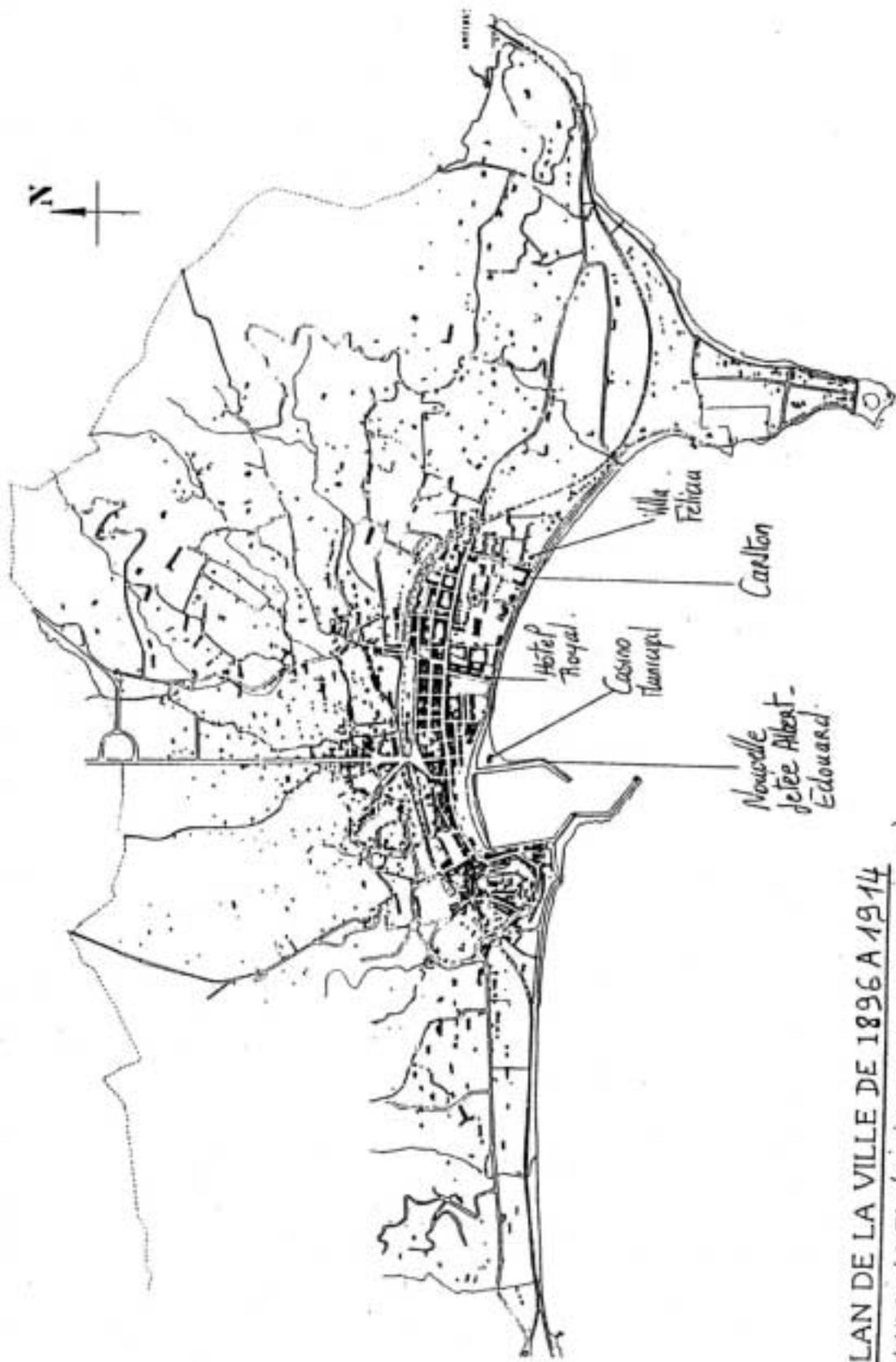
Les Rues menant à la Croisette



PLAN DE LA VILLE DE 1870 A 1879
 (ÉVOLUTION DES ÉDIFICES SUR LA CROISSETTE)



PLAN DE LA VILLE DE 1880 A 1895
 (ÉVOLUTION DES ÉDIFICES SUR LA CROISSETTE)



-PLAN DE LA VILLE DE 1896 A 1914
(EVOLUTION DES ÉDIFICES SUR LA CROISSETTE)

Après 1895, une seule villa sera construite sur la Croisette. En 1896, la villa "Félicia" est bâtie par Mangini, ingénieur à Lyon. Par contre, la villa "Des quatre saisons", la plus ancienne du boulevard, sera remplacée (démolie ou transformée) par l'hôtel New Royal appartenant à Dupuy vers 1896-1897. Cet hôtel offrait salon-fumoir, salle de billard, chambre avec salle de bains. Il était doté d'un ascenseur, d'une cuisine raffinée et d'un jardin d'agrément ; mais il ne rivalisa jamais avec les luxueux hôtels du reste de la promenade. Cette baisse de la construction était due à la diminution des terrains et à leur cherté, ainsi qu'aux nouvelles habitudes des hivernants qui préféraient l'hôtel, à l'entretien ou à la location d'une villa. Mais en 1914, la Croisette constitue déjà la partie la plus somptueuse de la ville et la plus représentative d'une station classée parmi les plus élégantes du monde. A quoi ressemblaient ces constructions ?

Elles reflètent les goûts et les origines des hivernants. Ce sont souvent des pastiches d'époques passées. Certaines s'inspirent de la Renaissance, d'autres du Moyen-Age avec leurs tourelles. L'Orient était aussi en vogue et on pouvait retrouver mosaïques et arabesques. Ces productions s'opposaient aux maisons traditionnelles de la région, où chaque élément du bâti répondait à un modèle unique transmis de génération en génération. L'engouement de l'aristocratie et de la grande bourgeoisie européenne pour la reconnaissance des civilisations anciennes et des cultures "exotiques", à l'heure de la révolution industrielle et du progrès des sciences et des techniques, influence les constructeurs. L'architecture est alors "l'art de projeter des édifices destinés non seulement à satisfaire aux besoins physiques des hommes, mais encore à parler à leur imagination" (30). C'est par l'association de formes anciennes, d'éléments contemporains et par l'utilisation des techniques nouvelles que les architectes ont exprimé une nouvelle architecture susceptible d'étonner, de surprendre, d'enthousiasmer. Leur rôle est "bien construire et réaliser au mieux, les conditions de commodité et d'harmonie plastique" (31), conformément aux aspirations de leurs commanditaires qui véhiculent des goûts et des modes venus d'ailleurs.

Les villas se dressent sur le boulevard de la Croisette dans un site privilégié par sa beauté, sa douceur, sa lumière. Elles s'établissent en dehors de l'agitation du centre urbain, dans une nature encore sauvage. La recherche d'un cadre idéal pour séjourner chaque hiver, là où tous ceux de même condition aspirent à se rassembler, autorise les constructeurs à toutes les libertés, toutes les inventions.

Symboles de l'ascension sociale et de la richesse, ces demeures sont celles d'hommes de goût et de culture, celles de collectionneurs, d'amateurs d'art. Ces villas, il y en avait de plusieurs sortes, étaient édifiées sur des terrains allant de mille à dix mille m², toujours entourées d'un jardin et possédaient des communs. Sur le boulevard de la Croisette, l'étude des cartes postales anciennes et des différents renseignements et plans de villas découverts dans les archives, laisse apparaître plusieurs catégories de villas (32) :

Les villas classiques privilégient la symétrie. Le décor des façades est sobre et élégant. Dans la plupart des cas, elles s'élèvent sur trois niveaux au-dessus du sous-sol. La répartition des espaces intérieurs est identique à celle des grandes demeures, bien que les pièces soient plus modestes. Un jardin au tracé paysager agrmente la bâtisse. Elles sont édifiées principalement entre 1870 et 1885. Les villas "Baron, Finaz, Guichard" sont représentatives de ce style.

Les villas à plan carré sont les plus nombreuses et correspondent à un type largement répandu entre 1870 et le début du XXe siècle. On les doit beaucoup aux architectes cannois Laurent Vianay, Charles Baron et Marius Guichard. Elles s'inspirent du modèle classique. Le type le plus courant s'élève sur trois niveaux, de même hauteur au-dessus d'un sous-sol à demi-enterré. Les quatre façades de mêmes dimensions s'ordonnent dans la symétrie et comptent généralement chacune, trois travées de fenêtres. La façade principale, exposée au sud, est précédée d'un perron et d'un escalier donnant accès au jardin. Dans la majorité des cas, elle est surmontée d'un amortissement sculpté : pilastre, fronton, corniche et entablement sont les principaux éléments du décor. La disposition des pièces intérieures témoigne aussi de volontés classiques. Le rez-de-chaussée comprend un grand-salon et une chambre ouverte sur le jardin. La salle à manger, le hall et l'escalier tournant sont situés sur l'arrière. Les étages sont occupés par six ou sept chambres. Les services et pièces pour les domestiques sont regroupés au sous-sol. Les villas "Saint-Honorat", "Marguerite" ou "Marie-Thérèse" étaient représentatives de ce type. Au début du XXe siècle l'ornementation voit apparaître la céramique, le bois, les briques vernissées, des frises, des médaillons ou des guirlandes peints ou sculptés, dans les angles et les parties hautes des murs des bâtiments.

La Croisette avait aussi trois modèles de maison-château à tourelles : la villa "Henri IV" était de grandes dimensions. Les salons, la salle à manger, la bibliothèque, la chapelle occupaient le rez-de-chaussée. Les chambres de maîtres et des invités se regroupaient dans les étages. Au sous-sol se trouvaient les services. Le style de ces constructions variait selon le goût et les désirs des maîtres d'ouvrage. Nombreuses étaient celles de style anglais, répliques de manoirs néogothiques avec encadrements de fenêtres décorés, balcons ouvragés, toits en pointe. Ces demeures intégraient plusieurs dépendances : communs, conciergerie, chalet pigeonier. Le jardin soigneusement dessiné, s'animait de nombreux éléments minéraux, tels que grottes, rocailles, ponts passerelles, escaliers, etc.. Ce sont des variantes de la villa à plan carré. L'intérieur est quasi-identique, mais au bâtiment principal élevé sur deux niveaux, s'ajoutent des tourelles d'angles. Les ouvertures sont habillées de pavements en briques, de chaînages en pierre, d'enduit coloré et de badigeons à la chaux. A son emplacement, s'élève de nos jours, un immeuble contemporain. La villa "Des bambous" construite par Victor Laloux, était un magnifique exemple de villa-château, dont les plans nous donnent un réel aperçu du genre, et qui nous rappelle l'Italie. Il reste encore aujourd'hui sur la promenade, un vestige de villa-château (la villa Saint-Hubert) qui nous permet d'apprécier la beauté de l'ensemble, même si le parc a disparu sous les constructions, et même si les façades ont subi plusieurs ravalements plus modernes. Ces villas-châteaux étaient très prisées au XIXe siècle.

Enfin, la villa "Henri" fut édifée dans le style des chalets. C'était une catégorie à part. Il s'agissait de petites unités rustiques à moindre frais pour les besoins de la villégiature. Ils furent édifés entre 1870 et 1885. Ils s'élevaient sur trois niveaux. Le dernier étage était occupé par les combles d'un toit à deux versants fortement inclinés. La façade en pignon, étroite et haute, était percée d'ouvertures régulièrement disposées. La pierre, la brique, le bois entraient dans la composition de cet ensemble. Les façades élevées sur un soubassement de pierre en moellons irréguliers s'animaient de parements de briques, de colombages et de balcons de bois ouvragés. Des lambrequins dentelés ornaient les rives d'un toit dont les débords reposaient sur des consoles également en bois. Dans l'espace intérieur réduit, une douzaine de personnes pouvaient cohabiter. Le rez-de-chaussée était occupé par un petit salon, une salle à manger et un office. Un escalier étroit menait aux cinq ou six chambres des étages. La cuisine, les caves à vin et à bois se situaient au sous-sol. Il n'en reste rien sur la promenade de nos jours.

Beaucoup d'immeubles modernes portent encore les noms de ces villas. Au début du boulevard, en s'engageant dans les rues perpendiculaires, on peut encore voir l'arrière ou le profil de quelques villas : "Denise", "Numa Blanc", "Baron", "Miramar" dont seules les façades ont vraiment été modernisées et transformées. Néanmoins, il faut beaucoup chercher pour retrouver traces de ces villas magnifiques d'une époque révolue.

• *Les nouveaux hôtels de la Croisette*

A côté des villas et des premiers hôtels "Gönnet", "Gray d'Albion", "Grand Hôtel" et "Beau Rivage", l'afflux des hivernants et leur demande croissante en séjours hôteliers, obligèrent la municipalité à augmenter les structures d'accueil, qu'elle fit aménager de façon toujours plus luxueuse et confortable, à la demande des saisonniers toujours plus exigeants.

De 1870 à 1914, quatre hôtels voient le jour :

- En 1871 est construit par Charles Cresp, parfumeur à Grasse sur une propriété familiale, "l'hôtel du Midi". En 1880, M. Chabaud en devient propriétaire et il est rebaptisé hôtel "Richelieu" en 1895. En 1910, les bâtiments seront transformés pour accueillir la Banque de France qui existe toujours sur le boulevard.

- En 1895, la villa des "Quatre saisons" est démolie ou réaménagée en "Hôtel Royal" puis "New Royal". Il appartient à M. Dupuy, puis il passera à Mme veuve Emangard. De cet hôtel disparu, il ne subsiste aujourd'hui que son nom sur la devanture du café-restaurant bâti à l'emplacement du jardin de l'hôtel.

- Enfin, une maison appartenant à Marius Aune, négociant propriétaire à Cannes, devient "l'Hôtel de la Plage" en 1870, grâce aux transformations de Laurent Vianay. Il deviendra successivement propriété de M. Neef de 1883 à 1896, de M. Aune et sa femme jusqu'en 1906, de M. Girard jusqu'en 1910 ; il sera racheté par Henri Ruhl pour bâtir la deuxième partie du célèbre "Carlton" dont nous reparlerons.

Selon le Guide Annuaire de Cannes, ces hôtels de premier ordre offraient tout le confort désiré avec ascenseur, pension raffinée et remises pour cycles et automobiles. Mais ils n'égalèrent jamais les hôtels-palais du boulevard. Ils faisaient partie de la classe des Grands-Hôtels. Ils recevaient une clientèle moins attachée au décorum et à tous ses aménagements. Ils étaient construits sur un modèle plus méditerranéen (hôtels "du Midi", "de Plage" ainsi que le "Gönnet et de la Reine").

Ces hôtels avaient une architecture plus sobre, privilégiant la symétrie. Edifiés sur un plan rectangulaire, ils se référaient à une architecture néo-classique comprenant quatre ou cinq étages sur un rez-de-chaussée suffisamment élevé pour donner du volume aux pièces (réception). Ils se composaient d'un corps central encadré de deux pavillons. L'entrée est précédée d'un porche monumental ou abritée par une marquise, parfois une véranda. Le nom de l'hôtel s'inscrivait sur le haut de la façade. Un vaste hall conduisait à l'escalier reliant les étages, tandis que les escaliers secondaires occupaient chaque extrémité* du bâtiment. Au-dessus des étages, un large couloir central desservait appartements et chambres. La majorité des grands hôtels bâtis entre 1850 et 1895 répond à cette description, bien que chacun ait sa propre originalité. Nombreux sont ceux qui, aujourd'hui, ont été transformés en copropriétés (hôtel "Gönnet et de la Reine", "Gray d'Albion", "Royal") ou ont disparu (hôtels "de la Plage" "Richelieu").

Les années 1890 marquèrent un tournant dans les habitudes des villégiateurs qui préféraient de plus en plus l'hôtel à la villa ; peu à peu les hôtels devinrent les bâtiments les plus représentatifs de l'époque. La structure des hôtels luxueux fut conditionnée par les exigences des clients étrangers qui s'attendaient à trouver le même luxe, le même espace, la même provenance domestique que dans leurs propres demeures et châteaux.

On abandonna le plan carré pour un plan en longueur, afin de bénéficier du meilleur ensoleillement possible et de la vue sur la mer. L'entrée était imposante. Il faut détruire 1 légende selon laquelle ces hôtels du bord de mer manquaient de clients au siècle dernier. 1 preuve en fut l'agrandissement du "Gray d'Albion" en 1874. Dans les années qui suivirent, k hôtels devaient se tenir à la pointe des aménagements pour se différencier des autres hôte moins luxueux. Peu à peu, les hôtels-palais apparaissaient et le "Carlton" en fut le plus beau fleuron avec le "Grand-Hôtel" souvent réaménagé.

Ces hôtels-palais voyaient les travées centrales et les extrémités du bâtiment légèrement saillir de l'ensemble. On les couronna de toits en pavillon, puis en coupoles. L décor privilégiait un classicisme de bon ton. Les dispositions intérieures se rapprochaient de 1 villa, car le rez-de-chaussée était entièrement occupé par le hall, les salons et les salles d restauration. Un escalier monumental menait aux cinquante à trois cents chambres réparties si quatre ou cinq niveaux. De longs corridors donnaient accès à vingt ou trente suites, où l'o disposait d'un salon, d'un cabinet de toilette privé (33).

Il arrivait que l'on prévoie des chambres pour les domestiques, proches de celles de maîtres, mais qui donnaient sur l'arrière du bâtiment. Sinon, ils étaient relégués avec les malle au dernier étage.

Lentement, mais sûrement le confort moderne investit l'hôtel sous diverses formes.

En 1868, l'hôtel "Victoria" de Nice fut le premier des Alpes-Maritimes à dispose d'un wagon ascensionnel mû par une machine à vapeur. Vingt ans plus tard, la plupart de hôtels auront un ascenseur hydraulique. Les palaces furent les lieux de toutes les inventions éclairage électrique, chauffage central, garage, eau chaude dans les chambres dotées de lavabo dès 1880. Pour assurer la rentabilité, l'hôtel devait être plein et n'ouvrit que pendant la saison hivernale.

Dates d'ouverture des hôtels de la Croisette (34) :

Hôtel "Beau-Rivage"	du 1er novembre au 15 mai
Hôtel "Gray d'Albion"	du 1er octobre au 1er juin
Hôtel "Gonnet et de la Reine"	du 1er octobre au 1er juin
Hôtel "Carlton"	du 15 novembre à fin avril

Il est intéressant de noter que le "Royal Hôtel" cosu, mais ne faisant pas partie de la classe des palaces et à la limite du type "grand hôtel", restait ouvert toute l'année avec un prix de pension de 10 francs par jour, au lieu de 15 ou 18 francs pour le "Carlton" ou le "Grand-Hôtel", le plus cher de tous. L'hôtel "Gönnet et de la Reine" avait du mal à suivre de niveau de ces deux derniers hôtels, tout en offrant une pension à 14 francs par jour. Les hôtels de catégorie inférieure se situaient entre 8 et 10 francs par jour de pension, dans la rue d'Antibes ou de la Gare.

La restauration restait un service majeur pour les hôtels du boulevard ; la cuisine et ses annexes étaient un monde à part avec une armée de serviteurs hiérarchisée et disciplinée. L'on distinguait la table d'hôtes où tous les convives étaient assis ensemble (elle disparaîtra peu à peu au XXe siècle), de la salle à manger où l'on servait le menu à des tables particulières, et du restaurant où l'on servait à la carte.

Les loisirs n'étaient pas oubliés. Une partie du rez-de-chaussée était réservée aux salons de lecture, fumoir, billard, conversation avec parfois un gymnase ou une salle d'escrime, le tout, s'ouvrant sur le jardin ou le parc, où l'on pouvait jouer au croquet ou au tennis. Des soirées dansantes étaient souvent organisées dans le hall décoré à cet effet. Dans l'absolu, tout était fait pour que l'hôtel réponde à tous les besoins de sa clientèle. N'être rebuté par aucun caprice était la clef du succès de ces hôtels. Quand le voyageur demandait à descendre dans un hôtel-palais, il souhaitait être considéré comme l'hôte unique d'un cadre à aucun autre comparable. Les têtes couronnées, la haute société, les princes de la finance, de l'industrie, du commerce aimaient à retrouver au cours de leurs séjours, le grand luxe auquel ils étaient habitués. En contrepartie, cette clientèle dépensait sans compter. C'est d'ailleurs les étrangers qui lancèrent et gèrent ces grands hôtels et hôtel-palais et osèrent une architecture nouvelle sur la Côte d'Azur.

Ces hôtels, "Grand-Hôtel" et "Carlton" étonnent par la diversité des conceptions, et cette opposition entre un environnement typiquement méditerranéen et des bâtiments inspirés par une autre forme de civilisation. On en est donc amené à se demander ce qui a pu pousser les promoteurs et les architectes de l'époque à choisir ce style.

L'hôtel-palais, le "palace" est né en Suisse. C'est au cours du XIXe siècle, que l'hôtellerie de luxe prit forme, avec des hommes comme Johannes Baur ou Henri Fraisse, qui édifia en 1838-1839 l'hôtel Gibbon à Lausanne. Il semble toutefois que le premier palace ait été allemand. C'est l'architecte Weinbrenner qui en 1807 transforma un couvent de capucins en hôtel de luxe à Baden-Baden. Ces hommes donc peu à peu mirent au point ce qu'il est convenu d'appeler le modèle suisse des hôtels de luxe ; dans les années 1920-1930, nous assisterons à la naissance du modèle américain dont le boulevard de la Croisette s'est peu à peu couvert, en remplacement des hôtels du XIXe siècle.

A l'époque, il était bien naturel de s'emparer de ce modèle quand il s'agit d'équiper la Riviera et la Croisette en hôtels de luxe. Les grands architectes hôteliers de l'époque, comme Charles Dalmas ou Laurent Vianay, n'avaient pas d'autre choix pour construire un palace, ils devaient refaire en l'aménageant, un palace suisse. Cela n'avait d'ailleurs rien de choquant, ni pour les habitants, ni pour les autorités qui avaient l'habitude de côtoyer des architectures importées, grâce aux belles villas déjà construites sur la promenade. L'hôtel-palais devait être identifiable par sa forme, son apparence et ses services. Ceux qui n'appartenaient qu'au demi-monde, étaient encore plus attachés aux signes extérieurs de richesse, ce qui leur conférait le statut qu'ils recherchaient. Le grand escalier était exigé car pour se rendre des chambres au restaurant, ou aux salons, il fallait l'emprunter. On était "habillé" et tout le personnel en grande tenue et le directeur vous y saluaient. L'escalier était le lieu où l'on se faisait admirer. On jugeait les toilettes, les mines et on allait au devant de ses amis, car tout le monde se connaissait dans ces hôtels. Les différents salons jouaient également un grand rôle social ; c'est là qu'on se rencontrait. Ils étaient réservés à ceux qui habitaient l'hôtel ; seuls quelques invités pouvaient y pénétrer, mais il n'était pas question d'y voir défiler des gens de l'extérieur comme de nos jours.

La vue attrayante sur la mer, fit repenser l'art des baies vitrées, des colonnades, des loggias, des tours pour donner l'effet d'un riche décor ; on recherchait, sur les façades, le spectaculaire ; on rajoutait rotondes et vérandas, à la différence des constructions traditionnelles méditerranéennes qui préféraient en général de petites ouvertures. C'est donc en partie la clientèle étrangère qui a imposé sur la côte cette architecture d'accueil ; les habitants ne participaient guère à cette révolution artistique sauf en ce qui concerne la mutation de certaines activités liées au tourisme (commerce, immobilier) mais qui ne touchaient qu'une minorité cannoise. Dans les hôtels on fit appel à des étrangers aussi bien pour la construction, l'entretien que pour l'administration.

L'hôtel "Gray d'Albion" est géré par Foltz, le "Carlton" est géré par Ruhl et le "Grand Hôtel" par Lieber en 1895. Ce sont donc plutôt des familles étrangères à Cannes qui se sont enrichies dans l'hôtellerie.

Le "Carlton" est le fleuron de l'hôtellerie de grand luxe sur la Croisette, l'archétype de l'hôtel-palais. Commandée à Charles Dalmas par Henri Ruhl, la première partie est bâtie en 1909-1910. Puis Henry Ruhl acquiert l'hôtel "de la Plage" et les terrains environnants, et la deuxième partie de l'hôtel est construite en huit mois en 1911. Il est inauguré et ouvert en 1912. Cet ensemble colossal dont les façades courent sur deux cent trente mètres, comprenait à sa création près de deux cent cinquante chambres avec salles de bains attenantes (confort suprême pour l'époque). Au rez-de-chaussée se trouvaient les pièces de réception, hall, grands salons, salle à manger avec tout le confort possible : un escalier monumental conduisait aux chambres (35). Les domestiques de l'établissement étaient logés dans une annexe. L'hôtel faisait son animation et sa publicité dans les guides, annuaires locaux et journaux saisonniers. Les colonnades, décor rococo, plafonds peints, ornementation en staff, dorures, corniches ouvragées étaient tout à fait remarquables.

Les lustres de cristal, les jeux de glaces, les plantes vertes géantes, les ferronneries noires ou dorées, les tapis et meubles recherchés se conjugaient pour créer un confort et un luxe inouï. Les façades extérieures s'animaient de volume en saillie : avant-corps, balcons, parements de briques en bandes verticales.

Elles furent découpées de façon à donner à chaque appartement ou chambre, des vues à la fois obliques et droites sur la mer, afin que les clients ne se gênent pas entre-eux (36).

L'entrée est fixée dans l'axe de la construction et protégée par un grand porche à colonnes de marbre rose. Des dômes surmontent les tours des extrémités, inspirés dit-on, des seins de la Belle Otero, célèbre égérie du siècle. Le bâtiment à dominante blanche était réservé à la location. Ce splendide édifice précéda de deux ans, celui du "Négresco" à Nice. Le "Carlton", c'est "le classicisme sans l'académisme, la sobriété sans la sécheresse, c'est l'ordre sans l'ennui" (37).

Le mot "Carlton" est d'origine Scandinave. Il signifie "la ville de l'homme libre". Il fut utilisé en Grande-Bretagne pour la première fois, pour dénommer un village près d'une ville du nord de l'Angleterre, Carlisle, en 1200. Le premier lord Carlton y fit édifier en 1709, une résidence si belle que Frédéric, prince de Galles (père de Georges III) s'en rendit acquéreur par la suite (38). Deux siècles plus tard, lorsque la Côte d'Azur devint la villégiature préférée des étrangers, Henri Ruhl choisit d'appeler Carlton son magnifique hôtel-palais prévu pour la noblesse anglaise et russe (le Grand duc Wladimir y apporta son concours financier). Lors de son ouverture, il fut salué comme un grand événement. Les débuts allaient être difficiles à cause de la première guerre mondiale qui éclata et l'hôtel fut transformé en hôpital. L'entre-deux guerres fut terrible avec la perte de nombreux hivernants ; il fut mis en vente en 1917 pour un million de francs. Mais après la deuxième guerre mondiale, il s'élançait vers la notoriété mondiale, qu'il connaît toujours. Aujourd'hui, il offre encore trois cent cinquante suites et chambres ; ravalé en 1988, il a été remonté d'un étage pour faire un casino, un nouveau restaurant et une salle de gymnastique en 1989.

• *Le casino municipal*

Si une minorité d'hivernants fortunés avaient de nombreux loisirs à disposition, ainsi que l'occasion d'aller passer la soirée dans les casinos de Nice ou de Monte-Carlo, la majorité d'entre eux et de nombreux Cannois réclamaient un lieu de distraction sur place. La création du Casino Municipal allait leur donner satisfaction.

Depuis la disparition en 1898 du Casino des fleurs, excentré dans le quartier Montfleury, les Cannois et les étrangers désiraient la création d'un établissement pour le théâtre, les jeux et la musique. De plus, la fuite de devises dans les villes voisines était une perte pour Cannes, et le casino cannois était donc devenu une nécessité économique. En 1904, ces demandes étaient appuyées par l'Union des Propriétaires, le Syndicat commercial et économique, le Syndicat des maîtres d'hôtel et le Comité d'intérêt local. Mais il y eut de nombreux opposants au projet, tant pour sa création, que pour son emplacement. Le choix de la Croisette et l'aliénation d'une parcelle de terrain du domaine public provoqua la colère des habitants qui voyaient se dresser sur leur plage, une "verrue" aussi disgracieuse que déplacée. Ces protestations se traduisirent en une pétition du 17 mai 1898 et qui portait avec les plus illustres signatures (les grands ducs Michel et Cyrille de Russie, le prince de Galles entre autres) celles de plusieurs médecins, architectes, propriétaires, négociants et presque tous les patrons-pêcheurs. Les plus modérés préconisaient divers emplacements, tandis que les irréductibles allaient jusqu'à affirmer que la colonie étrangère goûterait fort peu les agréments d'un casino et qu'elle l'avait prouvé au cours des dernières années à l'égard du Casino des fleurs. L'aristocratie craignait de voir se développer une société équivoque qui bouleverserait ses habitudes et ses mœurs. L'intervention du grand duc Michel de Russie dans les affaires communales, irritait le maire d'alors, Jean Hibert, plus qu'elle n'ébranlait sa détermination. Dans une lettre qui répondait à la dépêche du préfet, il déclarait : "pour quel motif un étranger à notre pays, qui n'en connaît en aucune façon les désirs et besoins qu'il n'a jamais étudiés, vient-il se mêler de nos affaires avec la prétention que rien ne justifie de les connaître ?" (39).

Dans le même temps, le conseil municipal décidait qu'une subvention annuelle de 65 000 francs serait accordée aux concessionnaires pendant une période cinquante ans pour l'amortissement des dépenses de construction et l'installation dont ils feraient l'avance (40).

Le montant de ces dépenses était évalué à 1 719 000 francs. Au bout de cette durée, l'établissement reviendrait à la ville. Plusieurs projets furent avancés, puis abandonnés.

En 1888, le projet Chauvain et Paz proposait un casino au "Grand Hôtel" ; ce projet faillit voir le jour, mais n'obtenant pas la propriété de cet hôtel, ces concessionnaires furent déchus par le préfet, le 19 janvier 1891 (41). Le projet Charmolu proposait un casino à l'hôtel "Gray d'Albion". Le projet de Quedeville et Compagnie, proposait un casino construit sur une plate-forme en mer, sur pilotis, en face de la rue Rostan. Il serait en fer tubulaire. Le conseil municipal s'y opposa formellement le 16 septembre 1888. Puis en 1901, 1903, 1904, les projets Fallois, Ferret et Hahn furent également abandonnés. C'est finalement, grâce à la détermination d'André Capron que le casino municipal put devenir une réalité.

Mais la polémique s'engagea de nouveau sur le choix de son emplacement. On estima que pour sa réussite, le casino devait avoir un emplacement exceptionnel afin de pouvoir rayonner. On décida enfin, malgré les réticences qui dénonçaient le gâchis de la perspective "Suquet-Croisette", de l'édifier sur un terrain de 10 000 m² acheté aux domaines pour 20 000 francs, situé sur la plage, à l'est de la jetée Albert-Edouard (42). Ce terrain devait servir pour moitié à un bâtiment, l'autre moitié à des jardins. Ce choix permit d'accélérer la couverture définitive des ruisseaux de la Foux et du Châtaignier jusqu'à la mer, et la construction d'un émissaire en eaux profondes afin d'assainir la plage. Après enquête de M. Laurent Vianay, on accorda à M. Henri Ruhl, alors directeur de l'hôtel "Scribe" à Paris, la concession du casino pour cinquante ans (43).

Le devis de construction de l'architecte Mari en décembre 1904, s'élève à la somme de 749 996 francs (44) ; les jeux étaient autorisés ; la ville s'engageait à payer une subvention de 20 000 francs par an, pouvant atteindre 30 000 francs, si les jeux venaient à être interdits.

En deux ans, les travaux entrepris aboutirent à la création d'un bâtiment élégant conçu par l'architecte Mari. L'inauguration eut lieu le 28 janvier 1907 en présence des dignitaires de la colonie étrangère (le grand Duc Michel et sa femme la duchesse de Torby revenus à de meilleurs sentiments). Sa silhouette "un peu massive, mais de lignes sobres s'éleva à l'entrée de la Croisette" (45). On accédait du côté nord par un perron. L'entrée abritée par un grand dais métallique s'ouvrait sur un vaste hall avec jardin d'hiver.

Il communiquait avec le théâtre et les grandes salles de réception, dont la magnifique salle de mille places des "Ambassadeurs". La salle de jeux comportait vingt tables. Il y avait aussi un salon de lecture et une salle d'escrime ; les baies vitrées s'ouvraient sur les jardins et la mer. L'ensemble de style rococo comprenait deux niveaux. Deux tours en pavillon s'élevaient de part et d'autre de l'entrée. Une aile plus élevée s'accrochait à l'est du bâtiment. Les décorations luxueuses avec cristaux, tentures, tapis, dorures, marbres, etc.. étaient signées "les frères Dessignori".

Les dépendances, toilettes, cuisines et chaufferie se tenaient au sous-sol. Le restaurant de style Louis XVI devient le rendez-vous de tous les gourmets. Chaque vendredi avait lieu un concert classique sous la direction de Louis Laporte, chef d'orchestre des concerts Colonne. Plusieurs représentations d'opéras, d'opéras-comiques, opérettes et comédies y furent données. Très vite, le casino devint un puissant auxiliaire pour toutes les fêtes de la saison, prêtant son cadre à divers bals, kermesses, expositions, remises de récompenses, etc.. Le directeur du théâtre, M. Michel, engageait chaque saison, une troupe dramatique ; souvent, des artistes parisiens renommés venaient pour plusieurs spectacles, relever l'éclat des soirées. En mars 1911, une soirée de bienfaisance fut organisée au profit de l'hôpital et du bureau de bienfaisance, avec une représentation de "Carmen" et en présence de nombreuses personnalités parmi lesquelles les grands ducs Michel et Georges de Russie, le prince Louis d'Orléans Bragance, le duc de Vallombrosa. Lieu de distraction privilégié de l'hivernant, il offrait non seulement les jeux de hasard et de cartes, mais aussi un café, un restaurant et des activités culturelles. Devant son succès, le casino fut agrandi et embelli en 1911, puis en 1919 sur les jardins et modernisé successivement par plusieurs propriétaires exploitants jusqu'à sa destruction en 1979 pour construire le "Palais des festivals et des congrès". L'investissement réduit de la ville fut payant, elle percevait en 1913, 246 000 francs de taxes sur les jeux, soit douze fois plus que la subvention donnée.

Le casino municipal est l'oeuvre d'André Capron qui a su vaincre toutes les oppositions et créer un établissement luxueux, fréquenté à la fois par la bourgeoisie et l'aristocratie. Son succès très vif, après les échecs répétés d'autres casinos, avant lui, confirmait l'évolution du tourisme au début du XXe siècle : les malades se font rares, la haute société vient moins souvent et moins longtemps et elle préfère rester entre elle, donner des soirées privées ou se retrouver au "Cercle nautique" ; mais les séjours des riches bourgeois se multiplient. Ils viennent pour quelques semaines et veulent s'amuser au maximum pendant ce laps de temps.

Le boulevard de la Croisette est devenu en près de cinquante ans, une artère célèbre et reconnue de tous pour son luxe, la qualité de ses constructions et la beauté de son paysage. Le XIXe siècle l'a créé et bâti, le XXe siècle l'a modernisé et parachevé.

LA VIE DU BOULEVARD

• Les hivernants

Le XIXe siècle voit une évolution sensible de la société des hivernants. A la grande aristocratie internationale succède une bourgeoisie aisée venue des grandes villes industrielles (telle la famille Rothschild), qui se développe largement depuis le Second Empire. Les artistes et écrivains connus s'y ajoutent peu à peu, et la colonie française augmentera beaucoup dans les dernières années.

Ainsi en 1892, les Anglais représentent 45% des villégiateurs contre 52% de Français (28% en 1867). En effet, les Français n'ont découvert Cannes que vers 1880. En 1911-1912, on compte dans la colonie hivernante : Français (50%), Anglais (30%), Allemands (5%), Russes (3,2%), Américains (5%).

Si la saison 1877-1878 compte mille quatre cent trente sept familles, la saison 1900-1901 compte quatre mille cinq cents familles et la saison 1911-1912 dénombre douze mille trois cent soixante sept villégiateurs contre onze mille sept cent soixante en 1879-1880. A la veille de la Première Guerre mondiale, on évalue à quarante mille le nombre d'hivernants ayant résidé dans la localité avec un taux record d'occupation en février et des séjours plus courts. Parmi ces hivernants, certains font partie du gotha international (le président Mac-Mahon, Félix Faure assiste aux régates en 1896).

En 1890, le docteur Orgéas compte plus de soixante têtes couronnées ou couronnables habitant Cannes. C'est ce qui fera dire à Maupassant : "Des princes, des princes, partout des princes ! Ceux qui aiment les princes sont heureux ; à peine eus-je mis le pied, hier matin sur la promenade de la Croisette, que j'en rencontrai trois, l'un derrière l'autre. Dans notre pays démocratique, Cannes est devenue la ville des titres ; on se réunit à Cannes parce qu'on aime les altesses impériales et royales" (46). Après avoir été anglaise, Cannes est devenue internationale ; l'expansion de la ville et de la Croisette, devenue la promenade d'élection des hivernants de plus en plus nombreux, fut favorisée par cette colonie étrangère très active. Quelles étaient donc les lieux de rencontre et leurs manières de séjourner à Cannes pendant la saison ?

Avant 1900, ils séjournent pendant toute la saison, d'octobre à avril avec une suite de domestiques. Beaucoup choisissent de séjourner dans des villas dont ils sont propriétaires et qu'ils ont fait construire (comtes de Bardi et Caserta, marquis Latour-Maubourg sur la Croisette) ; ainsi de 1870 à 1895, vingt-cinq villas sont bâties sur le boulevard de la Croisette jusqu'au pont de la Baume (actuel boulevard Alexandre III) ; mais d'autres villas étaient mises en location pour la saison telle la "villa des Bambous". Il en coûtait 10 000 francs vers la fin du siècle.

Pour avoir une idée de l'importance du prix de cette location, nous pouvons le comparer avec le salaire d'un ouvrier travaillant dix heures par jour en 1889 (en francs) : 900 francs par an pour un briquetier et 1 800 francs pour un maçon.

La location représentait donc près de trente ans de salaire pour le briquetier et près de quinze ans pour le maçon. D'autres enfin, préféraient séjourner à l'hôtel.

En 1893, la nuit de pension coûtait dans les hôtels du boulevard de la Croisette à partir de 14 francs pour l'hôtel "Beau-Rivage", 16 francs pour l'hôtel "Gönnet", 20 francs pour le "Grand-Hôtel" et 18 francs pour le "Gray d'Albion" (47).

L'hôtel était alors considéré comme le domicile provisoire dont on sort peu, sauf pour se promener ou se rendre aux différentes activités et réceptions mondaines. Les formes et les prix de l'hébergement des hivernants fortunés, ayant contribué le plus au développement du boulevard de la Croisette, les plaçaient dans un cercle fermé et très huppé. Lors des manifestations organisées sur le boulevard, la foule anonyme viendra se distraire, mais aussi côtoyer et admirer ces personnages illustres, assurant un succès immédiat aux journées festives.

Mais vers la fin du XIXe siècle, les habitudes changent. Il devient très coûteux d'entretenir une villa toute l'année avec ses domestiques. On continue à construire des hôtels, mais dès 1890, la construction de villas se ralentit et les séjours raccourcissent. La saison commence plus tard. On ne vient plus qu'entre deux mois et quelques semaines. Ces séjours écourtés sont rendus possibles par la rapidité des transports. On préfère de plus en plus l'hôtel aux villas, et cette tendance est confirmée par les mouvements des arrivées dans les hôtels. Les hivernants se renouvellent plus souvent. Durant la saison 1911-1912, 80% des hivernants résident en hôtels :

Saison 1911-1912	11 561 arrivées en hôtels
	2 206 arrivées en villas (pour un total de 36 000 visiteurs)
Saison 1912-1913	12 211 arrivées en hôtels (soit 85%)
	1 953 arrivées en villas

Les hôtels du boulevard de la Croisette attirent par leur luxe et leur confort. A la veille de la Grande Guerre, ils représentent 23% de la capacité d'accueil totale de la ville. La Croisette deviendra après la guerre, le premier quartier hôtelier avec près de 42% de chambres hôtelières.

Ce changement de villégiature dénote le changement dans la classe sociale des hivernants, où les bourgeois aisés et les hommes d'affaires sont plus nombreux et plus pressés par leurs affaires que la noblesse de naissance. Il est moins onéreux pour eux de passer quelque temps à l'hôtel où tout est organisé et ne coûte aucun frais d'entretien l'été. Cette tendance a pour effet de multiplier les hôtels en ville. La saison perdit l'aspect "provincial" qu'elle avait encore dans les années 1880. Dès 1890-1895, les étrangers cessent de bien se connaître entre eux. L'aristocratie diminue.

Mais qu'ils séjournent en villas ou à l'hôtel, les hivernants participent à de nombreuses réceptions luxueuses.

On organise des soirées privées avec des bals, anniversaires, commémorations etc.. dans des villas nouvellement construites ou louées, où toute l'élite hivernante est conviée, regroupant parfois des centaines de personnes. Les hôtels luxueux rivalisent d'idées pour des soirées de galas, avec dîners très copieux et convives en tenue de soirée (robes longues, habits et cravates blanches, orchestres).

On se réunit dans les salons des hôtels pour jouer aux cartes, aux échecs ou au billard, écouter de la musique ou lire entre gens du monde. Dans l'hôtel "Beau-Rivage", un éphémère théâtre donna quelques représentations.

Sur le boulevard de la Croisette, trois cercles mondains étaient réservés à l'aristocratie. Le plus fameux était sans conteste le "Cercle nautique" réservé à quelques privilégiés. Très vite, il attacha son concours à toutes les manifestations sportives et attractives de Cannes. Toutes les têtes couronnées dans la cité, ont été à un moment ou à un autre, membre du Cercle qui sollicitait leur haut patronage. Bals, concerts, représentations brillantes se donnaient dans ses salons. Dès 1880, il prit même l'initiative de certaines soirées. En 1897, lors des premiers corsos carnavalesques, il servait de cadre à la remise des récompenses. Un restaurant servait toute la journée. De prestigieux dîners y étaient offerts à ses plus illustres hôtes, tel le prince de Galles. Le succès du "Cercle nautique" vint de la qualité de ses divertissements avec les plus grands artistes du temps. A partir du XXe siècle, un théâtre apparut après son agrandissement en 1898-1899, comprenant toute l'installation scénique moderne. En 1906, un nouveau théâtre y fut construit sous l'impulsion d'Eugène Tripet-Skrypitzine. Avec trois cents places, il répondait mieux à l'exigence d'une clientèle de grande qualité. Le "Cercle nautique" abritait également des salons de jeux et un billard pour occuper les loisirs de ces messieurs. Deux autres cercles mondains furent créés sur la Croisette :

- Le "Cercle de la villa Baron" ou "Cercle de la réunion", fut ouvert en 1886 sous la tutelle de la grande duchesse de Mecklembourg-Schwerin avec soirées et bals, salons de conversations, salons de lecture, restaurant avec musique. Il ne dura que quelques années.

En 1896 à l'initiative du Grand duc Michel de Russie, ce cercle fut réorganisé, rouvert le 2 janvier et rebaptisé "La réunion de Cannes" ; il reprit une intense activité, ajoutant un élégant complément au prestigieux Golf-Club de Mandelieu dont le Grand duc était le président.

- Le "Cercle de l'Union Club" ou "Cercle des Golfeurs" fut ouvert en décembre 1902 par le Grand duc Michel dans l'annexe du Grand Hôtel (villa du Grand Hôtel). Il regroupait les personnes fréquentant dans la journée le golf de Mandelieu, soit environ cinquante cinq membres, presque tous anglais et seulement pendant la saison d'hiver. Le cercle offrait des jeux de cartes, bridge, poker, baccara. Comme le "Cercle nautique", ce cercle obéissait à l'obligation d'un double parrainage des membres pour les nouveaux arrivants, et une cotisation très élevée. Les femmes étaient admises dans des salons séparés, sauf pendant les repas. Son cadre était luxueux, son élégant édifice possédait une salle à manger spacieuse, décorée de fines porcelaines, un salon de style Louis XV. Un délicieux petit boudoir reliait le grand salon à la salle des jeux ; il constituait par son style Louis XVI, la pièce la plus élégante de la villa. De grandes réceptions y furent données. En créant ce cercle, le Grand duc voulait sans doute recréer l'ambiance de la villa Baron, passée de mode entre temps. Les trois cercles regroupaient environ quatre à cinq cents membres, soit une minorité sélectionnée parmi tous les hivernants.

Les activités culturelles et artistiques accessibles aux autres hivernants, non titrés ou "introduits", ne se situaient pas sur la Croisette, mais dans les autres quartiers cannois. Ainsi, on pouvait trouver un théâtre rue d'Antibes, ou un casino, boulevard Montfleury au pied de la Californie, mais qui ferma en 1898. Dès les années 1890, ces soirées privées ne répondirent plus aux attentes des hivernants qui réclamaient, avec les Cannois, un casino, des lieux culturels et des distractions au grand air. Dès lors, le boulevard de la Croisette allait se retrouver au centre des manifestations cannoises les plus célèbres.

• Le Comité des fêtes et les activités sportives

Vers la fin du XIXe siècle et surtout le début du XXe, la vie de plein air, la pratique de sports de compétition et la fréquentation des casinos furent préférées aux fastueuses réceptions privées. La Croisette était donc le lieu rêvé pour organiser et accueillir les courses et exploits sportifs les plus variés, les défilés en tout genre. La ville participa à cette fièvre en donnant des subventions de plus en plus importantes et en créant même son "Comité des fêtes".

Ce nouvel état d'esprit va être suivi par les municipalités qui cherchent à attirer le plus grand nombre de visiteurs, et à développer le potentiel touristique de Cannes, qui représentait un gros enjeu financier pour les investisseurs. Dans ce but, on multiplie les fêtes, les batailles de fleurs, les manifestations sportives. Cannes prend un air de fête permanent pendant la saison. La ville veut lui offrir de nouvelles distractions en nombre et à l'éclat croissant. Un syndicat d'initiative est créé en 1907, se chargeant d'indiquer aux villégiateurs les dates et places des différentes animations. A tout moment de la saison, du 1er novembre au 30 avril, on peut se divertir et le programme est très chargé.

Entre 1880 et 1914, les municipalités (Gazagnaire, Hibert, Capron) ne cessent d'augmenter les subventions accordées au comité des fêtes, organe officiel chargé de la préparation des festivités (11 000 francs en 1899, 32 500 en 1909) (48).

En 1909, la municipalité consacre 55 000 francs aux fêtes dont 35 000 aux batailles de fleurs sur la Croisette, corsos, fêtes de nuit et bals populaires. Dès 1903, le maire André Capron, réorganise le comité des fêtes et fait voter une série de subventions pour doter les concours et aider à l'organisation des manifestations qui contribuent à la prospérité de Cannes.

• *Les régates*

Elles sont la plus ancienne attraction de la Croisette. Leopold Bucquet vint à Cannes pour sa santé. "Canotier" sur la Seine, il eut l'idée de construire des bateaux de plaisances à voiles et d'organiser dès 1860, des courses et régates, après avoir créé dès 1859 "la Société des Régates". En 1863, le duc de Vallombrosa créa le "Yacht Club" et fit construire le Cercle nautique dont nous avons déjà parlé. Chaque année, pour les fêtes de Pâques, de grandes régates étaient organisées dans la rade, face à la Croisette.

La plaisance était lancée, Cannes désirant avoir la réputation de "Cowes de la Méditerranée" (49). Devant l'importance grandissante des régates, la "Société des régates de Cannes" se séparera en deux sociétés :

- L'Union des Yachtmen de Cannes (U.Y.C.) en 1892, regroupait les étrangers sous la présidence d'honneur du duc de Caserta et la présidence active du marquis de Rochechouart.
- En 1893, la Société des régates cannoises (S.R.C.) réunissait surtout les financiers français dont le président était François Tajasque.

Ces deux créations inaugurèrent une période faste pour la plaisance à voiles à Cannes. "Au grand jour des régates, la population accourait sur le boulevard de la Croisette et sur le rivage, à l'appel du canon... Toute l'aristocratie de la ville occupait la terrasse, les fenêtres, la rotonde du Cercle nautique où un grand nombre de dames aux riches et brillantes toilettes se trouvaient rassemblées. La bourgeoisie, le commerce, la foule faisaient tapisserie sur le rivage de la mer et présentaient un long ruban...". Ainsi s'exprimait le chroniqueur de "La Revue de Cannes" en 1865 (50). Décidément, la Croisette devenait un élément essentiel à la prospérité de Cannes. Souvent rehaussées par la présence d'avisos de la Marine Nationale, ces régates donnaient à la rade, une allure de réjouissances pour tout le monde. De 1890 à 1900, Cannes prêta son site à de très belles courses nautiques. Les grandes régates internationales de Cannes acquirent une renommée mondiale en assurant le prestige de la cité. Chaque année, en mars, les altesses du monde entier participaient avec leur bateau à toutes les courses nautiques. Le plus assidu était sans doute le prince de Galles qui, de 1890 à 1900, honora régulièrement de sa présence ces rencontres sportives. On pouvait aussi rencontrer le prince Albert de Monaco barrant "Isabelle", le comte Bernard de Pourtalès sur "Pélican" etc.. Ces régates étaient toujours richement dotées de trophées ou de coupes d'argent, ou bien on remboursait les indemnités de voyage du bateau gagnant, depuis Cannes, jusqu'à son port d'attache.

En 1898, la coupe de France des régates (duel entre bateaux français et anglais) donna lieu à plusieurs réunions mondaines sur la Croisette, tel ce banquet de cent couverts au Cercle nautique. La même année, le prince de Galles posait la première pierre de la jetée Albert-Edouard faisant de Cannes l'un des premiers ports au monde pour la plaisance. En 1899, le montant des prix en espèces, objets d'arts et coupes dépassait 55 000 francs. Au début du XXe siècle, ces régates étaient pendant deux semaines, une des plus grandes fêtes mondaines de la Riviera. Puis, elles perdirent un peu de leur éclat, desservies par le manque de solidarité entre les clubs nautiques du littoral. Ainsi en 1904, un antagonisme naquit entre deux sociétés cannoises et on dut partager la subvention municipale. Les régates firent travailler les chantiers navals cannois et générèrent d'importantes ressources financières.

A côté de ces luxueuses régates, quelques courses de canots automobiles étaient organisées mais beaucoup moins courues que celles de Monaco. On pouvait voir également depuis la Croisette, des courses de pêcheurs à la voile, à la rame ou à la godille, ainsi que des régates miniatures pour les enfants.

• *Le tennis*

Il était largement pratiqué par les hivernants. Le premier cours fut créé par Sir Thomas Robinson Woolfield dans le parc de sa villa. Bientôt les grands hôtels de Cannes et du boulevard de la Croisette s'empressèrent d'aménager des terrains car le tennis était devenu le passe-temps favori des hôtes cannois. A la fin du XIXe siècle, on en comptait près de dix-huit en ville avec des tournois organisés régulièrement.

• Avions et automobiles

Au début du siècle, les premiers avions et automobiles apparaissent à Cannes. A partir de 1910, une semaine de l'aviation est régulièrement organisée en mars ; les avions évoluent au-dessus de la rade cannoise, et attirent sur la Croisette, la foule des grands jours, levant le nez au ciel pour suivre un Hubert Latham sur son "Antoinette" ou un Rolls sur son biplan "Wright". En avril 1910, lors du premier meeting aérien de la Côte d'Azur, le pilote Nicolas Popoff fut le premier à survoler

Au début du siècle, les premiers avions et automobiles apparaissent à Cannes. A partir de 1910, une semaine de l'aviation est régulièrement organisée en mars ; les avions évoluent au-dessus de la rade cannoise, et attirent sur la Croisette, la foule des grands jours, levant le nez au ciel pour suivre un Hubert Latham sur son "Antoinette" ou un Rolls sur son biplan "Wright". En avril 1910, lors du premier meeting aérien de la Côte d'Azur, le pilote Nicolas Popoff fut le premier à survoler les îles de Lerins. Aviateur russe, il devint le champion le plus populaire du littoral avec cet exploit, qui lui permit un aller-retour de Mandelieu aux îles en atteignant l'altitude record de 207 mètres. Il devint grâce à sa célébrité, le chambellan de la duchesse de Mecklembourg-Schwerin, puis l'aide de camp du Grand duc Nicolas pendant la guerre. Ruiné par la révolution russe, il rentra en France, mais ses bienfaiteurs et admirateurs de l'aristocratie anglaise et russe avaient déserté la Côte d'Azur. Il trouva alors un modeste emploi au golf de Mandelieu avant de se suicider en janvier 1930.

Mais les exploits continuaient et le "Pall Mall Illustré" du 8 janvier 1911 rapportait celui du marquis de Villeneuve-Trans, venu virer au-dessus des îles et de la baie depuis le champ d'aviation de la Brague (51), aux applaudissements de la foule nombreuse qui avait envahi le boulevard de la Croisette.

L'automobile apparut après 1890. Les premières étaient mues par un moteur à vapeur et réglementées à 10 kilomètres à l'heure en ville, dès 1898. Vingt-cinq automobiles étaient recensées en 1895 entre Hyères et Menton, appartenant surtout à de riches hivernants car elles coûtaient fort cher. Le grand essor débuta dans les années 1900, car l'automobile devint plus utilitaire avec l'apparition des camions et autobus.

En novembre 1907, une circulaire du préfet trouvait la circulation de plus en plus intense et la réglementait à 12 kilomètres à l'heure ; sur les routes très passantes (dont le boulevard de la Croisette) la vitesse fut réduite à celle d'un homme au pas, à cause de certaines personnes qui s'amusaient à rester au milieu de la route par bravade, ou qui traversaient à la dernière minute (52). La diffusion de l'automobile amènera encore plus d'hivernants : 3 194 familles pendant l'hiver 1902-1903, 4 500 en 1910-1911.

Les automobiles donnèrent l'occasion de créer des concours d'élégance sur la Croisette. Elles participèrent aux corsos à partir de 1910. Seuls quelques privilégiés fortunés en possédaient, mais ce fut l'amorce d'une véritable révolution dans la circulation qui se traduisit par la création d'une quinzaine de garages de réparations, d'expositions ou de locations à Cannes avant 1914. Sur la Croisette, la villa "Bagatelle" servit de magasin d'exposition et de location en 1912.

• Les autres manifestations du boulevard

Face au "Cercle nautique", un petit kiosque fut érigé pour "la musique municipale", qui pendant la saison, jouait chaque lundi de deux heures à trois heures et demie l'après-midi, des airs légers de Rossini, Auber, Bellini. Dès 1845 et sans défaillance, les municipalités consacrèrent des crédits à l'entretien de ce corps de musique pour des concerts publics, car la mélomanie générale du Second Empire fut scrupuleusement suivie au cours de la saison d'hiver, et se perpétua après sa chute.

Les batailles de fleurs et les corsos carnavalesques étaient très prisés et attendus chaque année sur la Croisette. Les batailles de fleurs se déroulaient en février-mars depuis " 1885. Il y en avait deux, avec des fleurs à profusion, décorant landaus, charrettes anglaises, bicyclettes, qui transportaient de très belles jeunes femmes. Elles échangeaient avec le public des projectiles parfumés. Une foule énorme y assistait, assise sur les estrades qu'on avait élevées pour elle, et qui affluait par les rues débouchant sur la promenade. On distribuait des prix : bannières de satin, peintes de motifs divers par des artistes connus, éventails, ombrelles, guitares... La colonie anglaise se livrait à cette occasion à un concours d'élégance et de bon goût pour la décoration des voitures et des villas de la Croisette. Le jury sélectionnait les balcons et les voitures les mieux décorées et attribuait des prix : les bannières d'honneur. Ainsi, on rapporte qu'un landau disparaissait sous les giroflées, les géraniums, les oeillets rouges, piqués dans la mousse fraîche et que la voiture de Lady Goldschmidt était entièrement garnie de narcisses blancs et de nœuds de satin bleu.

Les voitures de ces batailles étaient tirées par des chevaux, puis vers 1910, les automobiles les remplacèrent peu à peu. Elles perdirent un peu de leur prestige dans les années qui précédèrent la guerre à cause de l'attrait nouveau pour l'automobile, l'avion et d'autres manifestations organisées par les responsables de la colonie étrangère : courses hippiques, polo, golf vers Mandelieu.

Le carnaval créé en 1897 pour concurrencer Nice, se déroulait de la mi-février au 24-25 février sur la Croisette. On se jetait des confettis parisiens, Nice employait alors des confettis en plâtre. L'embrasement de sa Majesté Carnaval avait lieu le dernier soir avec un feu d'artifice. Toute la colonie étrangère se réunissait à l'occasion de cette fête populaire, moins fastueuse que celle de Nice, mais plus mondaine. Un carnaval d'enfants masqués et travestis était également organisé. De grands bals costumés (les Vegliones) réunissaient au "Cercle nautique" ou dans les salons des grands hôtels du boulevard, l'élite saisonnière. En 1904, les plus hautes personnalités participaient à ces fêtes. Le carnaval fut créé par les verriers de La Bocca. Durant les jours de fêtes, ces joyeux drilles, se barbouillaient le visage de suie, plaçaient la longue chemise qui leur servait d'uniforme sur leur pantalon, se munissaient de grands draps et partaient dans cet accoutrement à la conquête de la ville. En route, la troupe s'enflait d'un char, d'un tambour, et ce défilé allait porter la liesse au cœur de Cannes. Le carnaval, produit de la Belle Epoque, s'interrompt en 1914 et reprit avec beaucoup d'éclat entre les deux guerres pour disparaître après la deuxième guerre mondiale.

La Croisette fut aussi le lieu rêvé pour tirer de magnifiques feux d'artifices qui clôturaient fêtes et soirées de chaque saison. Des parades illuminées de bateaux emplissaient parfois la baie, en musique, au grand plaisir des spectateurs amassés sur la Croisette. On nommait ces soirées "Fêtes vénitienes". On organisa même des courses de chevaux pendant quelque temps sur la promenade. Ces défilés, fêtes, manifestations sportives, organisés sur le boulevard de la Croisette, étaient l'occasion de mêler hivernants et population. Des courses de vélocipèdes eurent également lieu sur la Croisette dans une ambiance plus populaire.

Enfin, le pavillon Sainte-Anne, au début de la promenade abritait une brasserie et attirait avec la confiserie Rumpelmayer les passants qui voulaient se reposer et se restaurer.

Car le boulevard de la Croisette est dès 1870, le lieu où l'on se rencontre, se montre, se promène. Un casino est créé en 1890 au "Grand Hôtel". Il devait se charger de la musique municipale et recevoir pendant trente ans, une subvention de 60 000 francs. Mais il n'eut jamais l'aval des hivernants, tout comme le casino des Fleurs de l'hôtel Montfleury qui ferma en 1898. Ces derniers préféraient s'encanailler dans les casinos de Nice ou de Monte-Carlo, et il faudra attendre la construction du casino municipal, en 1907, pour les retenir à Cannes.

En dehors des fêtes, les Cannois vaquaient à leurs occupations et pensaient comme cette Suquetanne : "Je ne vais guère à la Croisette, il faut s'habiller". A la fin de la saison, pendant l'été "quand les hirondelles sont parties", les Cannois restaient entre eux et s'occupaient des fêtes traditionnelles comme la Saint-Jean où l'on saute les feux, ou la fête de Saint-Cassien en juillet. Mais le boulevard de la Croisette et sa plage connaissent des acteurs moins frivoles et moins fortunés : ceux qui s'y rendent chaque jour pour y travailler.

• Des activités quotidiennes

La Croisette a gardé des activités traditionnelles, malgré l'affluence des hivernants et les préoccupations ludiques de la ville. Chaque matin quand les volets des hôtels et villas sont encore clos, des Cannois besogneux, ou des étrangers attirés par la création d'emplois liés à la villégiature hivernale, arrivent sur le magnifique boulevard et se mettent au travail.

Régulièrement, les pêcheurs tendent leurs filets dans la baie et, par très mauvais temps, viennent encore tirer leurs barques sur la plage de la Croisette, pour les mettre à l'abri. Les lavandières vinrent frotter pendant longtemps leur linge qu'elles étendaient ensuite au soleil, sur les sables de la Croisette. Peu à peu de petits commerces fleurissent sur la promenade : photographe (le plus célèbre et le plus connu était Numa Blanc propriétaire sur la Croisette), vendeur de journaux dans de petits kiosques en bois, loueurs de chaises ou d'ânes, etc..

Des services publics ou privés permettaient de circuler sur le boulevard. Ainsi, un omnibus tiré par des chevaux faisait l'aller et retour de l'hôtel de ville à la Croisette. Il partait à chaque heure, de sept heures du matin, à 18 heures, et le trajet coûtait 0,30 franc. Quand on décida de remplacer les omnibus à chevaux en 1899, par des tramways électriques, un tollé général se déclencha chez les hivernants. C'était l'époque où Gordon Bennett conduisait lui-même son superbe Mail-Coach. Il était une figure de la colonie américaine. A la tête du plus grand groupe de presse du monde avec le "New-York Hérold Tribune", il fréquentait la riviera depuis 1882. Il marqua la vie sportive, en créant une coupe portant son nom pour les régates auxquelles il participa, sur son voilier "Lisistrata". La plupart des villas entretenaient des dizaines de chevaux dans leurs écuries. Il paraissait dès lors inconcevable de voir circuler des tramways à travers Cannes. Des pétitions furent signées. On menaça même de quitter la ville... La Croisette conserva ses fiacres, tandis que des rails étaient posés dans le reste de la ville. Mais les esprits s'apaisèrent. L'automobile vers 1910, deviendra le pire ennemi des équipages de la Croisette.

On pouvait également circuler sur le boulevard, en voitures confortables tirées par cocher et cheval. Les voitures et leurs maîtres arrivaient au début de la saison, et repartaient vers le 15 mai pour d'autres stations thermales d'été comme Vichy, Biarritz, Aix-les-Bains. Il fallait dix jours pour parcourir la distance Cannes-Aix-les-Bains.

Les prix variaient en fonction du jour ou de la nuit :

Tarifs selon voiture	Le jour	La nuit
Voiture à un cheval pour trois voyageurs	1,50 francs la course 2,50 francs l'heure	2,00 francs la course 3,50 francs l'heure
Voiture à deux chevaux pour quatre voyageurs	2,00 francs la course 3,50 francs l'heure	3,00 francs la course 4,00 francs l'heure

Des voitures, vastes comme des omnibus, appartenant et desservant les hôtels, circulaient sur la Croisette, ainsi que des voitures de place individuelle. Au nombre de trente en 1895, leur prix était réglementé. C'était les taxis de l'époque qu'on pouvait appeler par téléphone dès 1892. Les pourboires étaient laissés à l'appréciation de la clientèle en fonction de l'amabilité des cochers.

Ils étaient tous étrangers à Cannes, et en 1872, "L1 Echo de Cannes" déploie qu'ils rançonnent les voyageurs à qui mieux-mieux en leur faisant payer des surtaxes.

Les bains sont l'activité la plus ancienne des hivernants sur la Croisette. Dès 1863, un crédit de cinq cents francs est voté pour construire des cloisons en planches sur la plage de la Croisette (53). Les baigneurs pouvaient s'y déshabiller. Dès le mois d'août, quarante deux mètres de cloisons en planches à neuf francs le mètre, et quatre poteaux indicateurs avec inscriptions et peinture, étaient mis en place pour quatre cent six francs. On se baignait toute l'année. L'été, c'était surtout les Cannois, l'hiver, plutôt les étrangers, mais tous devaient respecter l'arrêté municipal suivant (54):

Article 1 ; Les personnes qui voudront se baigner en mer, sur la partie de la plage comprise entre le Vallon du Riou (partie ouest de Cannes dit, "boulevard du Midi") et le passage conduisant au boulevard Notre-Dame des Pins sont toutes tenues d'être munies d'un costume de bains.

Article 2 : Les personnes vêtues d'un simple caleçon devront se tenir hors de ces limites...

L'hiver, on se baignait "à la lame", comme on disait alors, c'est-à-dire en mer pour les très courageux, en début et fin de saison. Les hivernants disposaient de cabines et de tentes, parfois à leurs armoires, avec tout le confort possible. Puis les hôtels offrirent des établissements implantés sur la plage, où l'eau salée était pompée dans la mer, et chauffée à volonté. La profession de "baigneur" apparut. Ce commerçant louait au domaine public, un espace sur la plage, où il installait plusieurs cabines pour ses clients. Bientôt apparurent de véritables bains professionnels, bien équipés et reconnus. Le premier de ces établissements est sans doute celui de François Lambert en 1866, face à la rue Macé, et qui sera emporté lors de la tempête de 1882. Mais le plus célèbre et le plus important avec vingt-quatre cabines en 1890 (trente en 1905) fut celui de Joseph Bottin. Il prit la succession des "Grands bains de Cannes" face au "Cercle nautique". Avec des propriétaires différents Thénevaut en 1906, Bronda en 1912) et des agrandissements successifs, il fonctionna jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Devant l'hôtel de la Plage, puis du Carlton, se trouvaient les "Bains de la Croisette". En 1883, la ville comptait cinq établissements hydrothérapeutiques où les malades pouvaient prendre des bains d'eau douce, de mer, bains parfumés, de vapeur, turcs, etc..

Cannes était devenue la station la plus à la mode de la Riviera française. Réceptions, défilés, animations contribuaient à son rayonnement culturel et à sa renommée internationale. Dans le "guide annuaire de Cannes et de l'arrondissement de Grasse" de 1911, on peut lire que le matin et le soir à partir de neuf heures et jusqu'à l'heure du soleil couchant, l'affluence des voitures et promeneurs sur la Croisette est incessante. Le cadre magnifique : brillant soleil, verdure, fleurs, riches villas et mer bleue... La guerre de 1914 mit fin à l'expansion de la villégiature hivernale. Avec l'appauvrissement des classes privilégiées et la destruction des grandes fortunes, la saison d'hiver s'effaça progressivement au profit d'un tourisme estival démocratique et populaire.

Notes

- 1) Conseil municipal du 27 décembre 1871
- 2) Conseil municipal du 10 décembre 1873
- 3) Conseil municipal du 8 mai 1877
- 4) Conseil municipal du 9 juillet 1877
- 5) Conseil municipal du 10 décembre 1879
- 6) Source : Le Littoral Illustré du 12 décembre 1887
- 7) Conseil municipal du 31 mars 1877
- 8) Conseil municipal du 19 novembre 1895
- 9) Conseil municipal du 6 mars 1914
- 10) Rapport du Comité Départemental des Bâtiments Civils du 4 novembre 1912
- 11) Conseil municipal du 23 janvier 1883
- 12) Conseil municipal du 19 septembre 1894
- 13) Jean Bresson, Ces demeures qui ont fait Cannes, p. 51
- 14) Millet-Mondon, Cannes 1835-1914, p. 149
- 15) Idem, p. 150
- 16) Nice Historique n° 3, A propos de Charles Dalmas par Michel Steve, 1989
- 17) Millet-Mondon, Cannes 1835-1914
- 18) Entre La Bocca et Mandelieu
- 19) Idem
- 20) Notes tirées de Ces demeures qui ont fait Cannes de Jean Bresson, p. 52
- 21) Groupe des historiens, Histoire de Cannes, p. 107 et 110
- 22) Blanche Bianchi, La saison d'hiver à Cannes 1870-1914, p. 23
- 23) Echo de Cannes des 25 mai, 29 juin et 20 juillet 1884
- 24) Origines et propriétaires établis après étude des cadastres de 1865 à 1880

- 25) Archives départementales, cadastre de 1865 à 1890
- 26) Voir plan de la ville et constructions de la Croisette entre 1880 et 1895
- 27) Chronologie des propriétaires établie d'après le cadastre conservé aux Archives départementales
- 28) Guide annuaire de Cannes et arrondissement de Grasse, 1911
- 29) Courrier de Cannes des 9 et 10 novembre 1900
- 30) L'encyclopédie pittoresque à deux sous, extrait de l'article de Léonce Reynaud, Paris 1848-1914
- 31) Louis Hautecoeur, Histoire de l'architecture classique en France, Tome VII, p. 120
- 32) Millet-Mondon, Cannes 1835-1914, p. 90 à 122
- 33) D. Escribe, La Côte d'Azur-Genèse d'un mythe
- 34) Source : Association syndicale des hôtels de Cannes
- 35) Revue Mesclun : Architecture d'accueil sur la Côte d'Azur à la Belle Epoque, n# 10
- 36) Revue Construction moderne du 9 juin 1912 "Le Carlton"
- 37) Nice-Matin, article de Philippe Fiammetti du 27 août 1994
- 38) Brochure publicitaire éditée par l'hôtel "Carlton" actuel, p.1
- 39) Réponse au préfet du 24 avril 1899
- 40) Conseils municipaux des 10 mars, 18 août et 13 novembre 1899
- 41) Archives départementales sous-série 2 0 233, concession du casino municipal de Cannes
- 42) Conseils municipaux des 16 juin 1904 et 16 mai 1905
- 43) Conseil municipal du 5 avril 1905
- 44) Archives départementales sous-série 2 0 233, le casino
- 45) Blanche Bianchi, La saison d'hiver à Cannes, p. 70
- 46) Guy de Maupassant, Sur l'eau, p. 24
- 47) Christine Cecconi, La Haute Société de 1880 à 1914, p. 158
- 48) Archives départementales 1 O 431 comptes de la commune et séance du conseil municipal du 12 mars 1909

49) Cowes est un port d'Angleterre dans l'île de Wight où se couraient de célèbres régates internationales

50) Revue de Cannes, 28 mai 1865

51) Archives départementales 445 S 8

52) Près d'Antibes

53) Conseil municipal du 28 juin 1863

54) Arrêté municipal du 11 juin 1881