

**LA VIE QUOTIDIENNE DES
HIVERNANTS À LA VEILLE DE
LA GUERRE DE 1914
(Chronique revisitée)**

Paul GONNET

L'hivernant qui va attirer notre attention n'est pas le prince ni le souverain, ni même l'aristocrate ou le capitaliste international, mais le client ordinaire, fortuné sans doute, mais anonyme. Si l'aristocratie offre généralement le spectacle bien décrit par les quotidiens (*l'Eclaireur de Nice et du Sud-Est*, *le Petit Niçois* (1879), *Le Phare du Littoral*), à la Belle Epoque, après 1890, rentiers et propriétaires sans titre, bourgeois c'est-à-dire chefs d'entreprise deviennent plus nombreux ; l'évolution sociale se marque nettement dans le fait que l'accueil hôtelier l'emporte ; à partir de 1900, l'augmentation de l'effectif des hivernants paraît écarter les riches Niçois de la vie mondaine ; les deux mondes se séparent sauf dans quelques salons comme celui du préfet André de Joly (1857-1934). Le peintre Gustave-Adolphe Mossa qui a 31 ans à la déclaration de guerre, stigmatise sur des tableaux longtemps méconnus, la futilité de bon nombre de résidents.

La fonction mère de la Cité, le moteur du développement urbain et côtier, est l'économie d'agrément : le phénomène le plus visible est la croissance déjà ancienne de la migration du loisir : à la fin du XVIII^e siècle, en 1788, Arthur Young, progressant au long du littoral, écrit à Hyères « croirait-on qu'à Marseille et à Toulon, sur la grande route d'Antibes, de Nice et d'Italie, il ne se trouve aucune diligence ou voiture régulière » ; Il met cinq jours pour aller de Hyères à Cannes, et dans cette cité, il constate : « je n'eus pas le moyen de choisir entre poste, voiture, chevaux ou mules, il n'y avait rien, et j'en fus réduit à demander à nouveau une femme et son âne ».

Au début de l'année 1831, parce qu'il méditait sur les rochers de Villefranche, en prenant des notes sur un calepin, Berlioz (1803-1869) fut soupçonné par une police pourtant moins indiscreète qu'en France, d'être complice d'un débarquement de révolutionnaires et prié de quitter Nice. Cinquante ans encore, le bourguignon Stephen Liegard (1836-1925) voit sur le littoral, la Côte d'Azur, qu'il baptise en chemin de fer de Marseille à Gênes : « L'arrivée à Nice en avril par le railway est un éblouissement de roses, de géraniums, d'anthémis, de haies empourprés, de palmiers aux majestueux panaches. »

Cité d'accueil et migration accueillie l'hiver croissent de concert : la population de Nice est de 33 811 habitants en 1838, 48273 en 1861, 142 940 en 1911, la migration touristique telle qu'une étude de globalisation un peu risquée peut la calculer est en 1874 onze fois plus forte qu'en 1839, et en 1913 cent vingt sept fois plus forte qu'en 1839, douze fois plus qu'en 1874.

Dès l'hiver 1880-1881, l'effectif des hivernants qui ont séjourné au moins deux mois est composé, à côté de 13 000 Français, de 6 000 Anglais, 2 500 Russes, 2 000 Allemands et Autrichiens, 2 500 Américains. En 1919, sous la gestion municipale du général Goiran, 20 000 personnes font à Nice un séjour de plus d'un mois, 130 000 y restent quelques jours.

C'est par le chemin de fer qu'arrive le gros des hivernants ; le parrain de la Côte d'Azur a représenté cette voie de fer comme l'approche royale de la ville des fleurs, la ligne arrivée à Cagnes en 1864, à Nice en octobre 1864, à Vintimille en 1871. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée fait une énorme publicité pour ses convois : dans les premiers jours du mois de mars 1890, les journaux bourguignons informent leurs lecteurs que du 9 mars au 7 avril, des billets valables pour le retour 20 jours après le départ, sont vendus en gare de Dijon 137 francs pour Cannes, Nice, Monaco et Menton¹. L'importance de la desserte ferrée est telle que la menace sur la voie est une catastrophe : ainsi, plusieurs jours durant, la première page de *l'Eclaireur de Nice* est occupée par les informations relatives à un grave accident survenu le 5 novembre 1913 : « Le rapide venant de Marseille a pris en écharpe le train-poste venant de Paris » ; télescopage, incendie des wagons : 40 morts. Pourtant, la voie littorale est doublée depuis 1897.

¹ *Le bien public*, quotidien de Dijon, 6 mars 1890

La voie ferrée irrigue le département ; d'abord la traction à vapeur dessert, depuis trois lustres (1899), la Provence et l'ouest de l'ancien Comté de Nice : une ligne à voie étroite sur le bord méridional des préalpes a été construite par la compagnie du Sud, de Meyrargues dans les Bouches-du-Rhône à Nice par Draguignan, Grasse et Colomars ; elle traverse les vallons du pays niçois grâce à une audacieuse infrastructure, viaducs de maçonnerie aux courbes souvent harmonieuses, ponts à tablier en charpente métallique sur piles de pierres taillées qui donnent aux vallées du terroir l'apparence exotique des pays neufs ; de Nice à Grasse, le touriste, en prenant son billet à la gare du Sud, se transporte en 2 h 30 pour 4,10 francs.² Grasse a alors 4 gares : celle du P.L.M. , terminus de la voie Cannes-Grasse ; celle du chemin de fer du Sud, celle du funiculaire sur le Cours, celle de la station principale du tramway électrique, place de la Foux.

Depuis trois lustres aussi, Nice a un moyen de pénétration dans les Alpes du Sud, instrument de désenclavement du haut-pays entre plateau de Valensole et dôme de Barrot ; c'est la voie étroite de Digne ; le chemin de fer rustique mais vaillant fait découvrir un paysage pittoresque au sens fort du terme : le résident excursionniste sera à Puget-Théniers, calme sous-préfecture de 1 400 habitants en deux heures et trente minutes environ, pour 4,95 francs, en première classe. Il prend le train à la gare du Sud, gare monumentale conçue dès 1891 par le parisien Prosper Bodin qui la construit : achevée en 1892, elle contribue puissamment à équiper ce rond-point si longtemps extérieur à la Cité, animé en 1870, seulement par la villa Thiole.

Des tramways électriques, eux aussi sur voie étroite, pénètrent profondément arrière et haut-pays, accrochés aux routes qu'ils doublent et concurrencent et développent : 173 km de voies secondaires, donnant au département une densité ferroviaire unique dans les Alpes occidentales. Au départ de la station centrale, place Masséna à Nice, l'hivernant peut d'abord grâce à ce réseau aller jusqu'au cap d'Antibes, pour 2,15 francs, jusqu'à Monte-Carlo, pour 1,90 francs ; au départ de la rue Gioffredo, à l'angle de la place Masséna, jusqu'à Levens pour 1 franc ; au départ de la place Garibaldi, jusqu'à l'Escarène pour 1,25 francs. Pour pénétrer les vallées prenons un seul exemple : arrivée à la station la Tinée , du chemin de fer de Digne, dans la vallée du Var, le résident prend le tram électrique jusqu'à Saint-Sauveur ; 4 h 20 depuis Nice ; le voyage à Saint-Etienne-de-Tinée en voiture hippomobile ou à dos de mulet est considéré comme une excursion.

Au départ de Nice, le service du terroir est encore assuré par des voitures à chevaux : ce sont de véritables diligences à coupé ; en avant les places les plus chères ; avec intérieur, mais sans banquette au-dessus, ni rotonde en arrière ; Aspremont, La Turbie, Lucéram, Laghet sont ainsi desservis ; ces voitures ne sont pratiquement pas utilisées par les hivernants : en partant de la place Saint-François à 20 h 30, on passe la nuit dans le véhicule, on arrive à Fontan à 7 h et à Coni à 17 h : coût 12 francs.

Quant à la desserte interne de la Cité, elle se fait par le réseau urbain des tramways électriques ; sauf indication contraire, la compagnie demande 10 à 15 centimes par voyage ; deux voies principales : le Port-Gare du Sud-Gambetta, et celle de l'Hôtel-des-Postes à Cimiez qui demande 40 centimes. L'existence d'un « tramways des théâtres » montre à la fois le rôle de ce type de spectacle dans les distractions hivernales, et aussi, avec l'importance de l'effectif des clients, la démocratisation relative de l'auditoire des scènes publiques. Imaginons les berlines bien garnies qui remontent dans une nuit beaucoup moins percée de lumière que la nôtre, la voie discrète bordée de grands jardins de Saint-Sylvestre et approchent du vaste domaine du Valrose.

² Prix de la deuxième décennie du XXe siècle

Mais les rues de Nice et de Cannes, à la Belle Epoque, sentent encore le crottin ; c'est peut-être pour éliminer les odeurs du cheval que les parfums féminins sont à cette époque si corsés ; mais c'est peut-être aussi parce que la nouvelle extraction de parfum par solvant permet de traiter au loin des plantes exotiques. Pourtant, sur le littoral, les équidés voient déjà leur règne menacé : en 1912, à l'entrée du boulevard Carnot le comptage constate 1338 automobiles et 1403 autres véhicules, voitures hippomobiles et cycles ; les embouteillages commencent sur la route de Nice à Monte-Carlo. Certes, la carriole sans prétention, à deux roues et tirée par un âne est utilisée, pour trois personnes de bonne famille, sur les collines et dans la banlieue : la « principale distraction » de la reine Victoria, n'était-elle pas une promenade dans une petite voiture de ce genre, à quatre roues, il est vrai, attelée au « légendaire petit âne gris appelé Jacquot ? ». Aux réceptions, la voiture de maître s'exhibe : voiture à quatre roues et deux chevaux, avec cocher en livrée à chapeaux haut de forme, laquais voiture découverte à capote repliée : une gravure du musée Masséna nous en montre quatre à l'entrée de la villa Kotschoubey devenue musée des Beaux-Arts.

Les voitures de place stationnement principalement aux gares P.L.M. et du Sud, places Masséna, de la Liberté, Garibaldi, au jardin public, et sur cinq grandes artères ; en ville, pour une voiture à un cheval et deux personnes, il en coûte un franc la course de jour, ou 2,50 de l'heure ; le circuit de l'Observatoire coûte 15 francs pour une voiture à quatre places tirée par un cheval ; coupés et landaus à quatre roues sont très utilisés.

Pourtant, le transport en ville et dans la proche banlieue est déjà assuré aussi par les « auto-taxis », ce sont des limousines assez lourdes, à capote angulaire ; mal émancipées du mail-coach ; ces voitures stationnent place Masséna, devant le Casino Municipal et le Grand Café Pomel ; les chauffeurs appliquent un tarif de jour dans le rayon de l'octroi à 75c. le kilomètre ; de nuit à un franc ; à l'extérieur, jour et nuit, pour deux personnes, un franc du kilomètre.

De nombreux membres de la migration hivernale ont leur automobile personnelle ; à l'époque de la première guerre mondiale, 32 « auto-garages » offrent leurs services à Nice ; les trois quart pourvus du téléphone ; ce qui n'est pas le cas de celui de la firme De Dion-Bouton ; les marques présentes sont : Panhard, Berliet, Benz, Peugeot, Renault. A la veille de la guerre, les propriétaires de véhicules personnels et leurs invités, abandonnent progressivement l'habillement sportif pittoresque : grandes vestes ou longs manteaux de drap anglais ; les femmes, pour les circuits hors ville, portent cache-poussière et grands-chapeaux maintenus par un voile ou une écharpe.

Mais l'automobile qui reste sur longues distances un instrument de sport, est déjà, par quelques richissimes audacieux, utilisée comme moyen de voyage ; au début de la dernière saison avant la Grande Guerre, un record de vitesse est établi par l'anglais James Radeley qui, de Londres à Monte-Carlo, parcours maritime sur la Manche déduit, bien sûr, roule à la moyenne de 60 km. à l'heure ; il lui a fallu, pour ce faire, 26 heures et 40 minutes³.

L'hivernant, descendu au matin de son wagon-lit, voiture confortable lancée quarante ans auparavant, prend le passage souterrain, charge un porteur de ses bagages pour 50c. de rétribution, est conduit à une voiture de place, et gagne son hôtel pour 1,25 franc.

Depuis la fin des années quatre-vingts, l'hébergement des résidents se fait de plus en plus fréquemment en hôtel ; la villégiature au sens strict, c'est-à-dire le séjour dans ces magnifiques villas aux jardins merveilleux, comme celles nommées Orangini, Valrose (1869) subsiste ; le duc de Rivoli vient même d'achever la villa Masséna (vers 1900), où il séjourne en hiver et au printemps. Mais, en 1913, Robert de Souza écrit⁴ : « Qu'est-ce qui dégoûte les riches hivernants des magnifiques domaines créés, il y a quarante et cinquante ans par leurs pères » à Cimiez ? « C'est qu'on cerne leurs jardins de bâtisses hideuses dont les dernières

³ *L'Eclairneur de Nice* mercredi 5 novembre 1913

⁴ Souza (Robert de), *Nice, Capitale d'hiver*, p 321, 1913

années d'un aïeul furent souvent attristées ». Et ces « bâtisses » ce sont les célèbres hôtels : *l'Alhambra*, *le Riviera Palace* au milieu pourtant de son parc, *le Winter Palace* et enfin *l'Excelsior Grand Hôtel Régional Palace* dont le nom est aussi long que la façade, parmi d'autres. Depuis les années quatre-vingt dix, l'accueil de prestige se réalise dans les « caravansérails de la Belle Epoque », les grands hôtels ; c'est l'ère du palace : « Le palace est un mythe et un lieu magnifique » dit Pierre Gouirand ; un temple où se célèbre un culte inconnu, un lieu aussi où tout objet est anobli ». A Cannes, *le Carlton*, construit de 1909 à 1913 par l'architecte Charles Dalmas, offre ses 250 chambres qui chacune, ô merveille ! offre une salle de bains ; à Nice, en 1912, le *Négresco* est édifié sur les plans du Néerlandais Niermans (1859-1928).

Les hôtels luxueux sont en bord de mer, promenade des Anglais, quai du Midi (actuellement des Etats-Unis) et Jardin Public ; ou au pied de Cimiez, quartier Carabacel et sur la colline : 21 hôtels pour le premier site, 16 pour le second ; prix de la pension 18fr. pour le bord de mer, 15 fr pour l'autre secteur ; mais la colline de Cimiez demande 20 fr., prix moyen de la pension, il est vrai qu'elle est considérée comme « le quartier aristocratique par excellence »⁵. Les secteurs du boulevard Victor-Hugo et de la Croix-de-marbre, qui, au début du siècle précédent, formaient l'isolat colonial, « le faubourg des Anglais », sur la route de France, d'une part, et, à l'est l'avenue Félix Faure, le quartier de la poste, le boulevard Dubouchage, d'autre part, rassemblent 32 hôtels pour le premier, 28 pour le second ; le coût journalier de la pension moyenne est de 13 francs pour le premier, presque 14 francs pour le second.

Le véritable paquebot de la migration hivernale reste le « train de nuit extra-rapide » ; la reine Victoria elle-même, souveraine d'une nation qui régnait sur les océans, arrivait à Cherbourg sur son yacht Victoria and Albert en 1895, mais de ce port venait à Nice par train royal ; peu d'hivernants abordent à Nice par mer. Pourtant le port Lympia est encombré ; cet abri sûr, mais d'accès ardu par la mer, voit ses quais nord encombrés de futaille ; l'anse est une véritable forêt de mâts : grands yachts d'excursions pour Cannes, Monaco ou Gênes ; le bateau est un moyen de promenades non de voyage ; on loue de ces navires chez messieurs Garaccio frères, 11 place Cassini ; au quai Lunel, le paquebot-poste pour la corse, de la Compagnie Fraissinet, rejoint Ajaccio en 16 h pour 26,10 fr. quatre fois par semaine ; il concurrence la Compagnie des Messageries Maritimes ; au port, l'hivernant trouve des barques de promenade pour 3 fr. de l'heure.

Ainsi, sur la Côte désormais qualifiée d'Azur (1887), tout hivernant trouve un moyen de satisfaire cette passion de la « papillonne » définie 90 ans plus tôt par le franc-comtois Charles Fourier.

Mais l'hivernant reste en résidence à Nice assez longtemps, au point que nous considérons comme touristes ceux qui restent moins de deux mois, « les éphémères », et comme résidents saisonniers ceux qui logent sur le littoral plus longuement, de fin novembre au mois d'avril.

La pension moyenne dans ces deux quartiers est de deux et trois francs de plus que dans le quartier de la gare ; il est tout à fait naturel, logique, que ce quartier, de l'avenue Thiers à Notre-Dame, de la rue Lamartine et du boulevard Raimbaldi au boulevard Gambetta, soit celui qui rassemble, à proximité de la gare, le plus d'hôtels : 50 ; de confort et de prix variés : du *Terminus* assez cosu, 18fr. de pension, au *Lux-hôtel*, avenue Durante, 11 fr.

Mais les guides signalent qu'on peut trouver à Nice, de quoi satisfaire toutes les bourses : palaces somptueux et hôtels simples, villas princières, appartements riches ou modestes pensions ; dans le quartier de la Gare, 10 % des hôtels sont des hôtels meublés (c'est-à-dire l'hôtel-bureau où l'on ne trouve que les services du coucher) ; le prix du séjour

⁵ Souza (Robert de), *ibidem*, 6 315

dans une chambre à 2 lits va de 7 fr., cas le plus fréquent à 13,50 au *Noailles* avenue de la Gare.

Au nord de la ligne de chemin de fer : petits appartements et chambres avec salon ; l'arrivant ne manque pas de trouver la bonne affaire : des écriteaux, nombreux, placés aux portes ou aux balcons les signalent ; locations généralement au mois ou à la saison, de 50 à 120 fr. par mois, avec ou sans pension. Les grands appartements meublés sont loués par l'intermédiaire d'une agence ; il y a, à Nice, deux fois plus d'agences de location que d'agences de voyage ; un cinquième des premières se rassemblent sur l'axe place Masséna-avenue de la Gare, mais la voie que le nombre d'agences classe juste derrière, est le boulevard Joseph Garnier ; cette topographie souligne la spécialisation du quartier au nord de la gare.

Nous connaissons assez superficiellement le monde de la restauration. Comme de nos jours, semble-t-il, Nice offre alors, à qui sait chercher, des tables correctes où le repas est d'un prix modeste, parfois un peu moins d'un franc ; les établissements de luxe sont mieux connus par les souvenirs de voyage et les guides ; ces derniers ne retiennent qu'une trentaine de restaurants : 45 % sont qualifiés de « premier ordre », et signalés sur les listes par un astérisque ; du restaurant de la *Jetée-Promenade* au *Paris*, avenue de la Gare, ils sont groupés dans les quartiers des hôtels de luxe, sauf le restaurant de l'*Hôtel Impérial*, boulevard du Tzarewitch, ou celui de la *Réserve*, boulevard Impératrice de Russie (actuel Franck Pilatte) ; ou encore le *Cécile-Taverne*, avenue Thiers ; le plus célèbre est le restaurant *Grand Cercle* du Casino, place Masséna ; le dîner, en général, est plus cher que le déjeuner ; seul, le restaurant de la *Belle Meunière*, 8 rue Cotta (actuellement boulevard Maréchal Joffre) est ouvert toute la nuit ; la *Réserve* du boulevard de l'Impératrice de Russie est à la carte seulement, et le patron précise « chiffrée » ; la moyenne du coût du déjeuner est de 3 fr. dans ces établissements confortables ; minimum 2 fr., maximum 4 fr. ; on admire deux grands restaurants en face de la gare : le *Terminus* et le *Cécile-Taverne*, déjà cités ; dans toute la ville de nombreuses maisons offrent un plat du jour pour 1 fr ou 1,25 ; mais le *Buffet de la Gare* pendant la saison affiche un déjeuner à 5 fr.

Les distractions se prennent surtout au sein de la communauté des hivernants ; ce sont des sports chics mais déjà traditionnels.

Le Lawn-Tennis est très à la mode, et peut être pratiqué méthodiquement ; pourtant un peu moins répandu à Nice que sur la rive droite du Var, à Cannes notamment, où, en dehors des courts du club Tennis et croquet-club, les clients des grands hôtels peuvent y jouer dans les dépendances de leur établissement ; à Nice ce sport réunit ses amateurs, chaque matin, place Mozart ; du 5 au 10 février, a lieu un grand tournoi international, avec attribution de la coupe, le sport est déjà un spectacle.

Le tir aux pigeons, protégé et confidentiel se pratique au Vallon des Fleurs et au Mont Boron ; le comité directeur de l'Association Assaut au pistolet, présidé par Léon Garibaldi (1865-1950), directeur politique de l'*Eclaireur de Nice*, organise chaque vendredi de printemps des poules⁶ d'entraînement et un championnat de 18 tireurs. N'oublions pas que les journalistes se battent encore en duel, à la Belle Epoque ; En 1910, un jeune Niçois, élève de l'école Rothschild devient champion de France au concours de tir scolaire ; en ces années de renaissance du sentiment nationaliste, le tir au fusil est un sport répandu par le service militaire, dans diverses couches de la société, et même un élément de la formation des jeunes gens, tandis que le tir aux pigeons reste un sport de riche ; Le tir à la cible fixe est une des activités qui réunit autochtones et hivernants.

A Nice, la natation en est à ses débuts en tant que sport, elle commence seulement à être organisée et pratiquée par les élites sociales ; son développement accompagne celui du

⁶ Poule : compétition au cours de laquelle chaque concurrent est successivement opposé à chacun de ses adversaires

goût des bains, anglo-saxon au XIX^e siècle ; à ce stade de l'histoire du bain, celui de mer est une thérapie ; les cabines qui permettent le changement décent de costume sont installées sur la plage de cailloux à Nice ; ces maisons de bois posées en épis créent un paysage littoral curieux, fragile, trivial comme une fête foraine, à l'ombre des palmiers de la Promenade, bien enregistré par les cartes postales de l'époque. Le guide *Pol* de 1914 ne signale pas la natation comme une distraction ; le bain est une activité privée ; mais le besoin de confort est satisfait : les établissements de bain de mer sont signalés parmi les commerces utiles entre les « auto-garages » et les banques ; on en trouve trois sur la promenade des Anglais, un au quai du Midi, trois boulevard Impératrice de Russie (boulevard Franck Pilatte), un à la pointe de la Californie ; le bain, avec location de linge coûte 50c. Le Club nautique de Nice œuvre au profit de la natation ; il a du succès en ce début de siècle ; on y entre patronné par deux membres ; parmi eux, on remarque beaucoup d'autochtones mêlés à la foule des hivernants : J. Pocard, Jean Gambetta, Franck Pilatte, M. de Francony ; en 1910, on note l'admission de M. de Vilmorin, de Ph. Tiranty et de Louis Willaume. En avril, un dimanche, *l'Eclaireur de Nice*, organise une compétition difficile, le trajet Villefranche-Nice à la nage.

Les sports d'hiver qui attirent, dans la deuxième décennie du siècle, une petite part de la clientèle littorale en Suisse, sont déjà présents dans la montagne, où quelques audacieux sportifs et les jeunes officiers de chasseurs alpins, se livrent aux joies du ski ; ils y entraînent leurs belles amies et le souci d'hébergement de ces dernières est souvent à l'origine de l'hôtellerie du haut-pays (à Beuil, l'hôtel *Faraud* à proximité du *Belle-vue*, lui aussi signalé en 1914). A Nice, au Parc Chambrun, le *Palais de Glace* organise concerts et fêtes dans le parc et permet aussi le patinage.

Les sports spectacles de masse se sont aussi multipliés au début du XX^e siècle. Quelques une de ces réunions associent dans le public une partie de la clientèle hivernante et une portion des autochtones ; ce mélange est rendu possible par la programmation dominicale du spectacle ; c'est le cas du « football », mais aussi des courses de véhicules. Caractéristiques sont les précisions de l'annonce aux lecteurs de *l'Eclaireur* des matchs des clubs de « Football-Association » ou celles données au public, d'ailleurs recherché au long des routes suivies par les courses de véhicules à moteur, comme celle de motocycles et « side-cars »⁷ entre Nice et La Turbie, le dimanche 9 novembre 1913.

Ce type de spectacles est beaucoup moins fermé que ceux de la deuxième partie du siècle précédent ; mais il faut souligner que les pratiquants sont des amateurs, amateurs fortunés dans les sports mécaniques ; ils appartiennent donc à la société mondaine.

Le public en revanche, hivernants petits-bourgeois et autochtones actifs est à l'image de cette population qui emplit Nice durant la saison ; de nombreuses photographies de la collection Boursier nous en donnent des exemples.

Beaucoup plus traditionnelles, les régates ; toujours internationales : six en mars ; régates à la voile, catégories de 4 à 5 milles, 31 bateaux sont en compétition durant l'hiver 1909-1910 ; une réunion de régates à l'aviron, 14 bateaux avec un barreur, deux, quatre, huit rameurs, catégories juniors et seniors ; ce sont des activités par leur abondant public, à la fois populaires et élégants.

Les courses de chevaux sont les spectacles sportifs les plus fréquentés ; le champ de course créé par Paul Bounin (1861-1932) père du Commissaire de la République Jacques Bounin, est le lieu du grand événement de la saison ; Gustave Adolf Mossa croque, en 1906, à l'hippodrome du Var, au long de la digue, ses pastels, illustrations dans un style proche de celui de Toulouse-Lautrec de l'élégante –pas toujours- société hivernante. Neuf journées avec une moyenne de quatre courses par journée, pour le saut d'obstacle, en janvier ; en février,

⁷ Side-car : habitacle à une roue et, pour un passager, monté sur le côté d'une motocyclette ; ici, l'ensemble du véhicule.

courses de trot, six journées avec une moyenne de six courses par jour et le Grand prix de la ville de Nice doté de 100 000 francs de prix ; enfin deux réunions de courses plates en mars. Les recettes du Grand-prix s'élèvent à 432 000 francs. Sur la rive droite du Var, un Golf-club fondé par les princes d'Essling, mort en novembre 1910, et Demidoff, s'est installé près de Cagnes.

La Riviera a été un théâtre des débuts de l'aviation plus actif que beaucoup d'autres régions ; les essais d'appareils nouveaux sont rapidement suivis de démonstrations publiques : un meeting de dix jours est organisé, en avril 1910, par l'Automobile et Aéro-Club auquel vient d'adhérer le docteur Grinda ; au comité d'organisation, on retrouve le tout Nice : Biasini, Paul Bounin, l'architecte Randon ; au meeting du 21 avril, cent mille badauds au long du littoral regardent Latham, titulaire du prix d'altitude de Reims depuis quelques mois (155 m), diriger son monoplane Antoinette. Quatorze participants s'étaient inscrits ; l'un d'entre eux, Hubert le Blon, s'est tué au début du mois à Saint-Sébastien ; il reste trois Français, huit autres Européens de l'ouest, un Russe, un Péruvien : on décerne un prix de la totalisation des distances, un prix du lancement, un prix de tour de piste ; et quels spectateurs ! Le roi de Suède, trois princes allemands dont un Hohenlohe, une duchesse souveraine et un duc, deux grands ducs russes et le prince Galitzine. En décembre de cette même année, *l'Eclair* annonce l'accident mortel survenu, dans la plaine de la Brague, sur l'aérodrome de fortune aménagé par G. Tiranty, du jeune tailleur d'habits et passionné d'aviation Antonio Fernandez (1876-1910) ; cet intrépide inventeur, aux commandes d'un biplan sans queue, capota et s'abattit, la corde de gouvernail ayant été coupée par une tôle sur laquelle elle frottait malencontreusement. Pourtant, à partir de cette année là, régulièrement, un concours d'aviation est organisé à la fin mars sur les grands espaces du quartier de la Californie. L'affiche du meeting d'aviation de Monte-Carlo en 1911, signé Grün, montre bien la fragilité des appareils, l'esprit d'aventure des usagers, le surréalisme du spectacle de ces hommes et femmes en tenue de promenade matinale, le couvre-chef mis à part, juchés sur des jouets à carcasse tenue.

La scène traditionnelle, la scène d'intérieur, offre d'abondantes occasions de se retrouver, en ce milieu à dominante bourgeoise qui forme l'essentiel de la migration hivernante, au début de la seconde décennie du siècle.

Onze salles sont dignes d'être citées : en premier lieu l'Opéra, le plus ancien des théâtres de la ville (1776), reconstruit en 1826, sur l'avis du roi Charles-Félix ; Théâtre impérial en 1860, il est détruit au cours d'un incendie dramatique le 23 mars 1881, reconstruit sur les plans de François Aune, achevé après de longs débats⁸ et inauguré le 7 février 1885 ; cette version niçoise du Palais Garnier, connaît à la Belle Epoque « un renouveau de vitalité artistique dû à l'initiative de directeurs entrepreneurs à la fin du XIX^e siècle, italiens jusqu'en 1898 », puis, au début du XX^e siècle, de 1901 à 1906 à celle de Saugey, venu d'Alger, avec une belle barbe comme il sied à l'époque.

Les casinos offrent des spectacles variés à dominante d'opérettes et de music-hall : notamment le casino municipal, nommé méchamment « la feniera » (fenil), le théâtre de la jetée ; le casino Kursall rue Deloye, l'Eldorado Casino, rue Pastorelli ; quatre autres théâtres les concurrencent, sans parler du Palais de Glace. En matinée, c'est-à-dire depuis 1850 l'après-midi opposé à la soirée, et en soirée, les spectacles sont donc très nombreux.

Les casinos ne sont pas seulement des lieux de spectacles, mais des maisons de jeux ; « Dans une ville de plaisir, le jeu, écrit Robert de Souza, a un rôle utilitaire qui s'affirme malgré toutes les prohibitions »... « 5 usines fonctionnent : le casino municipal, la Jetée Promenade, l'Olympia, l'Eldorado, le Kursall ». Pour la saison 1911-1912, le premier cité a fait 4.824.266 francs de bénéfices nets.

⁸ Bien décrits par Pascale Duthion, cf bibliographie sommaire

Le spectacle est aussi dans la rue ; nous ne dirons rien des fêtes du Carnaval qui ne sont pas à proprement parler dans la vie quotidienne et qui se situent, suivant le calendrier classique, durant deux semaines du mois de février, à l'apogée de la saison : la bonne société niçoise et hivernante organise aussi en salle une de ces festivités, c'est le veglione ou redoute, depuis plus d'un quart de siècle brillante réunion costumée, dansante et nocturne à l'Opéra.

Le cinéma n'a pas eu les origines foraines qui l'ont caractérisé à Toulon, il ne s'est pas installé dans les cafés ; il est, dès son apparition une modernisation du spectacle en salle ; en 1906, rue de la Paix, le Cinématographe Lumière a offert chaque jour pour 25 centimes une série de représentations. En 1913, parmi les dix cinémas qui reçoivent le public, le Cinématographe Pathé, sous l'enseigne Eden-Cinéma, 27 avenue de la Gare, assure une matinée de 15 h à 18 h, une soirée de « 20 h à 23 h 30 » avec un changement de programme chaque semaine ; en novembre de la même saison, le Théâtre Politeama qui présente aussi des films, donne un spectacle permanent de 2 h à minuit, et attire la grande foule aux « Derniers jours de l'ambiance sonore. Le film est mis en scène avant 1903 par William Paul, pionnier de l'Ecole de Brighthon ; la version à laquelle je fais allusion est probablement celle de la société turinoise Ambrosio, d'après le roman populaire de Bulmer-Lytton, réalisée par Luigi Maggi et interprété par Lydia de Roberti notamment en 1908.

L'activité culturelle d'information et de transmission des connaissances, attire une clientèle dont la proportion, dans la société hivernante, est plus élevée qu'on le pense.

Devant les difficultés à développer un mouvement culturel que rencontrent les autorités locales, aussi bien le préfet Darcy dès 1876, que les maires, dès la magistrature de Borriglione, aidés pourtant par la presse locale dès 1888, une société locale fondée en 1861, la Société des Lettres, Sciences et Arts des Alpes-Maritimes a créé un établissement libre d'enseignement supérieur, *l'Athénée de Nice* ; l'histoire avec Georges Doublet et J. Combet, la rhétorique, la poésie, entre autres, y sont bien représentées en 1911, une vingtaine de conférences y est donnée.

La musique a toujours été choyée à Nice : quand brûle l'Opéra ou Théâtre Italien, en 1881, trois hauts-lieux musicaux dispensent leurs messages : le château Valrose qui donne le ton à Cimiez ; sur la Promenade des Anglais, au cœur de la ville neuve, au Casino International, le Cercle de la Méditerranée ; et dans le vieux-Nice populaire, cet immeuble victime du feu. *L'Athénée*, en fin de saison 1911, en illustration de ses conférences fait entendre des mélodies de Saint-Saëns, Massenet, Gounod ; l'Association Beethoven multiplie les concerts, au Cercle de l'Artistique, comme le Cercle de la Méditerranée en son local.

Le milieu où se recrutent le public de ces manifestations et les acteurs de pleins air, reste dominé par cette ploutocratie, cette élite sociale, généralement opulente, de la vieille Europe, qui a laissé, depuis 1850, tant de souvenirs sur le littoral. Un portrait nous la représente : celui du baron Joseph Vitta (1860-1942), israélite lyonnais d'origine piémontaise, tout de blanc vêtu sur ce tableau : ce portrait, peint en 1908, d'un généreux mécène rarement cité, est déposé au Musée des Beaux-Arts ; l'auteur en est Jules Chéret (1836-1932), hôte de Nice ; il est l'illustrateur de la Belle Epoque sur la Côte d'Azur qu'il a fréquentée pendant plusieurs années dès le début de notre siècle ; de 1898 à 1920, il habita la villa Antoinette et y installa un grand atelier, puis il logea sur la Promenade des Anglais avant de louer un grand appartement dans la villa Floréal, 52 boulevard Carnot, sur les pentes ensoleillées du Mont-Boron. De la même année que le portrait du baron Vitta est celui de la Dame au boa, fastueuse et pulpeuse silhouette d'une hivernante du début du siècle ; celui d'Arlette Dorgère, élégante artiste du Casino de Paris est de 1904. Plus symboliques ou caricaturaux, moins typés socialement, les étranges images du peintre niçois Gustav-Adolf Mossa (1883-1971) montre « ce qu'il y a de fantastique dans l'âme humaine » en particulier celle des hivernants sur ce littoral : parmi ces œuvres fulgurantes, citons, de 1904, Salomé, *Le goût du sang* ; de 1908, *La*

rose et le scarabée ; ces aquarelles nous offrent-elles le revers de la médaille ? « Au langoureux jardin d'amour, la rose s'est donnée ».

Prenons le risque de reconstituer le budget moyen de l'hivernant banal. Le voyage de deux personnes en seconde classe Paris-Nice : 164,30, aller-retour coûte 328,60 fr.

La pension dans le quartier de la gare est en valeur moyenne de 12,50 fr. par jour et par personne ; (notons que le montant, mode de la série des prix, c'est-à-dire valeur de la tranche la plus nombreuse est de 11 fr. ; elle peut servir de caractéristique sociale de la population accueillie, puisque la tranche retenue rassemble 41 % du nombre des propositions faites au public). Nous avons donc pour un couple et durant un mois 750 fr., avec 15 % de pourboire : 862,50 fr.

Nous avons choisi pour eux :

-aux Gourmets, sur la Place Masséna, un repas de nuit par semaine,

-Trois soirées à l'Opéra,

-Cinq autres spectacles : au Parisiana, Casino Kursaal, Théâtre de la Jetée, Casino Municipal, tous en orchestre,

-les promenades suivantes en voiture hippomobile : Saint Jean (10 fr.), Observatoire et Villefranche (15), Monte-Carlo (20) et suprême luxe, cap d'Antibes (30),

-six courses en ville avec un coupé de place à 1,25 fr., deux petits circuits en barque à 3 fr.,

Soit pour ces loisirs avec 15 % de pourboire : 241 fr.

Pour les fêtes urbaines 20 fr.

soit 1 446 fr. plus 5 % de faux frais 72 fr.

au total 1 518 fr.

Moins de 800 fr. par personne et pour un mois.

En 1911, selon Paul Combe, (niveau de vie et progrès techniques en France depuis 1860), l'ouvrier métallurgiste a un salaire de 5,03 fr. par jours et un salaire annuel de 1 550 fr.

Ainsi s'écoulent à Nice, les heures tranquilles mais bien pleines finalement des hivernants, les dernières heures de la Belle Epoque : les « éphémères » s'en doutent-ils, devant la montée des périls dont parlent les journaux ? Les carnavaliers, souvent interprètes du destin, en 1914, sur un dessin de G.A. Mossa, ont exhibé Carnaval XIII en costume de Persée, en posture déséquilibrée pour la seule fois de la longue dynastie, à califourchon sur Pégase, et dans la direction inverse de celle de sa monture, il regarde le passé et ne veut rien voir devant.

Sources imprimées

- L'Eclaireur de Nice*, 1913-1914, quotidien du chef-lieu, aux Archives départementales Nice
Arene (Edouard), *A travers les roses*, Nice, 1912, Imp. du commerce
Balestre (Albert) Dr, *Promenade à Cimiez*, Nice, 1912
Dubreuil (J.), *D'une saison à l'autre, 1909-1910, La vie à Nice*, imp. l'Eclaireur, 1911, 225 p.
Emanuel (V.), *Chroniques niçoises*, Nice, 1917

Iconographie

- Blanc (Yolande), Saudan (Michel), *De l'Hôtel palais en Riviera*, édit. Le septième fou, Genève, 1985, 145 p.
Boursier (Charles), collection de photos sur verre, édit. Elbé, Saint Cézaire-sur-Siagne, circa 1905-1914
Cheret (Jules), catalogue de la collection du Musée des Beaux Arts de Nice, Action culturelle municipale, Nice, 1987, 85 p. 334 illustr.
Soubiran (Jean-Roger), Gustav-Adolf Mossa, inventaire commenté de l'exposition, Direction des Musées de Nice, 1978, 200 p. 196 illustr.

Bibliographie sommaire

- Duthion (Pascale), *l'Opéra de Nice, 1881-1914*, Mém. de maîtrise, Nice, dactylog., 170 + 35 p., 1982
Gonnet (Paul), « Nice cité européenne 1860-1914 », in *Histoire de Nice et de son Comté*, ss la dir. de M .Bordes, Privat, Toulouse, 1976
Gonnet (Paul), *Les Alpes-Maritimes autrefois, touristes et travailleurs*, Horvarth, Roanne, 1987, 160 p.
Laurent (Louis-Jean), « Mutations économiques et développement urbain dans les Alpes-Maritimes de 1860 à 1914 » in *Villes du Littoral*, Annales Fac. Lettres et SH Nice, 1975, n° 25, p.51
Sidro (Annie), *Le Carnaval de Nice et ses fous*, édit. Serre, Nice, 1979, 158 p.
Souza (Robert de), *Nice, Capitale d'hiver*, Berger-Levrault, 1913, 518 p.
Potron (Jean-Paul), *L'image de Nice au travers des guides de voyage, 1800-1990*, Mém. D.E.A. Univ. Nice, 1991, 161 p. + 50 p. annexes