

NAISSANCE DU TOURISME ET DES PALACES « QUAND MENTON RECEVAIT L'EUROPE » (1860-1914)

Jean-Claude Volpi

Le 16 avril 1860, les Mentonnais se prononcent pour ou contre le rattachement (ou plutôt l'annexion) à la France. Jusqu'au début du XIXe siècle, le bourg ancien de Menton n'avait connu qu'un développement limité intra-muros. En 1860, la simple bourgade de pêcheurs et de cultivateurs-arboriculteurs s'était déjà étendue au petit-port de la Ciapetta sur lequel veillait le vieux Bastion. Vers l'ouest, après l'aménagement de la Rue Neuve (actuelle Rue de Bréa), un nouveau quartier s'était créé jusqu'au torrent Fossan. Il est bordé au sud par la rue Saint-Michel, très animée, qui franchissait ce petit cours d'eau grâce à un pont de bois. En bordure de mer, la grève est utilisée principalement pour les activités maritimes. A l'est, au-delà de la place Saint-Julien, entre la vieille ville et Garavan, l'antique voie romaine a été améliorée après 1800 suite au passage du général Bonaparte, qui la jugeait primordiale pour les relations avec la Ligurie. La remontée dans les vallées n'est pas encore d'actualité. Je n'aborderai pas les détails des événements qui ont amené Menton et Roquebrune à se séparer de la Principauté de Monaco en 1848 avec laquelle elles avaient une longue histoire commune pour m'en tenir à l'objet de ce colloque, la naissance du Tourisme et des Palaces.

• L'arrivée du train à Menton

Néanmoins, il faut mentionner qu'à l'occasion du plébiscite du 16 avril 1860, il y avait quelques solides promesses dans l'escarcelle impériale mais on était encore loin de penser à l'évolution de la contrée en ces termes : villégiature et hôtellerie. Notamment l'arrivée du train à vapeur de la société ferroviaire Paris-Lyon-Méditerranée, le train qui rendra accessible l'ensemble des Alpes-Maritimes mais surtout Menton. Jusqu'alors, le voyage des Anglais depuis Calais via Paris était très long, cher et épuisant. Jusqu'en avril 1863, il fallait bien du courage à l'hivernant pour rejoindre Menton. Il s'arrêtait bien avant, aux Arcs en Provence. Une fois le train arrivé dans cette bourgade varoise, il fallait pas moins de 7 heures de diligence pour rejoindre Cannes, éventuellement, une dizaine d'heure de plus pour ensuite arriver à Menton y compris le passage de la frontière sur le fleuve Var afin d'entrer dans le Comté de Nice puis franchir l'octroi, où tout était pesé, avant de pénétrer dans Menton. Il restait le bateau mais pas de port pour accoster. Cette promesse, faite à ce nouveau département des Alpes-Maritimes, aux Mentonnais et aux Roquebrunois, va être rapidement suivie d'effet pour ce qui concerne le train. Cannes est atteinte en 1863, Nice l'année d'après, Monaco en 1868 et seulement le 6 décembre 1869, il entre en gare de Menton en raison de retards de travaux. Il n'y a qu'une seule voie en terminus. Ce prolongement fera partie des 7000 kms de nouvelles voies ferrées qui seront établies pendant les 22 ans de règne de Napoléon III.

En 1851, l'administration sarde avait bien présenté un projet de ligne de chemin de fer de 106 kms entre Coni et Nice. Cette ligne aurait pour itinéraire la remontée de la vallée de Latte afin de rejoindre la vallée de la Bévéra à partir de Triori en direction du nord vers Breil en délaissant la partie basse de la vallée de la Roya et Vintimille. Pour la traversée de Menton, l'itinéraire, qui avait été proposé, aurait été assez catastrophique pour l'avenir de la ville. Il s'agissait d'une boucle qui, à partir de Garavan à hauteur de l'avenue Saint-Jacques, aurait bifurqué vers le bord de mer, passant devant la vieille ville, puis aurait tourné au sud de la Ciapetta. Ensuite, la ligne, à voie unique, aurait longé le front de mer jusqu'au torrent Gorbio, la traversée de Carnolès se faisant au Quartier Banastron et elle serait venue se repiquer sur le tracé actuel au tunnel du Cap Martin qui aurait été percé 100 mètres plus au nord. La réaction de la municipalité, des pêcheurs et des quelques rares hôtels impliquera l'étude d'une déviation plus au nord. Elle sera ensuite retenue, à quelques détails près par la Société ferroviaire française Paris-Lyon-Méditerranée.

Autre réalité du moment en 1860 : la nécessité de l'entretien des routes et des chemins ainsi que le désenclavement terrestre de Menton et Roquebrune avec la perspective d'une 2ème grande route par le bord de mer (article V des accords franco-monégasques applicables à compter du 2 février 1861). Autre préoccupation, un plan d'urbanisme cohérent pour l'extension de la ville vers l'ouest afin de sauvegarder un équilibre social et économique. Finalement à l'issue d'une transaction financière, le 2 février 1861, Menton et Roquebrune deviennent françaises.

● Naissance du tourisme

Menton, à côté de son image de bourgade ancienne, où une partie de la population semblait « vieillir avec les pierres », va essayer et réussir le pari de devenir une cité moderne conçue dans des décors arborés et encore peu bâtis. La spéculation immobilière guette. Elle commencera dès le 14 avril 1861, où les élus décident d'aliéner les terrains sablonneux, galets et cannes qui sont compris depuis le Careï jusqu'au torrent Gorbio. Entre la route impériale et le rivage de la mer, au sud, la grève est divisée en lots. Un cahier des charges est établi avec une vingtaine d'articles dont l'obligation de participer à la création de la Promenade du Midi et de ne pas pouvoir construire au sud de l'axe médian des dits-terrains mis en adjudication. Deux lots ne sont pas concernés, un pour la Place d'Armes et l'autre pour le chantier de construction de navires, actuelle partie ouest du square Elysée-Reclus. Malgré les coups de mer qui seront toujours à redouter aux équinoxes, le 17 août 1860, suite à la demande des hôteliers, le conseil municipal décide la création de la Promenade du Midi sur les plans de l'ingénieur Durandy. Les travaux d'aménagement de la grève sont autorisés par le Ministre de la Marine et des Colonies, le 7 septembre 1863.

Le premier recensement de 1866, indique 4904 habitants sur Menton, 795 de plus qu'en 1860 (et 844 habitants à Roquebrune). Menton va connaître une métamorphose à partir de 1867 juste avant l'arrivée du train dont les travaux d'établissement de la ligne en voie unique connaît quelque retard en raison de la topographie accidentée, le long de la mer. L'accueil des hivernants deviendra vite crucial, et va générer des préoccupations nouvelles pour les édiles; notamment l'élaboration de nouveaux quartiers. Cela n'empêchera pas une définition réfléchie d'un plan d'urbanisme grâce au savoir-faire de l'administration française. Il y a également cette nécessaire préoccupation d'organiser des loisirs. Par ailleurs, il faut adapter les mentalités sans perte de l'identité locale. Ce dernier tiers du XIXème siècle annoncera la Belle-Epoque. Elle sera faite d'opulence et de distractions pour les hivernants fortunés qui s'installeront dans les nouveaux quartiers soit à Garavan, soit sur les hauteurs de la ville, soit vers l'ouest, entre la route (impériale ou nationale suivant les périodes) et la Promenade du Midi jusqu'au Cap Martin qui lui, sera livré à la spéculation immobilière à partir de 1891.

Autre réalité importante : jusqu'au 2 février 1861, seule la religion catholique était autorisée. Le passage sous la tutelle française s'accompagnera de la liberté de culte. Dès lors, Menton devient accessible à la clientèle européenne qui se diversifiait par des cultes différents, protestant, anglican ou orthodoxe russe. Chacune de ces clientèles va s'organiser en quartiers autour de son église où de belles villas et des hôtels ou des palaces luxueux vont se construire. Chacune s'y organisant en petites colonies ayant ses lieux de loisirs ou de réunions. Néanmoins, cette ville nouvelle sera partagée, sans véritable mixité ni unité de style architectural spécifique, le quartier anglais entre les vallées du Careï et du Borrigo (au sud de la voie ferrée) qui répondait à la volonté habituelle des britanniques de créer un quartier colonial en bordure de la ville ancienne existante, les Russes à Carnolès, les Allemands, entre le Careï et le Casino du cercle, au nord de la rue Partouneaux.

L'hôtellerie va être un véritable indicateur de la bonne santé touristique de la cité. Les hôteliers et les divers casinos mentonnais aussi bien à la fin du XIXe siècle qu'au cours du XXe siècle, seront toujours présents dans l'organisation de nombreux divertissements en dehors de

leurs établissements : carnaval en 1876, théâtre, bataille de fleurs, végétation et redoutes, des bals à thèmes ou masqués, bals de bienfaisance, bals d'enfants travestis, courses vélocipédiques, régates internationales. Même si à l'évidence, Cannes, Nice et Monte-Carlo sont des villes de plaisir plus mondaines qui attirent ceux qui aiment les fêtes scintillantes, on vient à Menton pour sa douceur de vivre.

● Naissance de l'hôtellerie

En 1859, le célèbre docteur londonien, James Henry Bennett va mettre en évidence les bienfaits du climat de Menton, au travers d'un ouvrage : *Menton and the Riviera as the Winter climate*. Il n'y mentionnera que peu d'hôtels (certains de ces hôtels étant « précurseurs » de la première période dite « sardo-monégasque ») :

- Hôtel de France, rue de la Nation/ Rue Saint Michel
- Hôtel d'Angleterre M. Velliano, propriétaire. Dans les années 1878, il deviendra l'hôtel Bristol (au sud de la place Nationale future place Clémenceau).
- Hôtel du Midi, route du bord de mer/ promenade du Soleil (actuellement, il y a le Tagliatelle en rez-de-chaussée).
- Hôtel Méditerranée, avenue Victor Emmanuel II/ future avenue Félix Faure au n° 29.
- Hôtel Victoria, M. Milandri propriétaire (actuel Balmoral) qui était l'Hôtel du Littoral en 1840.
- Hôtel des Quatre Nations, M. Isnard propriétaire (non situé. Peut-être place Clémenceau, côté Nord).
- La pension des Anglais, qui deviendra en 1872, Hôtel-Pension Anglaise puis Hôtel des Anglais, chemin Sainte-Anne (actuelle copropriété Marly).
- La pension Camous, sans doute la plus vieille de toute, entre l'actuelle avenue Félix Faure et la promenade du Soleil.

Cinq ans après le rattachement, la ville va compter 17 hôtels et 10 pensions dont :

- Hôtel du Pavillon (Prince de Galles face au Palais Carnolès)
- Hôtel de Grande Bretagne (square Victoria)
- Hôtel des Iles Britanniques (foncier actuel du projet d'hôtel-thalasso à Garavan)
- Hôtel de Londres (avenue Carnot, sur l'emplacement de l'aile sud/est de l'Astoria).
- Hôtel du Louvre
- Hôtel des Etrangers (rue Saint-Michel)
- Hôtel de la Paix, copropriété Casa del Mare, Porte de France
- Hôtel d'Écosse futur Grand Hôtel de Garavan, actuelle copropriété « Porte de France ».
- Hôtel Victoria et des Princes, avenue Boyer.
- Hôtel de Turin, avenue Carnot.
- Hôtel Beauséjour (futur Hôtel de Venise en 1882).
- Pension de l'Univers, actuel bar-tabac le Narval.
- Pension des Étrangers et du Wurtemberg, rue Prato.
- Pension Hemmelmana, à côté et à l'est de la Pension Camous, une partie de l'actuel Paris Palace.
- Pension Miramar, Veuve Bournaléat, à côté et à l'ouest de la Pension Camous.
- Pension suédoise, actuel Hôtel de Londres ainsi que le futur Hôtel du Parc, actuel Jardin des Muses 11 avenue de Verdun.
- Pension d'Italie, futur hôtel Britannia et Beau site, actuelle copropriété « Espace 2000 ».
- Pension Suisse, place du Cap-angle début quai Bonaparte.

Le nombre des chambres d'hôtel approche les 1500. Par contre, les Mentonnais ne sont guère représentés à la tête des nouveaux hôtels. Pendant une vingtaine d'années, Menton va devoir compter sur de nombreuses villas pour compléter l'offre hôtelière. Fait paradoxal, la

clientèle est loin d'être au rendez-vous. Il est vrai que les investisseurs n'avaient pas calculé le retard pris pour les travaux de l'établissement et l'ouverture de la ligne ferroviaire (effondrements dans les tunnels). Le 8 avril 1869, M. Dominique Milandri, propriétaire de l'Hôtel Victoria (actuel Balmoral) fait signer une pétition qui recueille 53 signatures d'hôteliers et propriétaires en garnis mentonnais pour que la Promenade du Midi soit prolongée jusqu'à la pointe du Cap Martin. A la suite de quoi, le conseil municipal vote, en date du 21 avril 1869, une somme de 4000 francs pour la construction du prolongement de la Promenade du Midi, entre le Borrigo et le Gorbio. Le 29 mai 1870, le conseil municipal décide la mise en adjudication de 2 lignes d'omnibus à chevaux type diligence : une « saisonnière » entre le pont de l'Union et le poste de la douane (actuelle Fontaine Hanbury), l'autre, à l'année pour la desserte de la ville et des hôtes.

● Le boom hôtelier des années 1880 freiné par le séisme de 1887

L'après-guerre de 1870 marque une pause dans l'extension de l'hôtellerie mentonnaise. Il faudra attendre la fin des années 1870 pour qu'une troisième phase s'opère et que Menton commence à être dotée de palaces dignes des autres villes de la Côte d'Azur (le National, le nouveau Iles Britanniques). Sur le plan de l'architecture, le néo-classicisme piémontais règne toujours dans les bâtiments privés; notamment les hôtels. Mais dans les premières années de 1880, Scipion Aimé Jeansoulin, un architecte mentonnais incontournable entre 1870 et 1890 tient le haut du pavé. Il est l'architecte attitré de deux « sociétés de spéculation immobilière » : la Société Immobilière de Nice et la Société Foncière Lyonnaise. Elles ont acheté, à bas prix, de la garrigue au quartier des Vignasses, situé entre les vallées du Borrigo et du Careï. Leur projet est d'appliquer ce qui se fait aux Etats-Unis : acheter du foncier sauvage en bord de ville et le viabiliser avant de le revendre en lots avec une confortable plus-value. Déjà, ce dispositif spéculatif a été appliqué entre Cannes et le Cannet avec la création d'un boulevard qui deviendra le futur Boulevard Carnot. Certes, plus modeste, sera conçue la rue Jeansoulin (actuelle avenue Riviera). Au bout de celle-ci sera construit l'Hôtel Cosmopolitain inauguré le 15 octobre 1883 dont Jeansoulin en sera l'auteur. Cet hôtel deviendra le Riviera-Palace en octobre 1899 après une première modification et extension.

M. Jeansoulin, un admirateur de l'architecte Charles Garnier, ce protégé de Napoléon III et de l'Impératrice Eugénie, sera le concepteur de quasiment toutes les villas du nouveau quartier des Vignasses, (Champfleuri, Jeanne, des Tourelles, actuelle Villa « Les Iris »,.....) ou des Capelettes, aussi bien que de l'ouverture de la rue Juliette ou de la rue Jeanne et des immeubles et villas qui les bordent. De nombreuses autres villas dans la ville porteront également sa signature, notamment sur le boulevard de Garavan comme la Villa Paradou et la Villa Fontana, en bord de mer la Villa Marie-Louis ou en centre-ville. D'autres architectes auront pour nom M. Gléna, sis 11 rue St. Michel, qui succèdera à M. Jeansoulin, M. Marsang sis 3 rue Piéta, M. Georges Rives de Paris, M. Hans Georg Tersling, un danois, architecte-urbaniste polyvalent qui habite au 7 avenue Félix Faure, puis viendront M.M.Adolf Gobert, Adrien Rey, Félix Verola, Etienne Maccario sis rue des Cabrolles. Suivant la commande, chacun va faire preuve d'imagination et de variété. Ils chercheront continuellement à atteindre le chef d'œuvre de leur vie avec une autonomie évidente dans le style. Le seul lien à mentionner est dans la blancheur des façades, symbole puissant du colonialisme pour la clientèle anglaise.

La population a atteint onze mille habitants en 1880. En 1882, la compétition sera toujours très rude entre les divers hôtels et palaces. Le National, sera le premier bâtiment de Menton à recevoir l'eau courante distribuée par la nouvelle Compagnie des Eaux, le jeudi 11 février de cette année ; cette journée inaugurale va donner à l'hôtel une longueur d'avance sur tous ses concurrents, une grande fête sera donnée dont le clou sera des fontaines jaillissantes dans les jardins et un grand bal en soirée. En 1883, on compte 35 hôtels et 7 pensions dont 7 hôtels et 2 pensions à Garavan.

Du 1^{er} décembre 1883 au 1er mars 1884 s'est tenue l'Exposition Internationale de Nice éclairée par l'électricité. La première municipalité Biovès se montre un peu frileuse pour la participation de la ville et ne vote qu'un budget à minima de dix mille francs. Ce qui est peu. Le complément va être fourni par l'industrie hôtelière et une souscription publique pour la construction du Pavillon Mentonnais. En 1886, la pension du Nord (elle a pu aussi s'appeler Hôtel des Voyageurs pendant quelques temps), située au bas de la vallée du Borrigo, est reconstruite sur les plans haussmanniens tardifs de l'architecte parisien Georges Rives. Pour suivre les travaux de l'Alexandra, il fera appel à un jeune débutant : Hans Georg Tersling.

Le 23 février 1887, un tremblement de terre estimé à une magnitude de 6,5 ne fait pas de victime à Menton, mais 3 décès sont à noter à Castillon qui a durement été touchée. Le nombre de morts est plus grand du côté des villes et villages de la Ligurie italienne, toute proche. Ce n'est pas la meilleure des publicités. Bien que les grands hôtels aient bien résisté, la vieille ville et de nombreuses villas de la basse ville, notamment au quartier Saint-Benoit, des Terres Chaudes jusqu'au rivage, vers Carnolès, sont bien touchées. La presse nationale et internationale s'en font l'écho, reproductions de lithographies à l'appui. Le restant de l'année sera difficile pour les hôtels. Les 3 années qui vont suivre seront moroses. En 1890, 3 ans après le séisme, la population est retombée à neuf milles âmes (2000 personnes en moins).

Malgré le tremblement de terre du 23 février 1887, les capitaux recommencent à affluer dans la pierre. En effet, plusieurs progrès déterminants depuis 1890 permettent de concevoir des palaces de 200 à 300 chambres. Ainsi vont naître le Grand Hôtel du Cap, l'Hôtel climatique de Gorbio, le Winter-Palace, le Leubner-Majestic, l'Impérial ou vont s'agrandir ceux qui existaient : le Riviera Palace, l'Orient Palace, le Mont Fleuri, le Venise, les hôtels de Russie et d'Allemagne, des Anglais, le Grand Hôtel de Garavan. Ce qui n'était pas envisageable au préalable :

- la suppression des cheminées pour chauffer chaque chambre. Elles seront remplacées par divers systèmes de chauffage au gaz et par air pulsé,
- l'apparition de la « Fée électricité » qui supprime l'éclairage au gaz ou au pétrole qui aurait nécessité une armée de lampistes,
- l'emploi du wagon-ascensionnel qui permet l'accès aux étages supérieurs. « Il primo piano » n'est plus le seul « étage noble »,
- les monte-charges pour faciliter le travail des domestiques dans les étages,
- la distribution de l'eau, chaude ou froide, à tous les étages,
- le début de la mise en place du « tout-à-l'égoût » en lieu et place des antiques fosses septiques,
- en cuisine, malgré la réticence des chefs cuisiniers, la bataille des fourneaux tourne à l'avantage du gaz contre l'emploi du bois,
- l'apparition des chambres froides.

● La Belle Epoque à Menton

Les années 1894/1914 seront une période d'essor économique pour la ville qui va pouvoir recevoir « le monde » non seulement la vieille Europe mais également les Américains et les Australiens. En septembre 1895, des travaux de rénovation accompagnent l'arrivée de l'électricité dans le palace des Iles Britanniques qui avait la particularité de donner le signal des festivités pour les hivernants avec des bals et les prestations de nouvelles troupes d'artistes. En 1899, l'industrie hôtelière de Menton est une des plus brillantes et des mieux structurées de la Riviera française. On note une quarantaine d'hôtels (de nombreuses pensions ont évolué et sont devenues des hôtels), quelques pensions et 80 villas aux noms enchanteurs ou évocateurs. Ces chiffres sont identiques à ceux de Monaco/Monte-Carlo. Par contre, Cannes compte 65 hôtels et pensions et Nice, 112 hôtels et pensions. Pour la construction des palaces, des hôtels ou des villas. Une armée de travailleurs est nécessaire. Cette main d'œuvre, bon marché, sera essentiellement transalpine, du terrassier au portefaix, du maçon au tailleur de

Pierre. Comme, il y avait du travail à l'année, nombre d'entre eux s'installeront à demeure. Mais, la vieille ville est surpeuplée et le centre ville, qui était réservé aux hivernants, est inabordable. Ces nouveaux migrants « remonteront » dans le haut des vallées pour trouver un petit lopin de terre à construire. Même, les quartiers roquebrunois de Carnolès et du Banastron seront concernés.

Lors du recensement de 1901, Menton comptait 14 913 habitants. Pendant la saison hivernale, 20000 personnes fréquentent les hôtels et garnis de la ville. Dès 1910, la municipalité et l'industrie hôtelière veulent renforcer cette image de marque tournée vers la santé. C'est cette motivation qui attire les hivernants dont l'hôtel climatique de Gorbio est le parfait exemple. Ainsi, on va s'orienter vers les soins. La première Maison russe est rouverte en 1913 comme Hôtel Hermitage avec 25 chambres. La propriétaire du fonds commercial, Mme Vergne s'attachera les services du Docteur P. Gallot. L'Hermitage proposait des cures et des régimes à des personnes non tuberculeuses (hydrothérapie et héliothérapie). A partir du 15 avril 1914, un congrès de thalassothérapie débute à Cannes. Les membres du Syndicat des Hôteliers mentonnais sentent tout l'intérêt de se rapprocher de cette manifestation et offrent aux congressistes une journée d'accueil à Menton pour la promotion de la station. Un repas somptueux est donné au Casino Municipal, avenue Boyer. Sans le début de la guerre, nul ne doute que les contacts noués au cours de cette journée, auraient pu influencer sur la physionomie hôtelière mentonnaise avec la thalassothérapie comme nouveau moteur. Au contraire de Cannes qui compte plusieurs hôtels ou stations héliomarines, qui combinaient l'action thérapeutique des rayons du soleil avec l'air marin ou des bains de mer, Menton ne s'était pas positionnée sur ce segment du traitement de toutes les formes de la tuberculose. L'usage des bains dans notre station climatique était plutôt connu pour répondre au besoin d'une clientèle « à susceptibilité nerveuse » et au soin de la « phtisie éréthique » (forme de tuberculose spécifique).

A la veille de la Première guerre mondiale, Menton comptait 18001 habitants et sur le plan hôtelier, 83 établissements :

- 69 palaces et hôtels dont 20 ayant une capacité comprise entre 90 à 300 chambres totalisant 4375 chambres auxquelles il faut ajouter les suites (environ 900 chambres de plus que Monaco en catégorie « luxe »). Ni l'hôtel climatique de Gorbio, ni celui du Grand Hôtel du Cap Martin ne sont compris dans cet effectif. Dans ce parc hôtelier, les clientèles sont surtout britanniques, un peu françaises mais aussi allemandes, autrichiennes, russes, américaines, hollandaises ou scandinaves.

- 14 pensions (environ 246 chambres).

- Il n'y a plus qu'une trentaine de villas à la location saisonnière.