



PROJET D'INSCRIPTION
DE LA PROMENADE DES ANGLAIS
AU PATRIMOINE MONDIAL





PROJET D'INSCRIPTION DE LA PROMENADE DES ANGLAIS AU PATRIMOINE MONDIAL

L'actuelle renommée de Nice s'est construite, en deux siècles, sur son rapport particulier au rivage de la mer qui la borde. Particulier, car novateur : devant la ville, la mer n'était plus objet de crainte ou bien outil de production, comme partout ailleurs dans le monde. Elle devenait sujet de contemplation.

Ce rapport novateur a engendré, nécessairement, une forme urbaine originale, un nouveau rivage dont la vocation n'était plus seulement militaire ou économique. C'est cette forme urbaine historique, inventée ici, sous l'aspect d'un chemin littoral sans autre utilité que la promenade, qui a donné naissance, à travers le monde, à l'archétype de la ville balnéaire puis, par extension, au tourisme moderne, fait de sports et de loisirs avec la mer comme instrument.

Quand on sait qu'aujourd'hui, le tourisme est une des activités économiques pour lesquelles

les prévisions de croissance sont les plus fortes (1,8 milliard de touristes en 2030, selon les chiffres de l'OMT 2013) ; quand on sait par ailleurs l'urbanisation croissante du monde (70 % de la population mondiale en 2050, selon UN-Habitat 2010), notamment dans les villes littorales (75 % de la population urbaine dès 2035, selon Simon Haslett, 2009) ; quand on mesure enfin l'enjeu environnemental de la gestion des littoraux urbains, il apparaît que la création de la promenade des Anglais à Nice, son histoire et sa postérité peuvent constituer à la fois un témoignage historique de la naissance de ce nouveau monde et un élément de réflexion sur son futur.

C'est dans ces termes que se posent, pour la ville de Nice et la métropole Nice Côte d'Azur, aujourd'hui, les fondements de la candidature de la promenade des Anglais à l'inscription, par l'UNESCO, au patrimoine mondial.



LA PROMENADE DES ANGLAIS, FORME URBAINE HISTORIQUE

C'est une évidence de dire que, sans l'Histoire, il n'y aurait pas de promenade des Anglais. L'évidence est renforcée par un caractère doublement exotique : celui d'une ville, Nice, aujourd'hui française, mais dont les tropismes culturels et politiques furent longtemps étrangers à la France ; et celui d'un territoire, le rivage niçois, dont la «dédicace» aux Anglais, au tout début du XIX^e siècle, est pour le moins inattendue.

Nice, ville maritime méditerranéenne banale

Fondée, selon la tradition, au V^e siècle avant notre ère par des colons phocéens de Marseille, Nice/Nikaïa est un comptoir commercial, posé au bord de la baie des Anges. Elle fut intégrée à l'Empire romain, au sein d'une province particulière, les Alpes-Maritimes, au tout début du I^{er} siècle de notre ère. Se développa alors une cité romaine sur la colline de Cimiez (Cemenelum), chef-lieu de cette province. À la suite des Grandes Migrations, Cemenelum fut abandonnée (V^e siècle) au profit de Nikaïa et de sa colline protectrice, dominant la mer. L'Antiquité a donc posé le rapport initial de Nice à la mer, entre port de commerce et halte indispensable à la navigation par cabotage.

C'est dans ce rapport que Nice s'épanouit durant la plus grande partie du Moyen Âge, comme cité portuaire de l'État régional des comtes de Provence autant que dans la rivalité avec deux autres ports, dont elle est équidistante, Gênes et Marseille.

Mais, en 1388, un événement majeur change cette perspective. Au terme d'une guerre civile entre princes provençaux, Nice préfère échapper au camp vainqueur en se plaçant sous la protection d'un arbitre aussi inattendu qu'intéressé, le comte de Savoie. Le rapport à la mer change encore : Nice, désormais, devient un enjeu politique et stratégique majeur pour cette dynastie alpine, car elle en est le seul port, autant dire la seule ouverture sur la richesse et le monde. Cette position exclusive explique le soin jaloux dont les comtes, puis ducs de Savoie (1416) et enfin rois de Sardaigne (1720) vont entourer la ville, notamment en termes de fortification, mais aussi en matière de développement économique : institution d'un tribunal de commerce dédié d'abord à la mer (1448), création d'un port-franc (1612), d'une cour suprême de justice (le Sénat, 1614), et enfin creusement d'un port artificiel dans une zone excentrée par rapport à l'agglomération (port Limpia, à partir de 1749), destiné à remplacer la grève utilisée à cette fin depuis l'Antiquité, devant les murs de la cité.

La modernisation et la défense des ces infrastructures ne changent rien au rapport traditionnel de la ville à la mer. Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, Nice est un port de commerce, un port de pêche, un port militaire, comme tant d'autres villes méditerranéennes. Niçois et étrangers regardent la mer comme partout ailleurs, sur le Mare Nostrum. Lors des différentes campagnes de fortification urbaine qui s'étagent du milieu du XIV^e siècle à la fin du XVII^e, le périmètre défensif est bouclé, le long de la mer, par des murailles crénelées puis des bastions modernes [Figure 1].

De la mer, comme le sel d'Ibiza, les marchandises du commerce et les poissons des fonds les plus proches viennent l'ennemi français ou espagnol et le pirate barbaresque, et même la tempête qui parfois s'engouffre sous la porte Marine et pénètre jusqu'aux premiers îlots d'habitation. Rien, alors, ne laisse envisager la mutation prochaine.

Vers le basculement

La conjonction de plusieurs éléments va en effet provoquer une mutation quasiment génétique.

Le premier de ces événements est la destruction des fortifications, entreprise en 1705-1706 à la suite de la prise de la ville et de la citadelle par les troupes de Louis XIV, entrées en guerre pour la deuxième fois en quinze ans contre un duc de Savoie tenté par l'alliance avec les Habsbourg.

La ville est désormais ouverte, avec deux conséquences : la disparition de la garnison

et de ses mœurs frustes et l'effacement de la barrière murée qui la séparait de la mer.

Le deuxième de ces événements est la création du port Limpia, ci-dessus évoquée (à partir de 1749). Limpia est une plaine marécageuse, à l'est de la cité, dont elle est séparée par la masse de la colline du Château. Toutes les activités portuaires, souvent salissantes, bruyantes et malcommodes, se déplacent sur un territoire vierge où elles peuvent s'épanouir à l'aise, et un territoire où elles deviennent invisibles depuis la cité, mais laissent devant elle, précisément là où la muraille est détruite et où elles foisonnaient depuis l'Antiquité un rivage cabossé, vide et inutilisé.

Le troisième de ces éléments est issu de la transposition, à Nice, de la technique d'aménagement urbain mise en œuvre à Turin, la capitale du duché de Savoie, depuis le début du XVII^e siècle.

Cette technique vise à maîtriser la croissance urbaine selon des principes normés, où l'autorité ducale s'impose aux particuliers, pour aboutir à une ville harmonieuse et rigoureuse. Appliquée à Nice, elle donne lieu à l'aménagement, dès 1577, d'un premier vaste espace public ouvert, le cours Saleya, qui concentre bientôt l'essentiel du prestige urbain (palais ducal et de la noblesse, chapelles d'ordres religieux privilégiés, siège du Sénat), puis, à partir de 1717, à l'ouest du cours, d'une «ville neuve» qui acquiert rapidement les mêmes caractères (quartier autour de l'Hôtel de ville et de l'opéra actuels).

▼ Figure 1



Le monde change

Ces événements seraient sans portée si d'autres, plus larges, ne venaient s'y greffer.

Le premier est le renouveau du Grand Tour. C'est une pratique culturelle et sociale, censée ramener, par un voyage jusqu'en Italie, aux sources antiques de la civilisation les intellectuels et les riches. Cette pratique que l'Europe cultivée a inventée au XVI^e siècle (Daniel Roche, 2003), prend au XVIII^e siècle une forme nouvelle, sous l'influence des Anglais, où la recherche de l'exotisme et du paysage le dispute désormais à la révérence pour l'Antiquité.

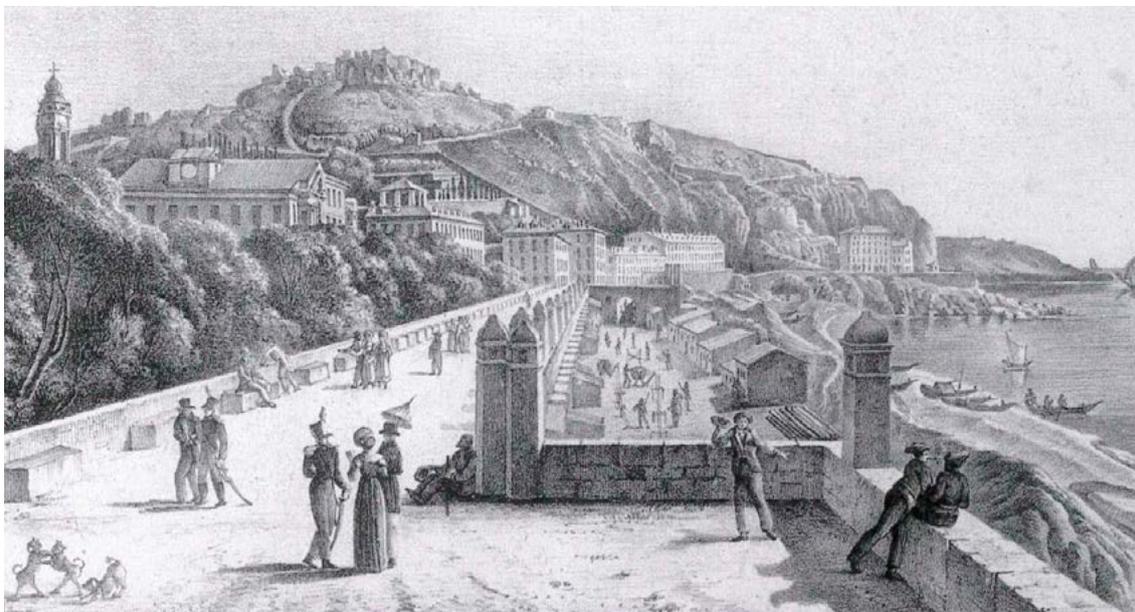
Or, il se trouve que la Couronne britannique est, depuis le Moyen Âge, un fidèle allié de la maison de Savoie et que, notamment, lors de la guerre de Succession d'Autriche (1741-1748), les deux États se retrouvent encore une fois dans le même camp, avec une flotte anglaise désormais fortement implantée en Méditerranée, pour ne pas dire qu'elle en est la maîtresse. Après Naples et la Sicile, approchées dès le conflit précédent (guerre de Succession d'Espagne, 1701-1713), Nice est à son tour choisie comme lieu de séjour hivernal par les officiers nobles qui servent en mer lors de cette conflagration, parce qu'elle est à la fois exotique, proche, étrangère à l'ennemi héréditaire français et dépourvue des inconvénients d'une ville de garnison. C'est ainsi que dès le début des années 1760, régulièrement, une vingtaine de familles de la plus haute aristocratie britannique, jusqu'à la Famille royale (le duc de Gloucester, frère du roi George III, en 1763), séjournent à Nice.

Se promener au bord de la mer, première tentative (1776)

Ces premiers visiteurs, dont le but unique est le repos et le séjour bien plus prolongé, ne se trouvent pas à l'aise dans la partie médiévale de la cité. Ils s'établissent donc de préférence dans ses quartiers neufs, où naissent, grâce à l'expérience de quelques familles suisses, les premiers hôtels, et parfois même le long du rivage, hors agglomération, dans le quartier de la Croix-de-marbre qui sera surnommé, un peu ironiquement, le New Borough (Nice historique, 2013). À ces visiteurs, avides de déambulations rêveuses et littorales, mais peu enclins à la fréquentation de la population locale et aux cahots d'une plage encore «naturelle», c'est-à-dire couverte de débris de mer, de galets, de sable et de graviers, la Ville va offrir une première innovation : la promenade des Terrasses [Figure 2].

Il s'agit d'une opération consistant à récupérer l'emprise de l'ancienne muraille du midi, longeant à la fois le sud du cours Saleya, site de la mondanité aristocratique et bourgeoise niçoise, et le nord de l'ancienne grève portuaire, la Marina, encore utilisée par les pêcheurs. Sur cette emprise, issue du domaine public de la Couronne, on autorise la construction de magasins bas, surmontés d'un niveau de logements. Et sur ce niveau, on créera, par un toit-terrasse, une promenade publique suspendue. En 1776, c'est chose faite. Pour la première fois dans l'histoire européenne, un aménagement public a pour seul objet la contemplation de la mer et le contentement des visiteurs. Et son succès immédiat démontre combien il fut apprécié. Toutefois, malgré le soin esthétique pris à son aménagement (les propriétaires constructeurs sont tenus de respecter un grand nombre de règles de décors en façade, de normes en matières de cheminées, etc.),

▼ Figure 2





▲ Figure 3

cet aménagement pionnier (actuellement toujours en place le long du quai des États-Unis) présente deux inconvénients : d'une part, avant de découvrir la mer, le promeneur a toujours sous les yeux la grève du port ancien [Figure 3], toujours utilisée par les pêcheurs, donc malodorante et désordonnée. Et en outre, cette promenade est comme encadrée dans la ville, loin de satisfaire les romantiques envies de solitude face au vide marin qui naissent alors dans les âmes des visiteurs.

Pour remédier à ces défauts, la Ville aménage dans les années 1780 la Terrasse. Il s'agit cette fois d'un espace au niveau du sol, soutenu par un mur perré, qui surplombe la plage de quelques mètres et court sur quelques dizaines de mètres le long de la façade sud du nouveau Théâtre royal. À la différence de la promenade des Terrasses, la Terrasse est de plain-pied. Mais comme les Terrasses, la Terrasse surplombe la plage et son négligé populaire, et elle demeure le prolongement d'une voie urbaine (la rue de la Terrasse, aujourd'hui rue Raoul-Bosio).

Naissance de la promenade des Anglais (1821)

Nice est occupée en 1792 par les armées françaises. Jusqu'en 1814, plus de visiteurs anglais, évidemment. Puis, à cette date, Nice revient sous le sceptre de la Maison de Savoie. Presque instantanément, les Anglais réapparaissent, pour les mêmes raisons qu'ils étaient venus cinquante ans plus tôt, à quoi s'ajoutait désormais la force d'une certaine habitude. Comme avant la Révolution, ils occupent, l'hiver, les beaux appartements du quartier urbain de la ville neuve, avec les chambres de ses deux hôtels, et les jolies villas que la noblesse et la bourgeoisie niçoises leur louent, à la Croix-de-Marbre/New Borough. Et c'est l'un d'entre eux, le pasteur Lewis Way, qui aurait l'idée d'employer des chômeurs niçois, pendant l'hiver impropre à certains travaux agricoles, pour faire tracer, dans la pierraille du rivage, un chemin de 2 mètres de large qui

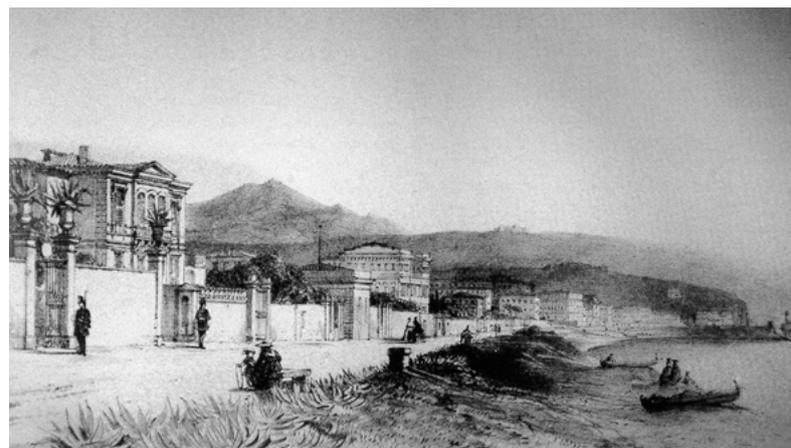


Figure 4 ▲

longe, entre la mer et les jardins, les limites sud des villas du faubourg. Cette naissance inattendue, soutenue par un ecclésiastique au nom prédestiné, doit faire l'objet d'une véritable réévaluation historique. Si la date est avérée, quoique peut-être plus tardive d'un an, les circonstances doivent être précisées. Et ce sera évidemment un des premiers objets de la partie consacrée à la recherche historique sur le projet.

Toujours est-il qu'il convient de préciser un fait, qui donne tout son prix à ce chemin : c'est qu'il ne mène nulle part. En effet, pour se déplacer commodément d'est en ouest, de la ville au fleuve Var, c'est-à-dire à la frontière avec la France, alors, à quelques dizaines de mètres à l'intérieur des terres et parallèle au rivage, se trouve une belle route, la route de France [Figure 4]. C'est d'ailleurs sur cette route que donnent les entrées d'honneur des villas. Le chemin, lui, commence à l'embouchure du fleuve côtier Paillon, qui forme la limite est de la ville, suit le rivage vers l'ouest, et revient vers la route de France à peu près à la hauteur de l'actuelle rue Meyerbeer, soit une boucle d'environ 350 mètres de longueur. Et sur le chemin, ce ne sont pas les entrées d'honneur qui s'ouvrent, mais les petites portes arrière des jardins, celles des services et des humbles [Figure 5].

▼ Figure 5





▲ Figure 6



▲ Figure 7



▲ Figure 8

Mais justement, cette inutilité, cette humilité, cette position infra-urbaine, cet éloignement du bruit et des activités de la cité, en un mot ce rapport direct avec la mer, et une mer ici bien plus vide d'activités humaines [Figures 6-7-8], voilà ce qui sans doute lui donne tout son prix au regard des envies du temps (Alain Corbin, 1992), et même du confort relatif des deux Terrasses urbaines.

En vingt ans, ce chemin devient le lieu le plus apprécié de Nice, en particulier par les étrangers, parmi lesquels les Anglais sont en majorité, et cela à la plus grande surprise de la population, étonnée par cet éloge volontaire de l'inutilité, de l'oisiveté et de la contemplation. Et, se pliant à ce constat, la municipalité de Nice obtient, en 1835, le déclassement des sols du domaine public de la Couronne pour pouvoir agir sur son aménagement. En 1836, elle met en place son premier plan d'aménagement. Puis elle décide, en 1844, en lui donnant officiellement le nom de «strada degli Inglesi», qui sera traduit en français par «promenade des Anglais», de ne plus le regarder comme une fantaisie aimable, mais bien comme la nouvelle façade de Nice sur la mer.

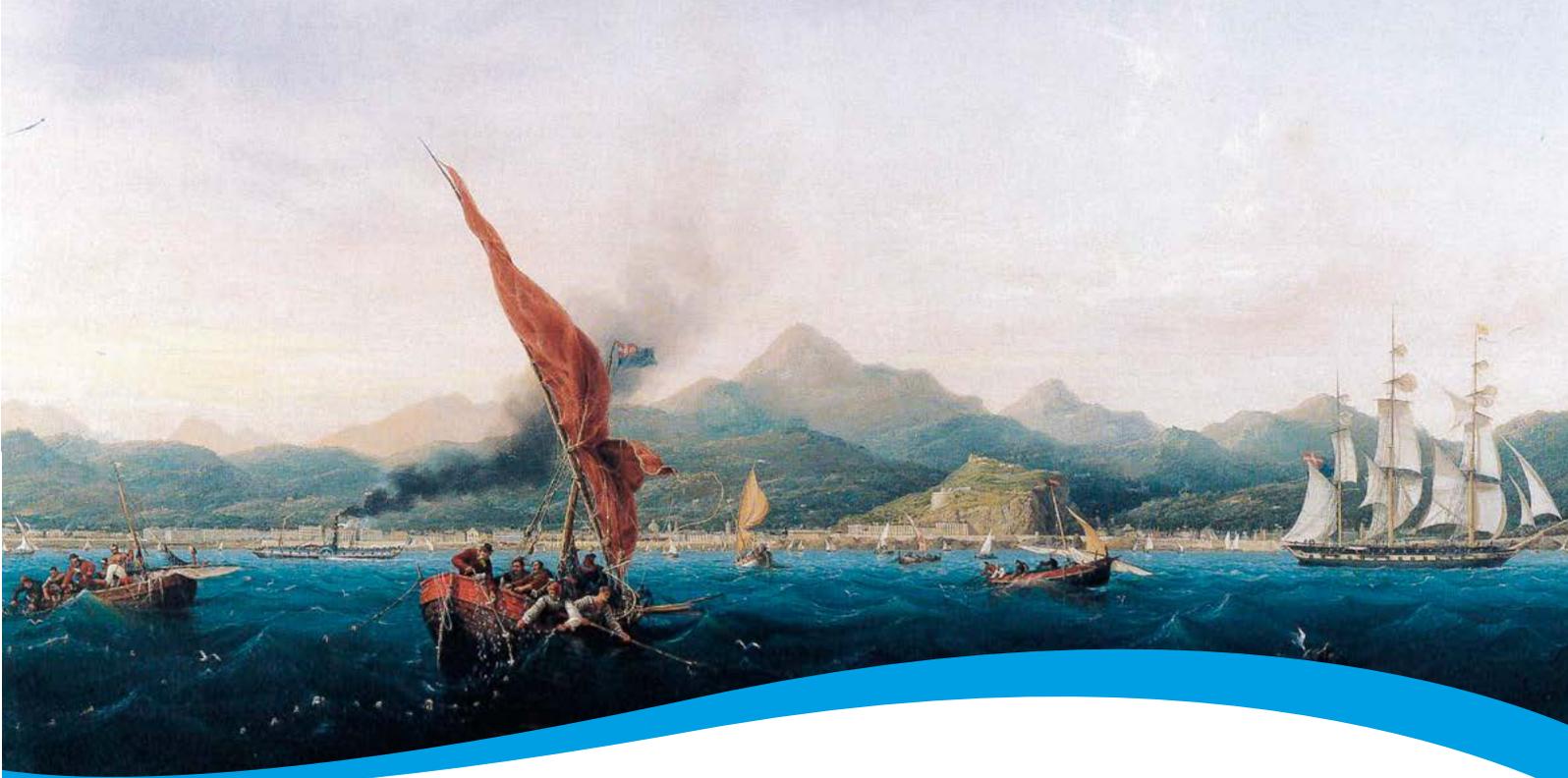
Au terme de ce bref historique, et en forme de conclusion provisoire, nous voulons donc souligner trois points :

- la création de la promenade des Anglais répond à un souhait très précoce (fin du XVIII^e siècle) de la ville de Nice d'offrir un nouvel espace à une nouvelle pratique économique, culturelle et sociale, celle du tourisme, d'abord hivernal, puis balnéaire, puis estival. En ce sens, cet espace est une nouveauté mondiale dans l'histoire humaine, pionnier et annonciateur d'un futur riche de potentialités ;

- cette création est aussi annonciatrice d'un nouveau rapport des villes avec la mer, un rapport non plus conditionné par la défense (fortification ou port de guerre) ou le commerce (port de commerce), mais bien par la contemplation, donc la création d'une ville en façade sur la mer. En cela, la promenade des Anglais ouvre aussi une nouvelle période de l'histoire urbaine mondiale ;

- cette création est enfin le résultat d'une mondialisation naissante, quand on songe que sur cet espace se côtoyèrent un nombre inquantifiable de nationalités, mêlant les ouvriers du bâtiment qui l'aménagèrent, souvent d'origine immigrée diverse selon les époques, les personnels des villas et des palaces qui l'ornèrent, eux aussi très cosmopolites, et les visiteurs qui venaient en jouir des quatre coins de la planète. En cela, la promenade des Anglais est peut-être un des premiers espaces mondiaux de notre temps.





LA PROMENADE DES ANGLAIS, EXEMPLE DE GESTION URBAINE DES RIVAGES

À compter de 1844, la ville de Nice saisit donc son chemin des Anglais comme un outil d'extension urbaine. Il lui faut pour cela inventer un nouveau rapport de la ville à la mer, tenant compte de sa géographie complexe et des outils techniques et juridiques à sa disposition. À ces nécessités se superpose un événement majeur, le passage de Nice sous souveraineté française. Et ces éléments mis ensemble forment le mythe de la promenade des Anglais.

La ville et la campagne

En 1844, comme en 1821 d'ailleurs, l'agglomération de Nice occupe une infime partie de son territoire communal, peut-être 1/100^e (70 hectares urbanisés pour 7 000 hectares de territoire). Elle correspond approximativement aux actuels quartiers du Vieux-Nice et du Port, avec quelques faubourgs sur la rive droite du Paillon (actuelles avenue Félix-Faure), le long de la route de France (le New Borough) et de nombreux hameaux dispersés le long des voies de communication, sur ses plaines centrales et sur ses collines. Quant au rivage, il n'est quasiment pas urbanisé, à l'exception de la façade urbaine (actuel quai des États-Unis, Vieux-Nice, là où sont aménagées ses Terrasses). En tout, sur un littoral qu'on peut

estimer à 10 kilomètres, seuls 7 % relèvent peu ou prou de l'agglomération, en tout cas de l'habitat continu, plus ou moins dense (urbain à l'est du Paillon, diffus à l'ouest, par l'effet des grandes villas environnées de jardins) [Figure 9].

Ce rivage quasi-désert est soumis à diverses contraintes géographiques.

Il y a d'abord, évidemment, la mer. Dans la baie des Anges, les vents et les courants dominants sont d'ouest-sud-ouest (mistral), ce qui n'exclut pas, régulièrement, de forts retours d'est-sud-est (labech), et moins régulièrement, de puissants et chauds courants de sud (sirocco). Ces vents et ces courants dominants rasent le rivage d'ouest en est. Ils ont contribué, pendant longtemps, à la faiblesse de l'anse portuaire, devant la ville, qui leur est ouverte. Et ils rabattent vers la côte d'importants flux sédimentaires, issus des nombreux fleuves et torrents qui viennent du nord se jeter dans le secteur.

La terre, au bord de la baie des Anges, se subdivise en deux ensembles. À l'ouest, des collines de poudingue, très étroites, séparées de profonds vallons, se succèdent en crêtes orientées nord-sud lesquelles s'achèvent souvent assez rudement à quelques dizaines de mètres du rivage. Au fond de chaque



▲ Figure 9

vallon, un torrent, de quelques kilomètres de longueur (le plus important est le Magnan), qui draine les versants des collines et dont le régime méditerranéen est accentué par les fortes pentes environnantes. Bornant la baie, à l'ouest, le vaste delta du Var, le fleuve qui, sur quatre-vingt kilomètres, apporte toute l'eau et tous les sédiments d'un bassin de plus de 1 500 km², borné au nord par les plus hauts sommets des Alpes méridionales. À l'autre extrémité de la baie, à l'est, un autre fleuve, le Paillon [Figure 10], lui aussi descendu des montagnes, sur une longueur moindre que le Var, une quarantaine de kilomètres. Lui aussi est un fort pourvoyeur de sédiments. Autour du Paillon, deux cirques de collines plus douces, l'un drainé par un de ses affluents, le vallon Saint-Michel, et l'autre par le fleuve lui-même, et chacun a ainsi créé deux plaines longues et profondes, orientées elles aussi nord-sud. Mais si l'une, celle du vallon Saint-Michel, le plus occidental, finit sur la mer, l'autre, celle du

Paillon, vient buter contre le rocher du Château, promontoire-moraine isolé, en aplomb sur le dernier retour de la baie.

Cette géographie, même sommairement décrite, pose aussitôt les difficultés de l'aménagement de ce rivage. Car conduire une route tout au long de son littoral, c'est devoir se tenir à égale distance de trois difficultés permanentes : les tempêtes venant de la mer qui bousculent sans cesse la plage [Figure 11], les débordements des torrents perpendiculaires au rivage qui le coupent à six reprises et l'encrassent de leurs sédiments, et l'étroitesse du passage à l'ouest, entre les vagues et le pied des collines.

De ces 7 % de façade urbaine de 1844 vont naître les 100 % d'aujourd'hui, malgré ces difficultés. En cela, la création de la promenade des Anglais a été un vrai et complexe exemple d'aménagement littoral urbain.

▼ Figure 10





▲ Figure 11

Prolongement et élargissement

On l'a vu, à l'origine, le chemin des Anglais n'est qu'une voie secondaire de desserte des arrières urbains, permettant cependant l'accès au rivage par les jardins, voie qui s'étend sur un peu moins d'un kilomètre.

Cependant, au fur et à mesure de la croissance en notoriété de ce chemin, et de la croissance urbaine qui le complète et le pousse tout à la fois, le prolongement, l'élargissement, l'aménagement de cette voie s'impose aux municipalités successives.

Comme pour trouver un statut plus en rapport avec sa notoriété croissante, et alors qu'elle est toujours en concurrence avec la route de France, qui lui est parallèle sur tout son tracé, mais plus à l'intérieur des terres, les municipalités successives s'attachent à lui donner un débouché autonome, tant à l'est qu'à l'ouest. À l'est, ce sera la construction du pont des Anges [Figure 12], en 1864, qui lui permet de franchir le Paillon et de se joindre au quai du Midi, son ancêtre urbain. Et à l'ouest, ce sont les prolongements successifs qui, en 1854, atteignent le Magnan [Figure 13], puis, en 1882, le quartier de Carras, le plus occidental de la cité et enfin, en 1906, les rives du Var.



▲ Figure 13



Figure 12 ▲

Chaque torrent est franchi par un pont, le parcours est rectifié régulièrement, l'ensemble prend un caractère de voirie publique normale. À cette date, l'essentiel du parcours littoral de la promenade des Anglais est en place.

Mais à la croissance en longueur, il convient d'ajouter la croissance en largeur. En effet, la promenade des Anglais connut différents agrandissements.

Le chemin d'origine de 2 mètres de large fut une première fois agrandi en 1844 (Scoffier et Blanchi, 1952), du nord au sud : un trottoir de 3 mètres en callade longeant les murs sud des jardins et propriétés ; une chaussée de 10 mètres de largeur ; une plate-bande entrecoupée de haies qui, pour la première fois, utilisait les palmiers comme arbres d'alignement de voirie ; un trottoir de 12 mètres dominant la plage grâce à un mur perré de 5 mètres de haut ; et enfin la plage. Puis une deuxième fois, en 1854-1855 : la chaussée passait à 15 mètres, et le trottoir aussi. C'est cette configuration, où la place est dominée par les piétons (et même, de façon éphémère, les amateurs d'équitation puisqu'elle fut brièvement dotée d'une piste cavalière) qui fait l'essentiel de sa popularité [Figure 14].



Figure 14 ▲

Mais elle devient insuffisante quand s'impose le flot automobile. C'est donc en 1930-1931 que la municipalité décide de procéder à son élargissement. Et cet élargissement se fera par glissement vers le midi. Côté nord, le trottoir subsiste, élargi. La seule voie carrossable existante devient la chaussée nord, circulaire dans le sens est-ouest ; la haie qui la séparait du trottoir devient terre-plein central de séparation avec la nouvelle chaussée sud, laquelle se substitue au trottoir et permet de circuler dans le sens ouest-est ; le trottoir est reconstruit toujours en promontoire en gagnant sur la plage ; et la plage est engraisée pour retrouver sur la mer ce qu'elle a perdu sous le trottoir nouveau. C'est peu ou prou la configuration que nous connaissons aujourd'hui [Figure 15].

Mais ce prolongement et cet élargissement ne sont pas seulement l'effet de la volonté municipale. Ils reflètent aussi la réalité de la croissance urbaine de Nice, qui s'étend le long de sa Promenade en même temps qu'elle croît vers le nord, emplissant les plaines et couvrant les plus basses collines.

▼ Figure 15



▼ Figure 16



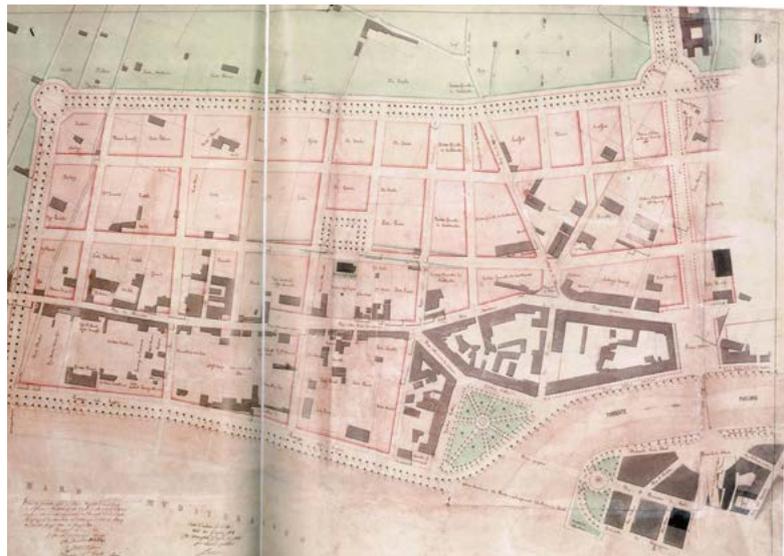
Naissance d'une nouvelle façade urbaine

La notoriété grandissante de Nice entraîne celle de la Promenade. Et celle de la Promenade entraîne celle de Nice.

Pour contrôler l'extension urbaine attachée à la première notoriété, la ville de Nice créa en 1832, sous l'autorité du gouvernement de Turin, un organisme public consacré à l'organisation de sa «croissance et de son embellissement», toujours connu aujourd'hui sous son nom original de Consiglio d'Ornato. Cet organisme veilla sur deux grands plans d'urbanisme (1832 et 1858), destinés à fixer le cadre d'extension de la ville selon le modèle turinois traditionnel : des rues de largeur égale, formant un damier parfait, bordées d'immeubles de hauteur égale et de forme classique ; des espaces publics ponctuant le tout, souvent bordés de portiques. Or, il est frappant de constater que de tous les quartiers de Nice visés par les deux plans, seul le secteur de la Promenade resta dépourvu de réglementation générale, de type portique ou style néo-classique, à une exception près : la nécessité de conserver une façade urbaine en jardins donc de bâtir en retrait de 7 mètres tout édifice devant à l'avenir s'aligner sur la chaussée de la Promenade. S'ajoutant aux 3 mètres du trottoir, ces 7 mètres de recul allaient permettre à la voie de respirer plus amplement, au gré des constructions nouvelles, toujours plus massives [Figures 16-17].

Car sur cette voie si large, plus large que l'avenue centrale (aujourd'hui Jean-Médecin, 24 mètres y compris les portiques dans le plan original), s'alignait peu à peu une nouvelle ville.

Figure 17 ▼





▲ Figure 18



▲ Figure 19

Pour en retracer brièvement le parcours chronologique, on peut la résumer en trois époques, que la réalité ne permet pas de rendre absolument étanches : 1787-1910, le temps des villas ; 1840-1929, le temps des palaces ; 1930-1980, le temps des immeubles.

Le temps des villas, c'est le temps originel, celui du New Borough des Anglais, où la noblesse et la bourgeoisie niçoises, au gré de leurs propriétés de famille, égrènent sur le littoral de grandes et belles maisons, aérées, installées au milieu de vastes jardins complantés d'orangers et d'espèces exotiques. Ces maisons, elles sont louées aux hivernants, puis vendues, tandis que les plus riches d'entre eux s'en font à leur tour construire.

De ce temps, il reste des monuments emblématiques : la plus ancienne (actuel Cercle des Officiers-Fondation Furtado-Heine [Figure 18], au n°59), la villa Rivers, construite en 1787 ; la plus grande, la villa Masséna [Figure 19], au n°35, construite en 1898-1901 ; la plus étrange, la villa Huovila [Figure 20], construite en 1907, au n°139.

Souvent, c'est sur l'emplacement de villas que furent construits les premiers palaces de la Promenade, dans un temps beaucoup plus court. L'Hôtel West-End (n°31, 1843), l'Hôtel Westminster (n°27, 1878), le Royal (n°23, 1905), le Ruhl (n°1, 1912) [Figure 21], le Negresco (n°37, 1913) [Figure 22], s'alignent alors le long de son trottoir nord. À ces palaces s'ajoutent les casinos, dont le plus emblématique de la belle Époque, la Jetée-Promenade, construit en 1891, fut détruit en 1944 [Figure 23], tandis que le palais de la Méditerranée [Figure 24], splendide architecture Art-Déco (1929) a au moins conservé sa façade.

▼ Figure 23



▶ Figure 20



▶ Figure 21



▶ Figure 22



▶ Figure 24



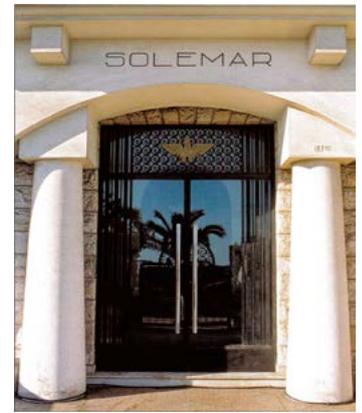
▲ Figure 25



▲ Figure 26



▲ Figure 27



▲ Figure 28

Enfin, au cours du XX^e siècle, et surtout à partir des Années Trente, de nombreux immeubles de rapport vinrent compléter, avec talent, les deux strates précédentes. La Couronne (n°165, 1927) [Figure 25], La Mascotte (n°197, 1930) [Figure 26], Le Forum (n°45-47, 1932) [Figure 27], Solemar (n°187 bis, 1934) [Figure 28], transforment la Promenade en un manifeste de l'architecture Art-Déco, toujours visible aujourd'hui.

Cette nouvelle façade urbaine bénéficia aussi, à l'occasion de sa rénovation, de deux transformations majeures. D'une part, le mobilier urbain de la Promenade fut normalisé et de nouveaux objets furent créés, tels des fontaines lumineuses aux rotules du terre-plein central, sur des motifs très empreints du style Art-Déco. D'autre part, à la croissance anarchique et à l'esthétique contestable et disparate des établissements de bains sur la plage, on substitua l'aménagement de locaux dissimulés sous le nouveau trottoir sud, qui permirent de restituer le tracé harmonieux du rivage.

Il faut noter aussi l'absence d'édifices publics d'importance, comme si ce lieu ne se prêtait pas à l'austérité du pouvoir. De même, il convient de signaler que ce fut sur la Promenade que prit place dès 1876, la première bataille de fleurs jamais créée dans l'histoire.

Ainsi, à l'instar des bords de Seine à Paris, ou de tant d'autres paysages urbains, la promenade des Anglais déroule aux yeux du

monde un double récit, celui de l'histoire de Nice et celui de sa contribution à l'histoire de tous les hommes de cette planète.

De l'histoire de Nice, depuis le souvenir de la ville médiévale de la colline du Château aux clochers baroques du Vieux-Nice, depuis les Terrasses jusqu'à l'Opéra, depuis les folies Belle-Époque jusqu'aux élégances monumentales de l'Art-Déco, elle est comme un film. De ces films innombrables qui la choisirent comme décor, parfois pour en dénoncer les failles, comme *À propos de Nice* (Jean Vigo, 1937) [Figure 29], parfois pour jouer de ses beautés, comme *La sirène du Mississippi* (François Truffaut, 1969) ou de sa trouble fascination, comme *La baie des Anges* (Jacques Demy, 1962) [Figure 30].

Elle atteste, par sa diversité et sa beauté, de la capacité à créer une nouvelle forme urbaine, en accord avec une société nouvelle, celle des loisirs, tout en préservant l'espace naturel préexistant, notamment grâce aux efforts d'assainissement entrepris dans les années 1980, qui valent à la ville de Nice la reconduction annuelle de son Pavillon bleu. Qui pourrait donc imaginer que ce beau trophée puisse être décerné à une cité de vingt-cinq siècles d'histoire et de 350 000 habitants ?

De ces contrastes et de ce long passé, pionnier et novateur, la Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur veulent aujourd'hui retrouver la cohérence.

▼ Figure 29



Figure 30 ▼





UN PROJET POUR LA PROMENADE DES ANGLAIS

On note, au fil du temps, l'interpénétration de l'environnement naturel et de la forme urbaine dans la croissance de la ville de Nice et partant, dans l'aménagement de la promenade des Anglais. Sur un rivage dont une portion infime était, encore au début du XVIII^e siècle, occupée par l'homme de façon permanente, face à un plan d'eau exploité dans une logique nourricière et commerciale, traversé par des flottes et des troupes belligérantes, Nice est parvenue à inventer, en moins de deux siècles, une voie devenue emblématique de la modernité urbaine et littorale, jusque dans les arbres qui la jalonnent, autour de la beauté et de la diversité architecturale autant que du loisir et du plaisir, c'est-à-dire, en somme du bonheur de vivre cher à Henri Matisse qui, lui même vécut et peignit sur la partie ancienne de notre littoral, au 107 du quai des États-Unis.

De cette interpénétration, il s'agit aujourd'hui de retrouver la source.

C'est pourquoi, il s'agit de tracer un projet en trois phases, sous l'autorité d'un comité d'experts dont la présidence est confiée à M. Jean-Jacques Aillagon, ancien ministre, ancien président du Centre Pompidou et de l'établissement public du château de Versailles.

Création de la ressource scientifique

En collaboration avec le monde universitaire, et les domaines de l'histoire, de la géographie, de l'économie, de l'architecture, de l'urbanisme, de la botanique et des sciences de l'environnement, nous voulons faire revivre au plus près, non seulement l'histoire de la promenade des Anglais, mais aussi la manière dont elle a, peu ou prou, influencé le développement urbain des villes balnéaires, et la naissance de l'économie touristique moderne.

Nous voulons aussi tirer les enseignements de ce passé pour positionner Nice en ville-pilote face aux évolutions futures du rivage urbain, au regard des évolutions démographiques et climatiques.

Pour conduire cette partie du projet, il s'agira de mettre en place un cycle de colloques et de publications en ligne et papier, propre à éclairer les décideurs confrontés à cette réalité autant qu'à faire mieux connaître le rôle de Nice dans la naissance de cette modernité.

De ces études, de ces publications, de ces colloques sortiront, nous l'espérons, les outils conceptuels et pratiques qui nous permettront, dans une deuxième phase, d'ériger la promenade des Anglais en paradigme de l'aménagement urbain littoral du futur.

Une promenade des Anglais exemplaire

Il s'agira de mettre en œuvre à Nice, terre d'expérimentation, les idées préconisées par les scientifiques, dans le respect de l'histoire niçoise et dans la perspective de rendre à Nice un rôle de modèle urbain équilibré. Le traitement du plan d'eau de la baie des Anges, la question des transports et des déplacements urbains littoraux et touristiques, la gestion des affluents et des cours d'eau, la gestion des infrastructures de transport international, tels le port de commerce et l'aéroport qui encadrent la baie des Anges à l'est et à l'ouest, la gestion des flux touristiques en milieu urbain dense et ancien ; toutes ces questions doivent trouver des traductions opérationnelles, techniques et innovantes que Nice fera vivre sur son territoire, afin que chaque ville du monde confrontée à ces interrogations puissent se nourrir de cette expérience.

De cette expérimentation, nous comptons enfin retirer les stratégies qui nous conduiront à faire revivre l'esprit de la promenade des Anglais, dans une troisième phase.

Une promenade des Anglais retrouvée

Enfin, il s'agira de rétablir la Promenade dans son idée originelle, c'est-à-dire d'un espace propice à la beauté, à la déambulation et la méditation. Cela implique d'en repenser la fonction de voirie, de limiter les circulations bruyantes et polluantes, de reconstruire le rapport à la mer et à l'usage des plages, sans négliger pour autant les besoins d'une ville active de 350 000 habitants. Ce serait pour Nice un grand défi, et une puissante incitation à retrouver ce rôle novateur qui fut le sien.

Voilà, en quelques lignes, les principaux motifs qui conduisent la ville de Nice à présenter aujourd'hui sa candidature à l'inscription au patrimoine de l'humanité. Elle le fait avec humilité, mais sans feinte modestie. Mais elle le fait avec espoir, et avec détermination.

