

# USAGE ET PRÉSERVATION DU LITTORAL CANNOIS AVANT L'ÈRE DU TOURISME DE MASSE

La portion utile du littoral cannois que découvre en 1834 lord Brougham, l'« inventeur de Cannes », se limite à la petite anse, dite *caranca dei Catalans*, et à la courte plage de la « Marine » qui concentrent l'activité portuaire. De part et d'autre, des landes sablonneuses coupées de petits ruisseaux et de marécages bordent la baie de la Croisette et le golfe de La Napoule. Ce sont des espaces délaissés, que l'arrivée des premiers hivernants conduit à une rapide mutation. Elle verra s'opposer des protagonistes aux intérêts divergents : l'État propriétaire du domaine maritime, la Ville désireuse d'y créer des espaces publics, les acquéreurs – cannois ou étrangers – de terrains en bord de mer soumis à une intense spéculation foncière.

## LA « MARINE », UN ESPACE À PROTÉGER

Mal protégé des vents de sud-est par le petit promontoire qui porte encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle la chapelle Saint-Pierre, le mouillage de Cannes requiert toute l'attention de la communauté d'habitants, formée pour l'essentiel de pêcheurs et d'artisans dominés par une oligarchie commerçante<sup>1</sup>. À partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle réclame avec insistance la construction d'un môle enraciné à la pointe Saint-Pierre<sup>2</sup>. Il s'agit alors de mieux abriter les navires et de protéger le rivage et les maisons qui le bordent contre l'avancement de la mer provoqué, lors de la construction de la nouvelle route d'Italie en 1753, par la régularisation d'une portion du littoral qui n'offre plus désormais d'obstacle aux vagues. Le prolongement de la muraille côtière et la pose de brisants écartèrent le danger. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il faut au contraire protéger le mouillage contre un ensablement dû à des apports d'ouest qui

---

1. Depuis la séparation de Cannes et du Cannet en 1777, les cultivateurs sont minoritaires.

2. Chantal RAYBAUD, *Cannes, un siècle de tradition maritime*, Nice, 1987, p. 268. Dès 1633, dans un rapport adressé au Roi, M. de Séguiran, inspecteur royal de la Marine, signalait l'incommodité de cette plage (*ibid.*).

menacent de le combler<sup>3</sup>. L'État finance la construction du môle et d'un quai entre 1838 et 1843, avec une modique participation de la Ville, mais Cannes en tirera un avantage de courte durée, car la faible profondeur du port le rend insuffisant pour les navires à vapeur dont le tonnage va en augmentant. De plus, la nouvelle construction, en modifiant les courants littoraux, favorise l'ensablement du port, qui doit être dragué et agrandi en plusieurs fois : le môle est prolongé (1892-1897 puis 1907-1908), un second môle avec quai, la jetée Albert-Edouard, est construit à l'est (1907)<sup>4</sup>.

Espace économique, la Marine est aussi l'agora de la petite cité, qui tient à en conserver l'usage. Entre la plage et la première rangée de maisons de la ville basse, la communauté avait fait construire en 1711 une place ombragée d'ormeaux<sup>5</sup>. La cession d'une partie de l'esplanade au négociant grasseois Ricord par l'évêque de Grasse, abbé commendataire de Lérins et seigneur de Cannes, le 2 mai 1789, avait provoqué une manifestation populaire et suscité un procès qui dura quinze ans<sup>6</sup>. Un autre différend oppose à partir de 1831 la commune à l'État, propriétaire de la plage formée par les lais et relais de mer depuis quarante ans en contrebas du cours, mais la Marine restera le centre économique et l'unique promenade de Cannes, jusqu'à l'arrivée des premiers hivernants<sup>7</sup>. L'essor qu'ils procurent conduit dès 1844 la municipalité à envisager de construire toute une ville nouvelle sur les terrains contestés, avec des entrepôts, des magasins, un hôtel de ville, une église paroissiale, une rangée régulière de beaux bâtiments, et déjà les riverains qui seraient privés de la vue sur la mer s'opposent à ceux qui veulent acheter et spéculer<sup>8</sup>. Ces projets se réaliseront lentement et de façon partielle, les édiles ne prenant pas toujours la mesure des besoins et des difficultés que suscite la transformation d'un port de pêche et de transit maritime en station de villégiature, notamment dans le domaine de la salubrité.

En effet, outre son utilisation pour le halage des barques et des filets, l'extraction du sable pour la maçonnerie, le lestage des navires et bientôt la verrerie, la plage est un exutoire commode, l'enfouissement des déchets dans le sable étant considéré comme le moyen de purification le plus convenable. Depuis l'arrêté municipal de 1835 qui interdit de porter le poisson en ville, les pêcheurs le livrent sur la plage aux ouvriers des conserveries qui l'étètent et le vident sur place. Un autre arrêté oblige en 1853 les savonneries à faire de même avec leurs résidus solides, mais interdit aux maçons de creuser sur

3. Jean-Marie MARTIN, *Les Plages de Cannes et La Napoule*, ms dactylographié, 1967, bibliothèque municipale de Cannes.

4. *Ibid.*

5. Archives communales de Cannes, FF 2-3.

6. Aimé COIFFARD, « L'affaire Ricord », *Annales de la Société scientifique et littéraire de Cannes*, t. XXII, 1971, pages 45-60.

7. A.C. Cannes, 3N 5. L'affaire se terminera en 1867 seulement, par l'achat à l'État de la plage contestée, pour la somme de 15 177,44 francs.

8. *Ibid.*, lettre du maire au préfet, 23 novembre 1844 : « le motif de la plainte qui vous a été adressée [une pétition des propriétaires riverains] est essentiellement basé sur la crainte de voir le loyer des maisons diminuer ».

la plage des fosses destinées à entreposer la chaux vive, et aux parfumeurs de rejeter les drèches à la mer<sup>9</sup>. L'assainissement du littoral reste insuffisant pour répondre aux attentes de la population hivernante, attirée par les vertus du climat, notamment pour raison médicale. L'opposition municipale elle-même affirme en 1863 : « nous n'avons nullement l'intention de demander à ce qu'aucun égout ne vienne se déverser sur les bords de la mer, mais on doit éviter d'en réunir un trop grand nombre sur les points où les bains de mer sont possibles. Du reste, c'est toujours dans le port où ils n'offrent aucun inconvénient que les égouts viendront naturellement déboucher, à cause de la partie centrale de la ville qui se trouve dans son voisinage. Quant à ceux qui pourraient être établis ailleurs, ils seront de si peu d'importance qu'ils seront exempts de reproches »<sup>10</sup>. Plusieurs projets d'assainissement, et en particulier la création d'une station d'épuration, seront abandonnés car considérés comme trop onéreux, et la réalisation, en 1893, d'un système de canalisation des eaux usées séparé du réseau pluvial à ciel ouvert, s'il fait disparaître les cloaques les plus visibles, ne résout pas le problème du rejet des déchets en mer, à faible distance de la plage.

Les municipalités successives se contentent d'améliorer l'aspect de la Marine, en agrandissant la promenade publique, en faisant disparaître les équipements difficilement compatibles avec la fonction de ville élégante que Cannes ambitionne : le baraquement de la « Consigne » où était installé le bureau de santé, l'abattoir, le chantier naval dont le déplacement entre le port, les rives du ruisseau du Châtaigner à l'est, puis du Riou à l'ouest montre les hésitations des élus. Ceux-ci, en majorité propriétaires terriens, indécis au sujet de l'avenir de la ville, veulent ménager à la fois la riche clientèle hivernante, l'État possesseur du littoral, qui tient à conserver la batterie côtière située à l'ouest du môle et le poste de douanes, et les pêcheurs qui exigent de garder un espace suffisant pour y tirer les barques et faire sécher les filets<sup>11</sup>.

#### LES PLAGES DE L'OUEST : UN ESPACE NON MAÎTRISÉ

Cependant, les Anglais qui s'installent à Cannes ne cherchent pas à investir le quartier de la Marine, trop exigü pour les vastes demeures qu'ils font construire, trop proche de la ville que les voyageurs décrivent comme sale et mal bâtie malgré quelques transformations<sup>12</sup>. Ils préfèrent s'établir

9. René TRESSE, « Les arrêtés municipaux sur la pollution industrielle à Cannes au XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales de la Société scientifique et littéraire de Cannes*, t. LVI, 2011, pages 51-82.

10. Dr H. ANDRÉ, *Le Progrès et l'Avenir de Cannes*, Grasse 1863, note 1 page 16.

11. Voir à ce sujet Auguste MACÉ, « Éphémérides cannoises, 1850-1870 », *Annales de la Société des Lettres, Sciences et Arts de Cannes*, t. II, 1872.

12. Maria Margaret BREWSTER, *Lettres de Cannes et de Nice 1856-1857*, Grasse, 1998, p. 139 : « il y a eu quelques signes de progrès, cet hiver des immeubles vieux et laids ont été rasés sur la Marine ». L'auteur attribue la persistance des fièvres au marécage de la Croisette (*ibid.* page 135).

selon leur habitude à l'écart des autochtones, au-delà de l'embouchure du Riou qui marque alors la limite de l'agglomération. Dans les vingt ans qui suivent la construction de la première villa par Lord Brougham, de part et d'autre de la route de Fréjus, l'ouest de la ville est parsemé de châteaux et de villas, construits à mi-pente sur des terrains qui descendent jusqu'au rivage, ou entre les rochers au bord de la mer, « toutes dans des positions favorables à la santé, abritées des vents et en plein midi, où le propriétaire a tout fait pour que le malade trouve la guérison de ses maux... »<sup>13</sup>. En 1858, l'*Annuaire statistique du Var* juge « le grand nombre de villas élevées par la colonie anglaise d'un goût excentrique, mais les jardins qui les entourent sont dessinés avec goût et entretenus avec un soin minutieux ». Là sont implantées pour la première fois les essences exotiques qui donneront ce caractère si particulier à la végétation de la zone littorale. Les réceptions privées étant alors la principale distraction, les promeneurs ont habituellement la permission de visiter ces jardins, qui semblent avoir été aménagés par leur propriétaire pour cet usage, comme le parc de Fontmichel qui s'étend sous une vaste pinède entre la mer et le lit de la Siagne. S'y ajoutent le champ de courses que le duc de Vallombrosa fait tracer en 1867, et le golf créé par le grand-duc Michel Michailovitch en 1891.

Ainsi, l'aménagement du littoral autour du golfe de La Napoule échappait-il à l'initiative de la commune, qui en dispute l'usage aux hivernants. Elle accepte en 1857 l'installation à la Bocca d'une verrerie qui trouve sur place en abondance le sable et le bois dont elle a besoin. Deux ans plus tard, le docteur Sève peut écrire : « si la regrettable besogne des coupeurs de bois n'est pas arrêtée, l'ombrage et la saveur balsamique des bois de pins auront cessé de compter au nombre des moyens de guérison sans médication des santés affaiblies, qui ont été la source première de célébrité du climat de Cannes<sup>14</sup> ».

De même, la commune ne s'oppose pas au tracé de la voie ferrée, qui coupe l'accès aux plages à l'ouest de la ville, malgré l'avis d'Eugène Tripet-Skritpitzine, ancien consul de France à Moscou et un des membres les plus influents de la colonie étrangère, qui avait obtenu grâce à ses hautes relations le percement de deux tunnels et le report de la gare au nord, à la limite du Cannet<sup>15</sup>. Le conseil municipal, qui voit seulement l'intérêt que le chemin de fer apporte au commerce, obtient le retour au tracé primitif, réalisé en 1863. Quelques passerelles seront jetées au-dessus de la voie pour permettre aux riverains d'atteindre la mer, mais la clôture des propriétés ferme l'accès public à la plage. Elle n'est plus signalée désormais comme lieu de promenade dans les guides touristiques,

13. Jean-Baptiste GIRARD, *Cannes et ses environs, guide historique et pittoresque*, Paris, 1859, p. 167. Victor PETIT en énumère quatre-vingt-six dans le même quartier (*Cannes, promenades des étrangers dans la ville et ses environs*, Cannes, 1863, p. 19-22).

14. Dr Jean-Charles SÈVE, « Notice médicale sur le climat de Cannes » in Girard, *op. cit.* Un quart de siècle plus tard, il ne reste que des lambeaux de la pinède (cf. Stephen LIEGEARD, *La Côte d'Azur*, Paris 1887).

15. Michel PRUDHOMME-LACROIX, *Cannes sous le Second Empire*, Académie des Jeunes de Provence, 1967.

jusqu'à la construction, à l'initiative de la Ville, d'un boulevard entre le remblai de la voie ferrée et la côte à partir de 1882. À cette date, le boulevard de la Croisette est déjà depuis vingt ans le pôle d'attraction cannois.

#### LA CROISSETTE : UN AMÉNAGEMENT CONVOITÉ

Les premiers hivernants s'étaient désintéressés du littoral à l'est de la ville, difficilement accessible depuis la disparition sous le sable de l'ancien chemin royal, déclassé au XVIII<sup>e</sup> siècle et retracé plus au nord<sup>16</sup>. La Croisette, formée de dunes, pâtures, bois de pins, et de quelques vignes et terres labourables en retrait, était classée en zone agricole. Les propriétaires étaient tous Cannois<sup>17</sup>. La législation leur permettait d'acquérir aux enchères ou de gré à gré les atterrissements abandonnés par la mer devant leur propriété. En 1853, la cession des lais de mer est demandée concurremment par le maire Barbe, qui envisage de construire une promenade, et par les propriétaires riverains qui s'en emparent sans plus attendre, mais s'unissent à lui dans la bataille qui s'engage contre l'État, défenseur de l'espace public maritime. Les autorités, interpellées par la municipalité appuyée de plus par une pétition de marins pêcheurs, étudient avec une attention favorable la demande des édiles d'une cité qui reçoit aristocrates, prélats et célébrités nationales<sup>18</sup>. Le préfet conclut à la nécessité de laisser à l'usage collectif une largeur de 25 mètres pour la construction d'un chemin, et le ministère de la Marine autorise côté mer la formation d'un talus pour le halage des filets et la mise à terre des barques. Cette solution rétrécit la plage et met la voie future à la merci d'un coup de mer. En 1856, un chemin vicinal de 5 mètres est construit aux frais des riverains, dans le but de valoriser leur terrain. En 1860, il prend le nom de boulevard de l'Impératrice qu'il gardera jusqu'à la chute du régime impérial. Il est élargi une première fois grâce à l'apport de terre et de roches que la compagnie du PLM accepte de livrer gratuitement, mais son emprise se fait au détriment des riverains, pour la plupart des notables cannois, souvent acquéreurs récents de propriétés destinées à prendre rapidement de la valeur<sup>19</sup>.

Cannes possède désormais son boulevard élégant, qui supplante les allées de la Marine : un arrêté municipal en interdit l'accès aux charrettes en 1862, le réserve aux voitures de luxe et de promenade. Les Cannois s'y rendront rarement, en dehors des fêtes : « Je ne vais guère à la Croisette, il faut s'habiller » disait une Suquetane<sup>20</sup>.

16. Il n'apparaît pas dans le cadastre de 1814.

17. Le premier acheteur étranger est le chevalier de Colquoun, en 1857.

18. Olivier VERNIER, « De l'entrée en République à la saison d'hiver impériale (1848-1870) », dans Alain RUGGIERO (dir.), *Histoire de Cannes*, Toulouse, 2011, p. 129-152.

19. Pour l'ensemble du paragraphe, A.C. Cannes, 3O 6.

20. Patricia NAMVRINE, « La construction du boulevard de la Croisette des origines à 1914 », mémoire de maîtrise sous la direction de M. le professeur Ralph Schor, université de Nice-Sophia Antipolis, 1994.

Mais la promenade et la plage qui la borde sont fragiles. Les sables disparaissent régulièrement, la mer vient lécher les digues du boulevard, comme sur la Marine un siècle plus tôt, et pour la même raison : le mur de soutènement de la promenade crée un ressac violent, responsable de l'enlèvement du sable et de la sape des digues. En 1869, une tempête détruit partiellement le perré. Entre 1870 et 1878, les réparations et les enrochements représentent la part la plus importante des dépenses de la commune. La tempête d'octobre 1882 anéantit le casino-jetée en construction. En 1887, l'ingénieur Arluc propose de démolir les perrés et de protéger le boulevard contre les assauts de la mer par la construction d'une plage artificielle de 15 mètres de large et 2 mètres de profondeur sur 2 kilomètres de long, protégée par des épis de pierre et des madriers servant de frein à 20 mètres du rivage, où les vagues viendraient mourir : « le bon sens commande d'imiter la nature en opposant à la mer en courroux un plan incliné en tous points semblables à celui des plages naturelles du golfe de la Napoule dont l'équilibre a résisté aux plus gros temps ». Elle sera emportée par une nouvelle tempête en 1896, avant d'être terminée<sup>21</sup>. Le prolongement de la jetée porte atteinte à l'équilibre du littoral, remettant les sables en mouvement de l'est vers l'ouest : alors qu'ils s'accumulent près du port, ils disparaissent près de la pointe Croisette.

Or, la plage est désormais un élément essentiel de la saison d'hiver cannoise. En 1863 apparaissent les premières cabines en planche pour se déshabiller, puis des établissements de bains équipés, où l'eau de mer est pompée et chauffée. Les bains de mer et les « insulations de sable » sont recommandés par les revues médicales pour la guérison de nombreuses affections, même si vers 1880 les médecins mettent en doute les bienfaits du climat pour les tuberculeux. Un des nombreux guides de Cannes précise même les vertus sanitaires de chaque quartier, distinguant trois zones aux indications médicales différentes : une zone maritime très tonique, fortifiante mais excitante, qui convient à toutes les affections, celle qui forme la base méridionale des collines, vivifiante encore mais sans excitation, les vallées et les collines au climat plus lénifiant<sup>22</sup>.

Cependant, les malades n'ont jamais constitué qu'une infime minorité, et lorsque Maupassant évoque « ce pays ravissant et tiède qui est aussi l'hôpital du monde et le cimetière fleuri de l'Europe », ils ont cédé le pas aux bien-portants, désireux de se reposer mais aussi de se distraire. Malgré des municipalités qui y font parfois obstacle – aucune construction ne doit gêner de nouveaux élargissements de la promenade qui ne pourront se faire sur la plage fragilisée –, vingt-cinq villas sont construites sur la Croisette entre 1870 et 1895, représentant tous les styles, et aussi des hôtels pour des séjours

21. Ernest HILDESHEIMER, « La plage artificielle de Cannes, le projet d'Alexandre Arluc », *Annales de la Société des Lettres, Sciences et Arts de Cannes*, t. XXXI, 1985. Le principe d'une plage artificielle protégée par des brisants espacés sera repris et mené à bien dans les années 1960.

22. Dr BUTTURA, *L'Hiver à Cannes et au Cannet*, Cannes, 1883, p. 20 à 22, carte hors texte page 108.



moins longs, mais qui attirent une population de plus en plus nombreuse (522 familles séjournent à Cannes en 1867, 1 437 en 1878, 3 225 en 1892)<sup>23</sup>. Bâts selon une architecture nouvelle où les espaces communs, salons, fumoirs, salles à manger, sont ouverts aux non-résidents, ces hôtels sont des lieux de rencontre. Ils diffèrent en cela des établissements construits auparavant sur les hauteurs et entourés de grands parcs, correspondant au désir d'isolement des premiers villégiateurs<sup>24</sup>. La société qui fréquente Cannes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle est toujours fortunée mais moins aristocratique. Aux réceptions privées qui constituaient l'essentiel de la vie sociale des premiers hivernants, vont s'ajouter d'autres divertissements. Dès 1864, le Cercle nautique s'élève sur la Croisette mais il reste un club fermé; l'année suivante s'ouvre un premier café. La construction d'un casino va opposer la municipalité, qui craint une désaffection de Cannes au profit de Nice ou Monaco qui en possèdent un, et la haute société qui ne souhaite pas côtoyer des personnes n'appartenant pas à son monde et qui trouve un appui inattendu auprès des patrons pêcheurs et des nombreux propriétaires cannois, inquiets de voir le panorama de la promenade défigurée par une construction monumentale<sup>25</sup>. Les maires Hibert puis Capron passeront outre. Après le rejet de plusieurs projets, un casino est bâti en 1907 au départ de la Croisette, sur le terre-plein gagné sur la mer par l'avancée des sables, à l'est de la jetée Albert-Édouard qui vient d'être construite, réalisant ainsi le vœu des dirigeants cannois: attirer les plaisanciers les plus prestigieux, créer un pôle d'attraction près de la Marine.

Toutefois, l'agrandissement du port ne règle pas la question des emplacements réservés aux bateaux de pêche, de commerce ou de plaisance, âprement débattue lors de séances houleuses du conseil municipal. La ville cède devant la protestation de la colonie étrangère sur un projet de tramway reliant Cannes à Grasse avec terminus sur la jetée du port: «les touristes ne veulent pas faire de Cannes un port charbonnier qui va salir les yachts blancs <sup>26</sup>».

## CONCLUSION

Ainsi, la polémique lancée dès 1863 au conseil municipal<sup>27</sup>, au sujet de l'avenir de Cannes (doit-on favoriser l'ouest et l'est aristocratiques qui font la fortune de la ville, le sud qui est la plage, au détriment du centre devenu vétuste?), trouve sa réponse avant la Grande Guerre, en donnant à l'agglomération un caractère original: parallèlement à la côte, au centre, un habitat resserré, permanent, rassemble la quasi-totalité de la population locale, mais

23. Blanche BIANCHI, *La Saison d'hiver à Cannes (1870-1914)*, Équipe des Historiens cannois, 1964, pages 19-24.

24. Michel SAUDAN, Yolande BLANC, Sylvia SKIRA-SAUDAN, *De l'hôtel-palais en Riviera*, Genève 1985.

25. A.C. Cannes, 1J 34.

26. Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 434.

27. A.C. Cannes, 1D 16.



il est caché par la promenade de la Marine, avec ses façades neuves, son hôtel de ville monumental, ses jardins soigneusement entretenus qui débouchent sur le port où la plaisance prend de l'importance; en demi-cercle autour du rivage s'égrène un habitat dispersé, saisonnier, luxueux, à l'architecture étrangère qui accentue l'aspect colonial de cette ville où deux mondes se côtoient mais ne se fréquentent guère. Si la Croisette devient la « vitrine » de Cannes avant les plages de l'ouest, corsetées par la voie ferrée qui les sépare de l'aristocratique quartier anglais, c'est bien toute la zone littorale, autrefois négligée, qui s'est transformée en espace de représentation. Au cours de la période suivante, le développement du tourisme de masse, entraînant une densification de l'habitat sur tout le territoire communal, donnera à la cité son aspect actuel.

Claude MARRO

