ANTIBES SOUS LA MANDATURE DE ROBERT SOLEAU

Marie-Antoinette SETTINERI

Résumé d'un mémoire de maîtrise soutenu à l'université de Nice sous la direction de M. Schor

D'après Strabon, les Phocéens de Marseille fondent Antipolis, la ville d'en face, vers 600 avant J.C. Au cours de l'époque romaine, la cité obtient de nombreux privilèges mais à partir du VIe siècle de notre ère, elle entre dans des siècles plus troublés marqués par les invasions. Avec la fin du Moyen Age s'ouvre pour Antibes, devenue ville frontière et place de guerre, une période faste de son histoire qui va s'étendre jusqu'au rattachement du comté de Nice à la France en 1860. A cette date s'amorce son isolement pendant que les autres villes du littoral se tournent vers le tourisme. En revanche, dans le domaine politique, Antibes trouve une nouvelle impulsion, avec l'arrivée d'un homme neuf, non antibois, nommé Robert Soleau.

• Une place forte à la fin du XIXe siècle

La vieille cité phocéenne avait sans nul doute un passé militaire des plus brillants, jalonné d'épreuves. A partir du XVe siècle, sa situation privilégiée lui confère une position stratégique au sein du royaume de France si bien que presque tous les faits historiques qui s'y déroulent ont un lien avec la guerre. Souvent menacée, assiégée, parfois même pillée ou brûlée, elle a toujours conservé une fibre patriotique. Sa toponymie est là pour en témoigner.

Deux événements ont bouleversé l'histoire politique de la région et ont modifié, pour des siècles, la nature du rôle d'Antibes. Le premier remonte à 1388 lorsque le comté de Nice intègre la maison de Savoie. Désormais, le fleuve Var constitue la limite orientale de la Provence et transforme Antibes en ville frontière. Le second date de 1482 lorsque Louis XI devient comte de Provence. La cité, devenue française, va acquérir une importance nouvelle : celle de dernière place forte du Sud-Est du royaume de France face à la Savoie ennemie. La vocation militaire d'Antibes est née. Surnommée la clef de France, elle devient le passage obligé sur les routes venant d'Italie. Son rôle est de protéger et de soutenir la défense de la côte en retenant les adversaires se dirigeant vers Toulon et Marseille. Bien entendu elle a aussi pour mission de surveiller Nice. Antibes se retrouve ainsi au cœur des principales crises qui secouent la région et souffre de toutes les campagnes de la Royauté.

Plus particulièrement, les XVIIe et XVIIIe siècles ne lui laissent que peu de répit. Tout débute avec la guerre de la ligue d'Ausgbourg (1688-1697) durant laquelle Antibes doit fournir deux hommes par foyer[1]. Au cours de la guerre de la Succession d'Espagne (1701-1714) la place contient, en 1707, les assauts des troupes autrichiennes pendant que la Provence est ravagée par l'armée du duc de Savoie. Puis vient le temps de la guerre de la Succession d'Autriche (1740-1748), Antibes y soutient, en 1747, son siège le plus illustre. Enfin en 1815, la cité est assiégée pour la dernière fois.

Le rattachement du comté de Nice à la France en 1860 et la création du département des Alpes-Maritimes déplacent la frontière au-delà de Menton et marquent pour elle la fin d'une époque. Le site d'Antibes n'est plus désormais stratégique. Antibes change de statut et devient une simple ville de garnison.

Aujourd'hui, l'enceinte du côté de la terre, a disparu. Ne résistent encore aux temps que quelques vestiges architecturaux, témoignages partiels de son passé militaire. Seule la toponymie rappelle encore que ce facteur militaire a pesé sur la cité.[2]

D'abord, parce qu'Antibes a attiré des militaires à la retraite[3] dont elle a conservé le souvenir. En 1863, le comte de Fersen (rue), colonel et aide de camp de l'empereur de Russie se fixa à Antibes au château de la Reynarde tout comme en 1864, le chevalier James Close (rue), ancien banquier du roi de Naples François II.

---

[1] Tosan (P.), *Dictionnaire d'Antibes Juan-les-Pins*, p. 25.
[2] Lelievre (R. de), *La population et les activités d'Antibes*, p. 18.
[3] Goiran (A.), *Promenades historiques à travers Antibes*, p. 7.

D'autres dénominations renvoient, ensuite, à des événements militaires comme le chemin des âmes du Purgatoire qui évoque le sacrifice d'une trentaine d'Antibois, lors du siège de 1536 ou le chemin des Autrichiens, qui commémore celui de 1747.

La toponymie nous renseigne aussi sur la présence de bâtiments militaires tels que les Lits militaires (rue), la caserne Dugommier, aujourd'hui remplacée par le centre nautique de la commune d'Antibes et les sapeurs-pompiers, la caserne Reille qui abrite actuellement le centre régional d'éducation physique et sportive (C.R.E.P.S.) ou encore la caserne Gazan, siège de l'escadron 7/22 de gendarmerie.[4]

De plus, elle nous signale la présence des anciennes fortifications : la rue du Grand Cavalier, la rue des Remparts, rebaptisée rue Ernest-Macé, l'entrepreneur qui se consacra à la démolition de l'enceinte, la rue des Casemates, la promenade de la Courtine, la rue du T, emplacement de l'ancien hôpital militaire appelé plus tard caserne T[5], les portes de France et de la Marine, primitivement les deux entrées principales de la cité, la tour du Graillon, tour d'observation, le bastion Saint-André, qui abrite aujourd'hui le musée archéologique d'Antibes et le Fort Carré.

D'autres noms font encore allusion aux hommes de passage à Antibes, Vauban (rue), Niquet (avenue), l'ingénieur qui s'occupa de l'amélioration des fortifications de la ville au XVIIe siècle, Aguillon (boulevard et fontaine), brigadier des armées. Le général Championnet (place), décédé le 8 janvier 1800 dans une auberge au numéro six de la rue Thuret et qui est enterré au Fort Carré mais dont le cœur repose au Panthéon. Son buste, représenté devant la mairie, fut inauguré lors d'une fête organisée, le 15 août 1891, pour commémorer sa glorieuse carrière.

Enfin, Antibes n'oublie pas qu'elle a fourni bon nombre de militaires à travers à la fois ses familles d'élection comme le général Daudel (avenue), le général Maizière (avenue), le colonel d'artillerie Lacan (rue), le baron d'Andréossy (impasse), général d'empire, originaire d'Italie, qui épousa une antiboise, le maréchal Masséna (cours) qui s'y établit au moment de la Révolution, que par les familles antiboises d'origine : le général et baron Edmond d'Esclevin (avenue), l'amiral Barnaud (place), l'amiral Courbet (avenue), l'ordonnateur des armées Aubernon (impasse), le général Barquier (avenue), le capitaine de vaisseau Giraud (avenue), le général Guillabert (avenue), ou encore la famille Guide (avenue) avec Joseph, aide de camp du maréchal Reille, la famille Gazan (avenue), avec cinq noms illustres ou enfin, les trois généraux Vial (rue).

En fait, elle montre avec orgueil à l'étranger le souvenir de la résistance héroïque.[6]

Avant 1860 de par sa situation de ville frontière, Antibes représentait un centre d'approvisionnement et de relais pour les cités voisines. Mais après le rattachement, Antibes entre dans une période de relative léthargie.

Son premier effet est la diminution progressive de la population antiboise. Tandis qu'en 1861, la ville comptait 6.829 habitants (le recensement tenait compte de la garnison) en 1881, elle n'enregistre plus que 5.260 habitants (chiffre le plus faible). Cette baisse est la conséquence de plusieurs facteurs. D'abord, la garnison de la ville ne cesse de décroître. En 1870, les troupes stationnées au sein de l'enceinte représentaient 1.500 hommes, en 1880, elles ne sont plus formées que de 250 hommes. De plus, le 1er avril 1863, le premier train de la nouvelle ligne Les Arcs-Cagnes-sur-Mer passe par la gare d'Antibes, dans un premier temps sur voie unique, puis, à partir de 1870, sur double voie. Cependant l'implantation du chemin de fer, va concurrencer l'activité du port mais aussi les produits locaux. L'agriculture va alors traverser une crise. C'est grâce essentiellement à l'afflux d'immigrants italiens que la population de la commune remonte progressivement (1896 : 9.339 habitants et 1901 : 10.947 habitants). Toutefois, dès les années 1880, nous relevons déjà un grand nombre d'Italiens sur le territoire d'Antibes. En 1886, la

---

[4] Tosan (P.), *Op. cit (1)*, p. 57.
[5] *Antibes, grandeur et servitudes d'une place forte XVIe-XIXe siècle*, p. 14.
[6] *L'Avenir d'Antibes* : 22 octobre 1897.

population étrangère représente 20 % de la population de la cité[7]. D'ailleurs la main d'œuvre employée pour les travaux de démolition des remparts commencés en 1896 est formée majoritairement d'Italiens piémontais.[8]

Le rattachement à la France du comté en 1860 a pour deuxième conséquence de provoquer l'étiolement du mouvement commercial de la place qui se reporte sur Cannes et sur Nice. En effet, la cité perd, au profit du nouveau chef-lieu des Alpes-Maritimes, Nice, son commerce avec la Corse. Le port d'Antibes reste dévolu principalement aux activités traditionnelles du commerce et de la pêche.[9] De plus, l'infrastructure portuaire de la ville ne répond plus aux besoins de la demande. L'entrée du port est jugée trop étroite (cinquante mètres) pour recevoir des bateaux à gros tonnage. Enfin, l'envasement du port depuis la fermeture de l'anse, oblige la ville à dépenser de fortes sommes afin de curer périodiquement son bassin (environ tous les vingt ans), jusqu'à des profondeurs adéquates. En fait, Antibes représente plus un port de refuge qu'un port commercial.

Pour terminer, depuis que la place n'est plus une ville frontière, ses remparts constituent un handicap économique car ils l'empêchent de se développer. C'est pourquoi, en cette fin de siècle, Antibes ne participe pas à l'essor touristique que connaissent les autres villes du littoral. Elle n'est qu'une annexe résidentielle de Nice et de Cannes et n'attire que des hôtes de passage ou tous ceux qui cherchent à s'isoler des lieux touristiques. Mais ils ne représentent qu'une centaine de personnes à la fin du XIXe siècle. Toutefois, des écrivains, des artistes et des peintres viennent se reposer dans ses murs tels que, Guy de Maupassant, Paul Arène, Ernest Meissonier, Claude Monet.

Hors de l'enceinte et en dépit d'elle le Cap d'Antibes et Juan-les-Pins prennent forme sous l'impulsion des investissements étrangers. Ainsi, en 1863, le comte de Fersen désenclave le Cap en traçant une route autour de la presqu'île. Le chevalier James Close achète, en 1864, 17.000 m² de terrains au Cap et réalise la première spéculation foncière d'Antibes[10]. Mais il succombe à une crise cardiaque en 1865 et laisse les travaux inachevés. C'est son beau-frère, le prince Alexis Plestcheieff, officier de l'armée russe qui à la suite de la mort du prince impérial à Nice, vient s'installer à Antibes où il entreprend l'édification de la Villa Soleil futur Hôtel du Cap. Après son inauguration, les difficultés et les faillites se succèdent jusqu'en 1887 quand Antoine Sella en reprend la direction[11]. Par ailleurs en 1881, la Société foncière de Cannes et du littoral, fondée par la banque cannoise Rigal, achète un vaste terrain encore boisé au quartier de la Pinède afin de créer le premier lotissement de la commune. Mais, dès sa création, elle est en proie à des difficultés.

En outre Antibes essaie de promouvoir les beautés de son site avec la constitution, en 1893, d'un syndicat d'initiative, le deuxième de France après Grenoble, par Charles Guillaumont. Il prend le nom de Syndicat d'intérêt local, et son siège se trouve rue de l'Hôtel-de-ville, dans une maison prêtée par l'architecte Astoin[12]. Son objectif est la défense des intérêts généraux de la ville et de faire connaître aux étrangers les avantages de son territoire par tous les moyens de publicité.

En fait, la cité tire ses ressources principalement de la perception de l'octroi (impôt qui pèse sur l'entrée de certaines denrées en ville) dont le rayon d'application territorial couvre toute la commune. Dans le budget de 1884, le produit de l'octroi représente 57,18 % des recettes ; en 1894, il est de 71,23 %. Les bureaux se situent aux différentes entrées de la cité, aux portes de

---

[7] Baudoin (D.), *L'équipement touristique de la commune d'Antibes de 1881 à 1975*, p. 56.
[8] ADAM 11R 12 : Rapport sur l'interdiction des ouvriers étrangers dans les ouvrages de fortifications.
[9] Dronsart (C.) et Dumenil (R.), *Antibes Juan-les-Pins*, p. 22.
[10] Faraut (M.), *Population et migration touristique : effets d'une nouvelle économie urbaine Antibes XIX-XXème siècle*, p. 54.
[11] Meunier-Delormeau (C.), *Chronique illustrée d'Antibes Juan-les-Pins*, p. 49.
[12] Gras(J.), *60 années d'expansion touristique, Antibes, Juan-les-Pins, le Cap*, p. 22.

France et de la Marine, ainsi qu'à la gare et à Juan-les-Pins, en 1892.

La ville d'Antibes, par la présence de ses remparts, éprouve des difficultés à se tourner vers l'avenir même si certaines démarches ont été réalisées. Son économie paraît plus modeste par opposition à celle des autres villes du littoral. Pourtant, le 26 février 1891, par décret ministériel, se constitue dans la commune d'Antibes, selon les vœux émis par le Conseil général, la première école pratique d'Agriculture et d'Horticulture des Alpes-Maritimes, depuis la fermeture, en 1871, de celle de Saint-Donat près de Mouans-Sartoux. L'établissement qui existe toujours aujourd'hui, est édifié à 1,5 kilomètres de la gare sur la route d'Antibes à Biot sur les anciens domaines du docteur Sardou et du propriétaire Beretta.

La personne de Robert Soleau demeure en grande partie une énigme. Nous n'avons, malheureusement, réuni que très peu d'éléments biographiques. Maire d'Antibes pendant dix-sept ans, conseiller général de 1886 à sa mort en 1919, sa municipalité s'inscrit dans une période déterminante de l'histoire de la ville. Robert Soleau est né le 10 juin 1845 à Rethel dans le département des Ardennes, au numéro six de la rue d'Evigny, dans la maison de son grand-père maternel. Probablement fils unique, il est issu d'une famille aisée. Son père, Alexandre, exerce la profession d'ingénieur en chef des Ponts et chaussées. Il est décoré de la Croix de la Légion d'honneur et réside à Soissons. Nous n'avons aucune autre information sur sa famille paternelle. Sa mère, Euphrosine, est sans profession. Son grand-père maternel, Robert Bournel, remplit à la fois les fonctions de juge de paix du canton de Rethel et celles de conseiller municipal. Enfin, son oncle maternel, François Bournel, pratique le métier de commissaire en laine. Toute son enfance demeure dans l'ombre. Quant à sa scolarité, Robert Soleau entreprend des études de droit jusqu'à l'obtention du doctorat. En janvier 1875, il rejoint les services judiciaires de Paris. Il commence sa carrière au poste de juge suppléant au tribunal civil de la Seine puis devient conseiller à la cour d'Appel de Paris et enfin vice-président du tribunal de la Seine. Le 17 février 1898, il est honoré, comme le fut son père avant lui, du titre de chevalier de la Légion d'honneur. Il épouse, la date et le lieu nous sont inconnus, Henriette Marie-Antoinette née le Maréchal dont il a eu vraisemblablement deux enfants, Marie, décédée à Paris dans le XIVe arrondissement le 9 février 1927 et Fernand qui disparaît à 3 ans et 4 mois le 14 avril 1881.

Nous ignorons les raisons qui ont poussé Robert Soleau à venir sur la Côte d'Azur et plus particulièrement à Antibes. Selon le cadastre il possède au Cap d'Antibes des terrains non bâtis acquis durant son mandat et qu'il cède après sa démission. Il ne semble posséder aucun logement fixe dans la commune. Sa carte de visite[13] indique une adresse dans le XIVe arrondissement de Paris au n° 78 de la rue de Rennes et, à l'analyse des registres nominatifs de recensement, il apparaît, uniquement en 1898, comme résident dans un hôtel de la rue Thuret. Son épouse, décédée prématurément le 17 août 1900 à 46 ans ne vient semble-t-il jamais à Antibes. Selon *l'Avenir d'Antibes* du 19 août 1900, le climat marin ne convenait pas à sa santé fragile. Lors de toutes les cérémonies publiques auxquelles Robert Soleau participe, son épouse n'est jamais présente. Il est aussi l'un des principaux actionnaires, dès sa création en 1881, avec 400 actions, de la Société foncière de Cannes et du littoral. C'est au cours de cette période que son nom est mentionné, pour la première fois, dans les registres de délibérations du Conseil municipal. Dans le même temps, il assure la représentation de la ville auprès des autorités supérieures à Paris afin d'accélérer le déclassement de la place, question capitale pour les habitants. D'ailleurs, il est choisi comme membre du comité de démolition des remparts en 1882.

Lors des élections municipales du 4 et 11 mai 1884, Robert Soleau se présente sur la liste des Républicains contre la liste des Indépendants à tendance réactionnaire et cléricale, selon les propos de *l'Avenir d'Antibes* du 4 mai 1884, dont le chef de file est le banquier cannois Léon

[13] AMA : 152 4D² Contentieux relatif à l'arasement des remparts.

Rigal. Sont élus 14 Républicains, dont Soleau, et 3 Indépendants, Rigal n'obtenant pas les voix suffisantes pour se faire élire. A la session extraordinaire du Conseil municipal qui suit Robert Soleau est élu maire, dès le premier tour, à la majorité absolue. Il devient ainsi, le premier parachuté de l'histoire d'Antibes. On ne connaît pas les raisons de sa nomination.

Si nous n'avons aucune information quant aux déroulements des quatre autres élections municipales, nous en savons plus s'agissant des élections cantonales. En effet, Soleau se présente aux élections au Conseil général en 1886, face à Lisnard, maire de Vallauris. A Antibes, Soleau obtient 1.171 voix sur 1.201 votants ; Lisnard 20. Dans la commune de Biot, Soleau et Lisnard, obtiennent respectivement 243 et 25. Enfin, à Vallauris la primauté va au maire de la ville, Lisnard, qui obtient 886 et Soleau 8. Ce petit score à Vallauris s'explique par le républicanisme du maire d'Antibes qui paraît suspect aux électeurs de cette commune. C'est d'ailleurs parce qu'il est conscient de cette défiance que Lisnard se présente. Mais, lorsqu'il vient à Antibes et à Biot, il ne réussit pas à prendre la parole, les électeurs Antibois et Biotois adoptant une motion tendant à ce que la parole lui soit refusée. En guise de sanctions, les maraîchers d'Antibes et de Biot sont accueillis par des huées lorsqu'ils se présentent, comme de coutume, sur le marché de Vallauris, au lendemain de la victoire de Robert Soleau. Cet incident prend de l'importance avec l'intervention du préfet auprès du commissaire pour que des procès-verbaux soient dressés contre les contrevenants. A la suite de quoi, plusieurs Vallauriens sont condamnés pour sévices sur des Antibois par le tribunal de Grasse. Le conseil municipal de la ville proteste par une démission collective.[14] En revanche, les élections suivantes se déroulent de manière moins agitée. Membre du Conseil général, il s'occupe entre autre de la création de l'école pratique d'agriculture et d'horticulture des Alpes-Maritimes.

Mais sa grande réussite est d'avoir résolu l'épineuse question du déclassement et de l'arasement de la place d'Antibes.

Cependant, à partir de 1898, le mécontentement s'installe au sein de la population. On lui reproche de n'être que rarement à Antibes alors que la ville a besoin d'un maire qui soit présent continuellement. Ce grief ne paraît pas infondé car, à l'étude des registres de délibérations du Conseil municipal de 1884 à 1901, on constate qu'il n'a assisté qu'à 43 sessions sur 226 soit une sur cinq. Il a même été absent lors des cinq élections municipales (1884, 1888, 1892, 1896, 1900).

En réalité, cette indignation antiboise est nourrie par les absences répétées du premier adjoint, Frédéric Isnard mais aussi du second adjoint, Roubion, tous deux élus juge de paix. Bref, plus aucun élu ne tient la mairie. On reproche encore à Soleau son ambition qu'atteste son cumul des hauts postes : conseiller à la cour d'Appel de Paris, conseiller général et maire. Les origines de sa démission le 19 février 1901 sont mal connues. Il a déjà antérieurement présenté sa démission à deux reprises. Une première fois en 1896, d'après *l'Avenir d'Antibes* du 10 mai 1896, une deuxième fois en 1899 que le préfet rejeta. Selon *le Réveil d'Antibes*, l'origine est plutôt à rechercher dans le transfert du bureau de recrutement. Toutefois, après sa démission, il reste membre de l'assemblée municipale suivante de Chancel en 1901 et aussi du Conseil général.

La cité d'Antibes qui a tenu pendant cinq siècles un des principaux rôles en Provence en tant que place frontière se retrouve en cette fin du XIXe siècle reléguée au second plan. Les bouleversements consécutifs au rattachement du comté de Nice et à la création du département des Alpes-Maritimes ont des répercussions sur la cité. Elle tire peu d'avantages de l'essor du tourisme hivernal dans le département. Elle reste en marge du développement par rapport à Cannes et à Nice. Mais, grâce notamment aux efforts du nouveau représentant de la ville, Robert Soleau, personnage clef, les Antibois concrétisent leur plus grand souhait : celui de débarrasser la

[14] Le *Petit Niçois* 7 septembre 1889.

ville de ses murailles si hideuses et d'en faire une station hivernale.

• L'arasement des remparts ou la fin d'une époque

Après l'annexion du comté de Nice en 1860, la ville perd son statut de place forte. De surcroît, avec les progrès enregistrés dans le domaine de l'artillerie, la preuve est faite qu'elle est désormais incapable de se défendre. C'est pourquoi, la grande majorité de la population s'accorde pour vouloir se défaire des fortifications. Le parcours est long et difficile. Mais, la ville obtient enfin son déclassement en 1889 et les travaux qui la délivrent de son corset débutent en 1896. Les rares tentatives pour préserver le patrimoine fortifié seront vaines. Ainsi, ce ne sont ni les guerres, ni les sièges qui eurent raison des remparts mais bien une volonté convergente des habitants.

On assiste au cours du XIXe siècle à une véritable révolution dans le domaine de l'artillerie avec l'élaboration dans un premier temps du canon rayé, puis, dans un second temps, de l'obus torpille. En 1858, apparaît en Europe le canon rayé. Le boulet sphérique est désormais remplacé par un obus cylindro-conique chargé d'explosifs ou de ferrailles. L'âme interne du canon comporte des rayures hélicoïdales[15] de façon à imprimer à l'obus une rotation rapide qui stabilise sa trajectoire. Dorénavant, le projectile peut atteindre des cibles éloignées de plus d'un kilomètre. La charge en explosant va aussi disperser les éclats d'autant plus meurtriers. Quelques décennies plus tard, un nouvel explosif très puissant, la mélinite[16] est mise au point. Une fois chargé, l'obus a des conséquences désastreuses. Il peut détruire les ouvrages en terre et en maçonnerie. Ses effets sont comparables à ceux d'une torpille. Devant ces progrès, la vieille place d'Antibes se révèle bien inutile :

[L'enceinte] ne pourrait (...) servir, en temps de guerre qu'à ruiner la ville de fond en comble dans l'espace de 24 heures. [...] Selon le jugement des hommes compétents, l'enceinte bastionnée de la ville et le Fort-Carré ne peuvent protéger Antibes que contre la violence de certains vents. »[17]

C'est ce que confirme, en septembre 1878, le chef d'escadron d'artillerie Gay, dans son rapport sur la place. Son analyse reprend presque textuellement un projet plus ancien (non daté), rédigé par le chef d'escadron d'artillerie Serray et le chef du génie Millot. Ils en concluent que la place a perdu toute sa valeur contre une armée de siège : « Antibes est entourée de hauteurs situés à des distances très rapprochées, variant de 450 à 1600 mètres. (...) Par cette situation, la place est dans l'incapacité de supporter une attaque régulière et doit se borner à résister à une attaque de vive force ou à un simple blocus avec bombardement. Cependant, celui-ci paraît tout aussi dangereux. La population d'Antibes bien que peu nombreuse, y est dense ; les rues sont étroites ; les maisons pressées les unes contre les autres ; les établissements militaires ne sont pas voûtés ; les remparts et toutes les parties de la ville peuvent être atteints par des coups d'écharpe et de revers, aussi bien que par des coups directs. Si donc un corps d'armée de 15 à 20.000 hommes s'avançait contre Antibes et la canonnait avec les 60 bouches à feu dont il disposerait, les maisons, les approvisionnements de tout genre seraient bientôt la proie des flammes (...) et la troupe n'aurait bientôt plus de vivres, (...) et se trouverait forcée de capituler. »

La fortification bastionnée est désormais périmée. Elle est remplacée par des constructions en béton, à partir de 1885, ou des blindages métalliques. Au fameux pré-carré de Vauban succède le système de Séré de Rivières. En d'autres termes, privée de son utilité première Antibes n'a plus aucune raison de maintenir cette ceinture encombrante.

Maintenant qu'Antibes a perdu son statut de place frontière et que ses fortifications se sont révélées vaines face aux armes nouvelles, la population prend conscience de l'inutilité de ses

---

[15] Sailhan(P.), *La fortification, histoire et dictionnaire : carte de France des ouvrages fortifiés*, p. 179.
[16] Sailhan (P.), *Op cit (15)*, p. 179.
[17] *L'Avenir d'Antibes* 23 septembre 1883.

défenses. D'ailleurs la cité n'est pas la seule à envisager la démolition de ses remparts. Ce désir s'inscrit dans un mouvement général. Durant la seconde moitié du XIXe siècle, on va ainsi assister au déclassement puis au démantèlement de nombreuses places comme celles de Sedan, d'Arras, d'Arles, de Douai, de Cambrai[18] afin de faciliter leur expansion. Encouragées par la population, les démarches sont encadrées par la municipalité.

Les Antibois se sentent emprisonnés derrière leur rempart infranchissable. Cette situation leur devient intolérable. Ils désirent suivre l'impulsion générale des villes du littoral, mais leurs obligations militaires les en empêchent. Véritable handicap au point de vue économique et plus particulièrement touristique, les fortifications ne dégagent, en outre, aucun charme. Progressivement, la presse devient le porte-parole de tous ces mécontents.

Avant le rattachement de 1860, par sa position stratégique, Antibes possédait, depuis longtemps, une garnison afin de la protéger contre les ennemis extérieurs. Après la création du département des Alpes-Maritimes les troupes restent intégrées. Cependant, bien que bénéfique au point de vue économique car les garnisons sont consommatrices et que les troupes dépensent pour leur entretien[19], la présence continuelle de militaires s'accompagne aussi d'inconvénients particulièrement concernant leur logement, car c'est à la population civile qu'incombe la tâche de les loger. La municipalité construit ou aménage, à ses frais, des bâtiments affectés aux gens de guerre tels que l'ancien couvent des Bernadines converti en caserne sous l'Empire[20] ou encore la caserne Reille vers 1840 au pied du Fort-Carré. Pourtant, selon les circonstances, cela reste insuffisant. En période exceptionnelle, la commune est même contrainte de réquisitionner des logements. Cette présence entraîne aussi d'autres désagréments comme en témoigne une pétition anecdotique, du 11 mai 1891[21] dans laquelle les habitants réclament que les soldats ne se baignent plus près de l'intersection de la route du Cap et du boulevard de la Salis, alors voie très empruntée, car ils s'y baignent nus.

Ensuite, la présence des fortifications est jugée néfaste pour le développement économique de la ville.

« Je voudrais bien parler des remparts d'Antibes mais que dire, si ce n'est que du mal de cette vieille armure, de ce bourrelet de pierres qui nous étrangle et arrête Antibes dans son essor. »[22]

D'autant que l'enceinte empêche la cité d'exploiter les terrains entourant la place. Il convient de préciser qu'Antibes et le Fort-Carré sont soumis au décret du 10 juillet 1851[23] qui les classent dans la première série des servitudes militaires des places de guerre et des forts militaires. Ce classement fait peser sur le territoire de la commune de lourdes obligations. Elle doit maintenir trois zones autour de la place : la première d'une étendue de 250 mètres, où toute construction, de tout type, y est interdite ; la deuxième de 250 mètres à 487 mètres (250 toises), où il est défendu de construire des bâtiments en maçonnerie. Enfin, la troisième d'une étendue de 947 mètres (500 toises) où les chemins, les levées et les chaussées sont soumis à l'autorisation préalable du Génie. De fait, tous les organes passifs ou actifs de la fortification sont déclarés propriété de l'Etat. Les dérogations à ces interdictions sont appelées polygones exceptionnels[24] et sont accordées par l'autorité militaire. A titre d'exemple, lors de l'édification de la gare d'Antibes, l'armée a imposé à la compagnie Paris-Lyon-Marseille (P.L.M.), une construction en briques car à la moindre réquisition, elle devait la démolir immédiatement et enlever les

---

[18] *Le Réveil d'Antibes* 29 novembre 1896.
[19] Corvisier (A.), *Dictionnaire d'art et d'histoire militaire*, p.361
[20] Tosan (P.), *Op. cit. (1)*, p. 12.
[21] AMA Extrait du registre de délibération du Conseil municipal du 13 mai 1891.
[22] Meiffret (J.B.), *Guide d'Antibes et de ses campagnes*, p. 54.
[23] Bulletin des lois, deuxième semestre de 1851.
[24] Corvisier (A.), *Op. cit (19)*, p. 278.

décombres sans indemnité. Antibes apparaît ainsi comme une place forte qui gémit de son triple cercle de fer.[25]

Dans ces circonstances, les murailles maintiennent la cité dans un état d'infériorité vis-à-vis des autres villes car elle ne peut s'agrandir à son gré.

« Antibes a gardé un aspect singulièrement personnel. (...) La ville elle-même a encore son ancienne physionomie, et qui l'a vue il y a vingt ans, peut y revenir sans y trouver trace d'une modification quelconque. (...) L'art de la fortification subsiste ici tel qu'il était il y a plus de deux siècles et Antibes apparaît comme la plus paisible des places de guerre. »[26]

Enfin, les fortifications se trouvent dans un très mauvais état. Elles ont nécessité, de tout temps, un entretien coûteux pour la ville, mais dorénavant celle-ci n'a plus ni les moyens ni l'intérêt de continuer. D'autant que l'Etat s'en désintéresse depuis que l'enceinte ne répond plus aux besoins de la défense et le Génie militaire décide même de supprimer les crédits spéciaux affectés à son entretien. Elle va ainsi devenir une menace pour la sécurité publique : « Tous les terres-pleins (...) s'éboulent peu à peu et envahissent le chemin de ronde. (...) Le saillant du bastion douze sur lequel s'élève le grand cavalier, (...) on y voit une fente de haut en bas s'élargissant au faîte, malgré l'armature en fer établie. (...) Cette partie surplomble la route du Cap, une des voies les plus fréquentées, par les habitants de la ville et par les étrangers. »[27]

D'ailleurs, la presse locale ne manque pas de rappeler : « Antibes, qu'étranglent encore de vieux remparts crevassés, et rattachés de-ci de-là par des barres et des tringles en fer. [28] « Le tour du rempart serait sans conteste une des plus agréables promenades d'Antibes si, à certains endroits elle n'était pas trop agrémentée de trous, d'ornières et de tête-de-chats, qui la rendent impraticable après la moindre pluie. »[29]

En outre, la salubrité publique est gravement compromise depuis que l'autorité militaire n'exerce plus aucune surveillance. Les remparts deviennent au fil du temps des dépôts d'immondices de toute nature dont les exhalaisons répandent des odeurs fétides dans l'atmosphère[30]. Ce sont pour toutes ces raisons que les Antibois refusent de conserver leur fortification.

L'amertume de la population se retrouve dans les articles des hebdomadaires antibois et dans les guides touristiques. La presse, mais aussi les guides touristiques, traduisent le sentiment de toute une population et le malaise qu'elle ressent, et soutiennent les efforts entrepris par le Conseil municipal.

« [...] Comme ville, je puis affirmer qu'extérieurement, par ses murs, elle est fort laide, et si j'osais j'en dirais autant de son intérieur. Ses rues étroites, irrégulières, mal pavées et mal... propres sont d'un aspect fort peu attrayant. »[31]

Mais surtout, la presse et les guides nous révèlent de quelle manière les étrangers percevaient les remparts de la ville.

« Antibes est une ruine d'une civilisation disparue ; elle fait l'effet d'une ride creusée au milieu d'un jeune visage. »[32]

« Le séjour d'Antibes serait plus agréable (...) si l'on n'y était pas comme en prison. »[33]

« Ville de guerre dont parlent les géographes, mais que jamais aucun mortel n'a vue, ville infiniment plus cachée que Tombouctou, ville infiniment plus difficile à trouver que les sources du

---

[25] Meiffret (J.B.), *Op. cit. (22)*, p. 54.
[26] *La République française* : 27 novembre 1894.
[27] ADAM 11R Rapport du chef d'escadron d'Artillerie Serray en septembre 1878.
[28] *Le Petit Antibois* 7 octobre 1883.
[29] *Le Journal d'Antibes* 18 janvier 1880.
[30] ADAM : *Op. cit*. (27).
[31] Lubanski (Dr), *Guide aux stations d'hiver du littoral*, p. 320.
[32] *Le Réveil d'Antibes* 1er mars 1894.
[33] Meunier-Delormeau (C.), *Chronique illustrée d'Antibes Juan-les-Pins*, p. 14.

Nil. »[34]

Certains, avec un brin d'ironie, avaient avancé que l'enceinte exerçait même une influence néfaste sur le comportement des Antibois : « [...] en parlant du caractère Antibois : tant qu'il est dans ses murs, il semble froid en apparence, mais dès qu'il perd de vue les tours d'Antibes, il est bon ami, excellent camarade, dévoué à son compatriote. »[35]

Les habitants voient ainsi dans le dérasement l'unique solution à leurs difficultés. Si les remparts disparaissaient, ils pourraient enfin tirer parti de leur climat et de la beauté de leur site, pour créer une station d'hiver. La population rappelle enfin que durant de longues périodes, par souci de servir sa Patrie, elle a accepté de multiples privations. Désormais, c'est au gouvernement qu'incombe le devoir de compenser tous les services rendus. La population réclame alors que diligence soit faite.

Comme l'énonce l'article premier de la loi du 10 juillet 1851[36], aucune place de guerre, ne peut démolir ses fortifications sans l'accord préalable d'une commission de défense et en vertu d'une loi. Les démarches afin d'obtenir le déclassement puis le démantèlement des fortifications d'Antibes auprès des autorités supérieures (les ministères de la Guerre et des Finances) ne datent pas de la municipalité de Robert Soleau. L'une des premières demandes est attestée dès le 8 juin 1869, lors d'une session du Conseil général des Alpes-Maritimes où, le maire d'Antibes, Armand Nicolas émit le vœu que le gouvernement autorisa la suppression ou tout au moins la réduction des zones militaires qui encerclaient la ville. Avec la désastreuse défaite française de 1870, le domaine militaire est profondément modifié. Ainsi, jusqu'à la venue du général Farre, ministre de la Guerre, dans les années 1880, la question reste sous-jacente. Ce dernier vient étudier le système militaire de la région et déclare que la place d'Antibes n'a plus d'importance et devrait être démantelée.[37]

De plus, constatant le développement de Nice et de Cannes, Antibes s'alarme de sa propre stagnation et une première réunion publique est organisée dès le 17 octobre 1880. Dès lors, on multiplie les pétitions auprès des autorités supérieures de tous rangs et le 15 juillet 1881, le Journal officiel publie le décret réduisant les zones de servitudes de la place mais maintenant celles du Fort-Carré. Toutefois, le déclassement complet de la place est encore loin.

La municipalité tente d'obtenir l'autorisation de pratiquer des ouvertures dans l'enceinte pour faciliter le développement de la ville. Pour cette question, le conseil municipal désigne un comité composé de Léon Chiris, sénateur des Alpes-Maritimes, de Léon Renault, député, de Robert Soleau, conseiller municipal d'Antibes et de Claude Vidal, maire d'Antibes. Grâce à leur intervention, le gouvernement accorde à la ville en 1882, le comblement de la porte Marine et l'ouverture de deux portes. La première réalisée du côté de l'usine à gaz, serait destinée à mettre en communication la route nationale 97 avec l'avenue de la gare. Cette nouvelle voie permettrait de faciliter la communication avec la gare et le Fort-Carré. La seconde ouverture, du côté de la poterne Sainte-Claire, aujourd'hui place de l'amiral Barnaud, mettrait la ville en communication directe avec le Cap et Juan-les-Pins. Cependant, la ville par manque de ressources suffisantes, doit ajourner l'exécution. En 1886, la cité propose un nouveau projet moins coûteux, mais de nouveau c'est un échec. Le décret du 27 mai 1889 prononce le déclassement de la place d'Antibes. Cependant, il précise aussi que ce dernier ne deviendra définitif qu'après fixation des voies et moyens de démantèlement. En outre, il devra avoir lieu sans frais pour l'Etat, étant entendu qu'à titre de compensation, celui-ci cèdera à la ville tout ou partie des terrains à provenir des fortifications supprimées. Bien évidemment la situation financière de la commune dont l'unique ressource réside dans la perception de l'octroi ne lui permet pas d'entreprendre à sa charge l'opération du dérasement ni les transferts du cimetière et de l'abattoir pour un coût estimé par le

---

[34] Corvol (R.), *La Côte d'Azur à la Belle Epoque*, p. 178.
[35] Lubanski (Dr), *Op. cit. (31)*, p. 320.
[36] Bulletin des lois, deuxième semestre 1851.
[37] *Le Journal d'Antibes* 19 juillet 1896.

ministre de la Guerre à 1.300.000 francs soit 650.000 francs pour la démolition et 650.000 francs pour le remplacement des casernes supprimées.

La ville décide alors de traiter avec une société de travaux publics qui, le cas échéant, se substituerait à elle pour l'exécution des travaux. Le traité doit être passé entre l'Etat d'une part et la ville et l'entrepreneur agissant conjointement d'autre part.

Les propositions affluent dès 1892. On examine les offres du comte Arthur Armand, qui terminait les travaux du Paillon à Nice ; d'Alfred Tafarany, entrepreneur à Cannes ; de Léopold Imbert, de Marseille ; de Pécout Justin et Pécout Firmin de Vidauban ; de Thorrand de Voreppe près de Grenoble ; de Legne de Paris et celle d'Ernest Macé, architecte parisien. Ce dernier est déjà connu à Antibes en tant qu'administrateur de la Société foncière de Cannes et du littoral de Juan-les-Pins.

Ce sont les propositions faites par Macé qui répondent le plus avantageusement à la ville. Par dépêche du 3 août 1893, le ministre de la Guerre décide l'ouverture des négociations avec la municipalité afin de formaliser une convention. C'est à cette date que les partisans de la conservation des remparts essaient de se faire entendre.

L'affaire du dérasement devient l'enjeu d'une véritable polémique lorsque la ville commence à traiter avec Macé. S'opposent alors les partisans de la conservation des fortifications et ceux de la destruction. Ils ne sont qu'une poignée à rester attachés au pittoresque que représente l'enceinte. Ces rares défenseurs refusent de voir disparaître à jamais ce véritable chef d'œuvre d'architecture militaire. Mais qui sont ces défenseurs du patrimoine avant l'heure ? Ce petit groupe est formé de l'avocat Théodore Hallo, des frères Guillaumont, de Juliette Adam[38], de Paul Arène qui se trouvait alors à Antibes, de Guy de Maupassant, de Pierre Devoluy, capitaine du Génie de la place d'Antibes. La participation de ce dernier, par sa position, est plus discrète. Plus tard, Mistral rejoindra le groupe.

L'avocat Hallo se fait leur porte-parole. Le 20 mars 1894, il adresse une première lettre de protestation, à l'intention du préfet, contre la délibération du conseil municipal du 11 mars 1894 où il avait été question de l'acceptation des propositions faites par Ernest Macé pour la démolition des remparts. En l'absence du maire, l'avocat révèle dans son discours que les conseillers municipaux subissent des pressions diverses et qu'ils n'ont donc pas suffisamment étudié la question et conclut qu'un tel contrat ne peut engendrer que des procès futurs entre l'entrepreneur et la commune[39]. Le Conseil municipal rejette, à l'unanimité, la protestation, mais tempère la portée de cette délibération car la décision définitive appartient aux autorités supérieures. L'avocat ne se décourage pas pour autant. Une nouvelle protestation intervient au conseil municipal le 26 juillet de la même année, mais cette deuxième lettre n'a pas plus de succès que la première. Dans le même temps, Hallo est vivement critiqué par la presse locale : « Après le sort de la première, nous croyons en avoir fini. Il paraît que nous nous étions trompés. (...) Antibes ne s'arrêtera ni à des subtilités ni à des mesquineries. (...) Nous ne comprenons pas le rôle d'obstruction que Hallo s'efforce de jouer en cette circonstance. »[40]

En janvier 1895, une autre protestation de Théodore Hallo est transmise au Conseil municipal. Il y rejette la décision du comblement de l'anse de l'Ilette en démontrant son inutilité et son danger pour les intérêts de la ville. Quatre signatures celles d'Henry Guillaumont, du chef de gare Mengin, d'Ernest Riouffe et du lieutenant retraité Crépeau se joignent à lui. Mais rien n'y fait. Chacun d'entre eux est même attaqué par la presse locale. Désormais l'avocat, par ses agissements, est présenté comme un ennemi d'Antibes qu'il faut boycotter.

---

[38] Née dans l'Oise, après la mort de son second mari, Edmond Adam, elle prend une part active dans la vie politique par la fondation de la *Nouvelle Revue* en 1879 et par son salon qui devient le centre de ralliement des personnalités en vue dans le monde parlementaire et dans celui des lettres, des arts et des sciences.

[39] AMA Extrait du registre de délibérations du conseil municipal du 22 avril 1894.

[40] *L'Avenir d'Antibes* 22 juillet 1894 ; article intitulé : Une nouvelle protestation Hallo.

Les tentatives s'arrêtent pendant deux ans, jusqu'en 1897, où la lutte reprend. Désormais, elle engage non seulement des personnalités locales mais aussi les journaux parisiens. Les Felibres et Mistral se présentent alors comme les défenseurs de la sauvegarde des fortifications et font même appel à des archéologues. Le conseil municipal décide de suspendre les travaux le 25 avril 1897. Mais c'est un nouvel échec. Le maire envoie même une lettre à Mistral pour le renseigner sur les réelles intentions de la campagne menée contre la démolition et lui affirme que tout ce qui présentera un intérêt archéologique sera conservé.[41]

A partir de cette date plus rien ne vient troubler le déroulement du projet de démolition sauf en juin 1898, avec la parution, trois semaines consécutives, dans le *Progrès d'Antibes* de trois articles écrits par un auteur resté inconnu. Toutes les tentatives pour éviter la disparition des remparts ont été vaines devant une population déterminée à voir tomber ses vieux murs.

Le démantèlement des fortifications représente, pour la ville d'Antibes, l'événement le plus important de la fin du XIXe siècle. Après de longues années d'attente et d'efforts, les Antibois arrivent enfin à concrétiser leur souhait. Dès les conventions signées avec l'Etat puis avec l'architecte Ernest Macé, les démolitions des divers ouvrages débutent et en l'espace de trois ans, de 1896 à 1899, Antibes s'est définitivement délivrée de son carcan de pierres.

Après entente des ministères de la Guerre et des Finances, une convention relative au démantèlement est signée le 23 octobre 1895 entre l'Etat et la ville d'Antibes. L'Etat cède à la ville tous les terrains à provenir des fortifications, d'une contenance de 24 hectares 2 ares et 35 centiares (article 1). La remise des terrains aura lieu au fur et à mesure de l'avancement des travaux (article 10). En échange, la ville s'engage à prendre à sa charge toutes les dépenses qu'obligent le dérasement de l'enceinte, sous la surveillance du service du Génie (article 4). De plus, elle devra verser au Trésor 30.000 francs à titre d'indemnité pour les casernements détruits (article 8). Les premiers travaux imposés par l'Etat devront être exécutés dans un délai de 2 ans puis les autres dans un délai de 6 ans, à compter de la date de promulgation du décret de déclassement (article 5). L'Etat conserve, la propriété des casernes Gazan et Vial, ainsi que de tous les terrains de la presqu'île du Fort-Carré.

D'autre part, Antibes signe le 24 octobre 1895 une convention avec l'architecte Macé au terme de laquelle la ville se substitue l'entrepreneur pour tous les droits qui lui sont concédés par l'Etat (article 18). Afin de fournir le cautionnement nécessaire, l'entrepreneur doit hypothéquer, entre autre, le Grand Hôtel de Juan-les-Pins, qui lui appartient, à hauteur de 200.000 francs. Il s'engage à verser la somme de 30.000 francs pour les pertes de casernement ; à opérer le transfert du champ de manœuvre et à exécuter tous les travaux de démolition. Il devra aussi établir un plan de nivellement de la nouvelle ville à construire et verser une indemnité de 37.000 francs pour le transfert du nouveau cimetière (article 5). En échange, il obtient la propriété des terrains libérés, ce qui n'est pas négligeable. Quant à la ville, elle se réserve entre autre la place Nationale et celle du château, le corps de garde du cours Masséna et tous les jardins, voies et places de la nouvelle ville (article 2).

Les deux traités sont ensuite approuvés par une loi du 31 juillet 1896 et par un décret présidentiel du 18 août 1896. Antibes est ainsi rayée définitivement du tableau de classement des places de guerre et peut désormais abattre ses fortifications.

Le dérasement débute dès le mois de septembre 1896[42] et dans un premier temps, il paraît en bonne voie. Le premier coup de pioche symbolisa la fête de la délivrance dans la presse locale. En 1897, les travaux exécutés sont déjà très importants mais ils ne respectent pas toujours la convention du 23 octobre 1895. En effet, selon l'article 10 de ladite convention, les surfaces devaient être remises par l'Etat à la ville par bandes mais uniquement lorsque chaque parcelle était entièrement dégagée. Or, les travaux ne sont totalement achevés sur aucune parcelle.

---

[41] AMA Extrait du registre de délibérations du conseil municipal du 25 avril 1897.
[42] ADAM 11R 13 Rapport du capitaine Nizey du 27 novembre 1896.

De plus, l'entrepreneur n'a pas versé, après la signature de la convention, la somme de 37.000 francs destinée à l'achat du terrain pour l'ancien cimetière comme le prévoyait l'article 5 du traité, alors que la commune a déjà pour sa part avancé le prix d'acquisition des terrains destinés à recevoir le nouveau cimetière.

En outre, Macé est aussi tenu de régler à la ville au moment de la passation des actes de vente des terrains provenant du démantèlement comme supplément de garantie, dite de réserve, une somme de trois francs par mètre carré vendu par lui. Cette réserve se substituait à la garantie hypothécaire à hauteur de 200.000 francs que Macé n'a pas constitué. Mais le concessionnaire, de nouveau, n'en tient pas compte. Par exemple, lors de la vente d'un terrain au dénommé Bricka de Paris pour une somme de 45.000 francs, la réserve n'a pas été faite.

Parallèlement, la municipalité sollicite de voir proroger d'un an, à partir du 29 août 1898[43], le délai accordé pour la démolition des ouvrages fortifiés car les travaux ont été suspendus à plusieurs reprises. Le dérasement prend du retard en raison de travaux supplémentaires rendus nécessaires par la présence dans les massifs à démolir de nombreux contreforts et ouvrages en maçonnerie et par le mauvais temps de l'hiver exceptionnellement pluvieux de 1897-1898. L'entrepreneur se retrouve ainsi dans l'impossibilité de poursuivre l'achèvement des travaux. Il se substitue, par acte public du 7 juillet 1898, une société en nom collectif : Macé-Pellepot-Boggio. Les deux nouveaux associés sont des entrepreneurs antibois de travaux publics. En 1898, Jean Pellepot occupe le poste de président du tribunal de commerce d'Antibes. La société a pour objet de poursuivre la démolition des fortifications et de mettre ensuite, en valeur les terrains libérés. La constitution de la société est acceptée par une délibération du Conseil municipal d'Antibes le 6 décembre 1898. Le 15 mars 1900, par acte passé devant le notaire Ardisson, la société Macé-Pellepot-Boggio adopte le sous-titre de Société des terrains d'Antibes et nomme Adrien Grassier, banquier à Barcelonnette, comme unique mandataire, chargé de la direction et de l'administration des affaires de la société.

A la fin de l'année 1899, le plus gros du démantèlement de la place est terminé. La nouvelle ville dispose de 160.000 m² de terrains dont 60.000 m² sont déjà vendus par la société. Sur ces terrains, anciennement gelés par les zones militaires, des boulevards et des rues sont créés. L'agglomération commence ainsi à se dessiner à partir des plans dressés par Macé. Le tracé des principaux boulevards suit la physionomie des anciennes fortifications. Sur les nouveaux terrains, l'architecte Macé établit un plan de lotissement. L'immense quantité de pierres recueillie lors des travaux permet l'édification, entre autre, des immeubles situés sur l'actuelle place de Gaulle dénommée la Grande Place jusqu'en 1901 et ensuite place Macé. La nouvelle ville s'organise autour de celle-ci qui doit ressembler à la place Masséna de Nice, selon l'article 7 de la convention passée entre la Municipalité et l'architecte Macé. Devenue la place des banques[44], les plus importantes s'y installent comme la Société Générale, le Crédit Lyonnais, le Crédit Foncier et même une succursale de la Banque de France en 1899. Le 16 décembre 1899, le Conseil municipal d'Antibes, délibère sur les dénominations des nouvelles voies de la ville. On y retrouve les grandes figures d'Antibes passées et présentes : le boulevard Niquet, l'avenue Maréchal Reille, l'avenue Gazan, l'avenue Soleau, la place Macé. Le 28 mars 1900, le Conseil municipal réuni en commission plénière statue sur la réception définitive des travaux de dérasement et de viabilité. Les Antibois attendent beaucoup du dérasement : « La ceinture de pierres éclate sur divers points, le sommeil de chrysalide du beau papillon qui s'appelle Antibes a pris fin, chiffonnées sont encore ses ailes, il faut qu'elles se gonflent au vent que doucement d'abord elles le soutiennent, puis que fleur ailée elle devienne comme ses voisines une des plus belles du site méditerranéen.[45]

Mais, du fait de la démission de Robert Soleau et de la mort d'Ernest Macé le 19 août

---

[43] ADAM 11R 27 Lettre du maire au ministre de la Guerre du 4 mai 1895.
[44] Tosan (P.), *Op.cit. (1),* p. 53.
[45] *L'Avenir d'Antibes* 29 août 1897.

1901, il faudra attendre encore quelques années avant que tout ne disparaisse définitivement.

Au début du XXe siècle, presque toutes les traces architecturales du passé glorieux d'Antibes sont détruites. Seuls subsistent aujourd'hui les remparts du front de mer, le bastion Saint-André, les deux portes de France et de la Marine et le Fort-Carré. Le maire Robert Soleau et l'architecte Macé sont présentés comme les deux personnages les plus influents de la ville à la fin du siècle précédent. D'ailleurs, la municipalité rendra hommage à Macé, après sa mort, lors de la session ordinaire du 19 août 1901, en baptisant de son nom la Grande Place qu'il avait lui-même dessinée et qui deviendra pendant la Deuxième Guerre mondiale, la place Pétain puis en 1944, la place de Gaulle.

• Une nouvelle ère

Avec la démolition de ses remparts, Antibes peut désormais commencer une nouvelle page de son histoire. Mais, il faut que la ville s'occupe d'aménager tous les terrains libérés afin que la salubrité et l'hygiène publique soient respectées. Conjointement, Antibes s'attelle à créer une vie touristique à travers le développement, sur son territoire, d'une station hivernale qui prend le nom de Juan-les-Pins.

Parallèlement aux travaux de dérasement des ouvrages fortifiés, l'entrepreneur doit planifier le réseau d'assainissement des eaux usées de la nouvelle ville. Mais, Macé est aussi dans l'obligation d'opérer les transferts de l'abattoir et du cimetière et de combler l'anse de l'Ilette.

Les deux questions du transfert de l'abattoir et du cimetière étaient déjà abordées par les anciennes municipalités. Du fait du démantèlement de la place, leur déplacement devient désormais obligatoire. La commune d'Antibes cherche, en fait, à suivre l'exemple des cités voisines, en fixant les deux établissements dans des endroits éloignés de la population agglomérée.

L'ancien abattoir est installé au XIXe siècle à l'intérieur de la ville, au milieu de la population, sur la traverse de la route nationale 97 (rue Vauban). De dimensions très réduites, il est reconnu insuffisant pour les besoins des bouchers. Cependant, du fait de son emplacement, l'abattoir ne peut d'aucune manière être agrandi ou être amélioré car le terrain est délimité par la route nationale 97, par le terrain militaire et par les propriétés voisines dont l'acquisition est trop onéreuse.

De surcroît, l'installation intérieure de l'abattoir ne répond pas aux conditions d'hygiène et de salubrité. Les locaux sont mal aérés et délabrés : « Un soupçon de ruisseau coule au pied du bâtiment et les émanations qui s'en échappent sont loin d'être agréables. »[46]

Depuis longtemps, la municipalité projette son transfert à l'extérieur des murs et divers emplacements ont été choisis, dont les terrains appartenant au dénommé Ombry, au quartier du Valclarette. Mais le prix des terrains et la construction à neuf d'un tel abattoir entraînent d'énormes dépenses que la ville ne peut supporter à l'époque. Le représentant de la société des huiles d'olive inaltérable, dont le siège est à Paris, fait alors une proposition à la ville de céder ses immeubles de l'usine Saint-Charles. Après une visite des lieux, la ville décide qu'elle peut sans grand frais y installer un abattoir. L'administration de la société cède à la commune ses bâtiments pour la somme de 32.000 francs. D'après le rapport de M. Manier, architecte-voyer, le montant des transformations à effectuer aux bâtiments s'élève à 35.000 francs. S'ajoutent les frais d'actes de 3.000 francs. La dépense se chiffre à 70.000 francs pour la commune qui en assume aussi la construction et l'exploitation.

Le nouvel abattoir se situe à proximité de la mer, aux environs d'Antibes. Il est éloigné de

[46] *L'Avenir du Littoral* 30 juillet 1882.

2,5 km de la ville, en un lieu isolé, au quartier des Bréguières, sur la route nationale 7. La surface du terrain est de 6.000 m². Les eaux sales seront rejetées à 20 mètres de la côte au moyen d'une conduite en fonte.

L'ancien cimetière, datant de 1778, est situé dans le quartier Saint-Pierre, en bordure de l'anse Saint-Roch au bout de l'actuelle avenue Pasteur[47]. Il présente de nombreux inconvénients. Son terrain est peu propice à ce genre d'installation et surtout, il se trouve à proximité de la gare, l'une des voies les plus fréquentée de la ville. D'une superficie de 10.043 m², le cimetière est aussi devenu insuffisant. Mais principalement, son déplacement devient nécessaire car il représente un obstacle au développement de la ville du fait du démantèlement.

En 1894, le terrain de Léon Preire (avocat), situé au quartier des Bastides, aujourd'hui appelé Rabiac, sur la route nationale 7, à une distance de 2.288 m. de la ville et d'une contenance de 34.480 m², est retenu pour le transfert du cimetière communal. D'après l'article 5 du traité entre la ville et Macé d'octobre 1895, celui-ci devenait le nouveau propriétaire de l'ancien cimetière moyennant le versement immédiat de la somme de 37.000 francs. En contre partie, la ville s'engageait à transférer le cimetière dans un délai de deux ans à partir de l'approbation de la convention.

Dans le même temps, l'architecte Macé s'emploie, comme le stipule l'article 2 de la convention passé avec la ville le 24 octobre 1895, à combler l'anse de l'Ilette. A la différence des opérations de l'abattoir et du cimetière qui étaient déjà envisagées avant même le démantèlement, celui du comblement de l'anse de l'Ilette ou du Ponteil est une conséquence de la démolition des remparts.

En fait, après étude du projet d'arasement, on prend conscience qu'il existe un excédent de déblais de 130.000 m3 environ. La commune demande la concession d'une partie du domaine public maritime pour y déposer ces matériaux, surtout ceux provenant de la démolition des cavaliers et de la partie du Sud-Ouest de la caserne Gazan, qu'elle ne sait où jeter sauf à effectuer des achats de terrains ruineux. Ainsi, l'opération de comblement de l'anse de l'Ilette est projetée, comme accessoire au démantèlement. Néanmoins, cela permettra de relier plus facilement la ville, par un boulevard, à l'importante route du Cap.

Cependant, à l'époque, la crique de l'Ilette présente un intérêt au point de vue de la navigation car elle est un lieu de mouillage, abritée par une ceinture de rochers. Elle possède aussi une plage qui sert de cale de halage aux pêcheurs. Les propriétaires de bateaux demandent alors la création, dans le voisinage immédiat, d'un petit port dans des conditions équivalentes à l'anse de l'Ilette. Au cours de l'enquête prescrite en décembre 1894, par l'autorité préfectorale, à l'effet de prendre l'avis de la population au sujet du projet, deux pétitions sont signées contre le comblement pur et simple de l'anse. La première par Guillaumont, Ernest Riouffe, Mengin, chef de gare, Crépeaux, lieutenant en permission et de Théodore Hallo, avocat. Les soussignés font ressortir l'inutilité des travaux et le danger qu'ils présenteraient au point de vue des intérêts d'Antibes. La seconde est de Théodore Hallo en son nom personnel. Mais elles n'auront aucun impact car les propriétaires riverains, les vrais intéressés selon le Conseil municipal, ne se sont pas présentés à l'enquête.

Le plan de l'anse comblée est dressé par l'architecte Macé. Il prévoit également la construction d'un égout collecteur, sous l'actuelle avenue Albert Ier, et qui doit rejeter les eaux de la commune dans l'anse. La parcelle constituée est limitée, au Nord, par les terrains domaniaux et la route du Cap ; à l'Ouest, par la route du Cap ; au Sud, par la même route et le rivage de la mer ; à l'Est, par la mer. Elle ne représente aucun inconvénient au point de vue de la défense. Cette portion du littoral de 30.972 m² deviendra la propriété exclusive de l'entrepreneur moyennant le prix de 3.097,2 francs.

---

[47] Tosan (P.), *Op. cit. (1),* p. 84.

Au cours de la même période, Ernest Macé s'occupe enfin du développement de la station balnéaire de Juan-les-Pins créée, sur le territoire d'Antibes, en 1881.

La vieille place forte d'Antibes se trouvant dans l'impossibilité de se transformer en une ville de saison, c'est sur le versant occidental du Cap, tout près de son agglomération qu'est créée, en 1881, de toute pièce, une station d'hiver qui prend le nom de Juan-les-Pins. Les débuts y sont modestes mais Guy de Maupassant, dans son texte *Sur l'eau* voyait néanmoins, pour elle, un avenir prospère : « La fumée d'un train court sur la rive allant de Cannes à Juan-les-Pins qui sera peut-être plus tard, la plus jolie station de la Côte. »

Le 22 juillet 1881, Léon Rigal, à la tête, depuis 1864, de la plus ancienne et prestigieuse banque de Cannes, que son père François a fondée en 1835, constitue une société anonyme pour une durée fixée à vingt ans, et qui prend le nom de Société foncière de Cannes et du littoral. Avec un capital de quatre millions de francs divisé en 8.000 actions de 500 francs chacune, elle achète au prix de 825.000 francs, sur le territoire de la commune d'Antibes, tous les terrains, d'une contenance de 22 hectares, qui longe la mer depuis la limite du Golfe-Juan jusqu'à la pointe du Cap d'Antibes soit une étendue d'environ deux kilomètres. Elle se propose d'établir au quartier dit de la Pinède, une station hivernale en mettant en valeur les terrains qu'elle vient d'acquérir par la création d'un lotissement. Le nouveau domaine devait prendre le nom d'Albany-les-Pins en l'honneur du frère d'Edouard VII, alors prince de Galles et hôte important de la Côte d'Azur et plus particulièrement de Cannes. Mais on lui préféra, le 12 mars 1882, celui de Juan-les-Pins[48]. La Société, dont le siège social est installé à Cannes, est administrée par un conseil composé de 5 membres.

Parmi les plus importants actionnaires[49], on retrouve les noms de Claude Vidal alors maire d'Antibes de 1882 à 1884, avec 200 actions ; de Robert Soleau, conseiller municipal d'Antibes, avec 400 actions ; de Léon Rigal, avec 568 actions ; du prince d'Essling, duc de Rivoli[50], descendant de la famille Masséna, avec 160 actions ; de la princesse Saÿn Wittgenstein, épouse du prince Chlodwig Hohenlohe chancelier de l'empereur d'Allemagne, avec 140 actions et le duc de Vallombrosa, avec 400 actions.

A peine constituée, la Société doit faire face à de multiples vicissitudes qui touchent à son existence même. Peu de temps après sa création, elle consent une promesse de vente de son actif à un groupe d'hommes d'affaires, dont le dénommé Forbes est le représentant. Mais les acquéreurs se révèlent n'être que de simples spéculateurs véreux et l'opération est un échec[51]. Les actionnaires prennent ainsi conscience que la Société restera encore pendant un certain temps propriétaire des terrains et décident donc d'engager des investissements pour les mettre à la mode en effectuant des travaux de viabilité avec ouverture de boulevards, de routes et d'avenues ce qui impose de recourir à un financement bancaire.

Dans le même temps, la Société prend en charge l'établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises auprès de la compagnie P.L.M. L'inauguration se déroule en 1885 en présence du maire Robert Soleau. Les actionnaires semblent optimistes pour l'avenir car ils pensent que la Société trouvera plus aisément des acquéreurs pour des terrains préalablement aménagés et qu'ils réaliseront ainsi un profit plus intéressant en les cédant à un meilleur prix.

Le conseil d'administration va chercher dans un premier temps à vendre la totalité des terrains. Plusieurs offres sont formulées mais elles resteront sans suite. Toutes ces promesses sont accordées un peu trop facilement à des personnes qui n'offrent pas les garanties suffisantes. De plus en 1884, la Société va traverser une rude épreuve avec la faillite de la banque Rigal qui avait financé la Société, qui en détenait directement ou à travers ses affiliées 3.138 actions et qui faisait

---

[48] ADAM 8J 312 Délibérations.

[49] ADAM 8J 305-310, dossiers d'actionnaires.

[50] Hôte célèbre et assidu de Nice, il occupa pendant quelques années une villa située boulevard Victor-Hugo, au coin de la rue Grimaldi et qui fit ensuite construire la villa Masséna.

[51] ADAM 8J 316, rapport du président du conseil d'administration à l'assemblée générale du 22 juin 1901.

partie de son conseil d'administration[52]. L'établissement est obligé de fermer ses guichets le 18 mai 1884, son passif dépassant son actif de 4,5 millions de francs. Ce krach s'inscrit dans la situation générale de la France, qui connaît une panique boursière trouvant ses origines dans la faillite de l'Union Générale le 19 janvier 1882[53]. La faillite de la banque entraîne le remboursement immédiat des sommes qu'elle avait prêtée et le gel de ses 3.138 actions. Grâce aux appels de fonds auprès d'actionnaires solvables, la Société refait surface. Elle décide de renoncer à la vente en bloc du domaine de Juan-les-Pins et opte pour des cessions de lots. Malheureusement les effets du krach financier se font toujours sentir si bien qu'en 1890 la Société n'a toujours pas pu réaliser la moindre vente. Un des actionnaires Félix Talamon met alors en relation un architecte parisien Ernest Macé avec le conseil d'administration. Après de nombreux pourparlers, la Société s'engage avec celui-ci le 11 novembre 1890[54] .Elle met à sa disposition tous les terrains situés à Juan-les-Pins. Après avoir effectué le tracé du lotissement, il obtient le droit exclusif de vendre les terrains. Moyennant un prix plancher les majorations éventuelles de ces prix restant, sous certaines conditions, acquises à l'architecte.

Mais la situation financière de la Société est toujours critique. Elle ne dispose d'aucune trésorerie pour régler ses dettes. Sans cesse menacée de poursuites judiciaires, elle doit recourir à un emprunt. Henri de Vilmorin, actionnaire de la Société, le trouve dans sa famille. Le créancier est Albert Durand qui accepte de prêter au total la somme de 657.000 francs garantie par une hypothèque sur tous les terrains de Juan-les-Pins[55].

Parallèlement, sous l'impulsion d'Ernest Macé, Juan-les-Pins se développe. Ce dernier a bien négocié son contrat car non seulement il reçoit, chaque trimestre une somme de 6.000 francs mais de plus, il perçoit sur toutes les ventes réalisées une commission de 5%. La Société peut néanmoins résilier le contrat si les ventes réalisées par Macé n'atteignent pas 150.000 m² ou dans le cas où les ventes réalisées depuis le 1er novembre 1894 au 1er novembre 1897 ne portent pas sur une nouvelle superficie de 150.000 m² avec un prix minimum de 200.000 francs. Macé fait exécuter des travaux pour l'amélioration des voies de communications. Les ventes de terrains augmentent. La plupart des nouveaux propriétaires construisent aussitôt après leur achat et l'on dénombre 47 villas en 1895, puis 92 en 1903[56]. En 1895, le château de la Pinède est vendu à un Anglais et un projet d'aménagement d'un jardin public à la Pinède est voté par le conseil d'administration sur les propositions de l'architecte. En 1894, on compte quatre hôtels : l'hôtel de la Gare, l'hôtel Terminus, le Grand Hôtel de Juan-les-Pins et la Réserve[57]. On décide même la création d'une église derrière le Grand Hôtel dont Mgr Theuret, évêque de Monaco, pose la première pierre. En 1898, les liaisons Cannes-Antibes sont assurées par tramways à vapeur. Cette même année, la Société nomme une commission chargée d'étudier les dénominations des nouvelles voies. Le conseil municipal d'Antibes les approuvent le 16 février 1899.

Cependant, l'architecte Macé ne se révèle pas sans reproche car il est accusé d'avoir détourné 125.685 francs. Certes, en décembre 1900, l'architecte reconnaît sa dette mais il n'est plus autorisé à effectuer des ventes sans la présence d'un administrateur. En avril 1901, le traité entre la Société et Macé expire et le 31 mai de la même année le conseil d'administration dissout la société, arrivée à son terme. Enfin, le 22 juin 1901, l'assemblée générale réunit extraordinairement vote la liquidation de la Société et nomme Paul Négrin en qualité de liquidateur. A cette date, la société dispose d'un actif mobilier et immobilier estimé à un million de francs dont le produit sera réparti entre les actionnaires.[58]

---

[52] ADAM *Op. cit*. (51).
[53] Bianchi (B.), *La saison touristique d'hiver à Cannes*, p.23.
[54] ADAM *Op. cit.* (51).
[55] ADAM *Op. cit*. (51).
[56] Maurt (P.) et Maire (R.), *Juan-Passion*, p. 42.
[57] Faraut (M.), *Population d'accueil et migration touristique : effets d'une nouvelle économie urbaine Antibes XIX-XXe siècle*, p.54.
[58] ADAM *Op. cit*. (51).

Le bilan de ces vingt années est assez positif. La Société qui a dû faire face à de nombreuses difficultés parvient malgré tout à aller jusqu'au terme fixée à sa création. Elle a réussi à aménager la station avec la création de voies, de jardins publics, d'une gare de voyageurs et de marchandises, d'hôtels et même d'une église. Elle prend la forme d'une petite ville dans la ville.

La nouvelle commune commence à prendre forme. La Société des terrains d'Antibes l'aménage afin de la soumettre aux normes d'hygiène dont l'absence a valu à la vieille ville tant de critiques de la part de la population antiboise et des étrangers.

Parallèlement à l'expansion d'Antibes, la station balnéaire de Juan-les-Pins prend elle aussi forme. Mais il faudra attendre l'entre-deux-guerres pour que commence réellement son essor avec l'avènement du tourisme estival.