



**Programme** : Opération immobilière balnéaire dotée d'un port de plaisance  
**Département - Ville** : Alpes-Maritimes - Villeneuve-Loubet  
**Commanditaires** : Lucien Nouvel, CICA France  
**Architectes** : André Minangoy (1905 - 1985)  
**Date de construction** : 1969 - 1993

## MARINA BAIE DES ANGES

Villeneuve-Loubet 15  
 Alpes-Maritimes 06



Cabinet Taboni, Cabinet Citya (ex Cabinet Casala), Marina services, Cabinet Barbolat.

Patrimoine XX<sup>e</sup> 00 © DRAC Provence-Alpes-Côte d'Azur / septembre 2000 / ISBN 2-11-092-168-4.

Crédits photographiques : © CRMH-Jean Marx : (1) (2) (3) (2000) / © CRMH-A. Fuzibet : (1) (2) (2000) / © Inventaire général-M. Heller-ADAGP : (3) (2000) / © INAMA-C. Orillard : (2) (2000).



## Le contexte

L'essor des vacances d'été et la politique d'aménagement du territoire des années 1960 suscitent le développement touristique de la Côte d'Azur, déjà urbanisée, où aucune opération de grande envergure n'est programmée excepté les infrastructures. Marina-Baie des Angés fait donc figure d'exception en regard du mitage des lotissements. Cette pièce urbaine unique, implantée entre Antibes et Nice, souleva une violente polémique due à son gigantisme et à son effet de barrière visuelle en bord de mer. Œuvre au design d'un effet plastique indéniable, évoquant d'immenses vagues blanches, l'ensemble de l'édifice en gradins s'enroulant sur lui-même, tel une formidable escadrille de voiliers, est le résultat d'une lente maturation défiant les normes de la réglementation.

Sur un site relativement plat de 16 ha entre le rivage et la voie ferrée, 1300 logements s'organisent autour d'un amphithéâtre divisé en deux foyers constitués d'un port de plaisance et d'un parc, les plages étant repoussées à l'extérieur. Un sol artificiel formé de dalles-socles couvrant les parkings est entouré de 4 pyramides de faible épaisseur à l'accroche végétalisée. Autour du port, les équipements comprennent, outre la capitainerie et les logements de fonction, une rangée de commerces, une piscine et un centre de thalassothérapie. L'image sportive de villégiature estivale du lieu s'est avérée très vite en contradiction avec le mode de vie des habitants, en majorité retraités en résidence permanente.

## Le commanditaire

Lucien Nouvel, chimiste de formation, riche industriel, se lance dans l'immobilier de loisir. Bien que novice en la matière, il opte pour un vaste ensemble sur un terrain acquis à Villeneuve-Loubet vers 1960. Le remembrement des parcelles de terrain (17 parcelles) a été en large partie réalisé par le Groupe Nouvel et le Groupe Carat, de 1962 à 1968, en même temps qu'un premier projet de construction était confié par le Groupe Carat au cabinet d'architecture Lemaresquier. Ce projet était constitué par un ensemble de tours verticales et d'immeubles concentriques. Des difficultés financières importantes ont conduit le Groupe Carat à abandonner le projet, le Groupe Nouvel à rechercher de nouveaux appuis, et en abandonnant le projet Lemaresquier, à accepter celui proposé par le bureau d'étude André Minangoy. Les travaux débutent en janvier 1969, sous l'égide du Groupe Marina détenu par M. Jean Marchand.

## L'architecte

Après la Libération, M. André Minangoy, installé à Cannes et à Venice, exerce avec succès son activité d'architecture sur la Côte d'Azur, et réalise notamment le domaine de Pierre-Longue à Cannes, dont les balcons à la structure caractéristique préfigurent l'architecture de Marina Baie des Angés. En même temps, M. Paul Clos, polytechnicien (GM), inspecteur général de l'urbanisme, conçoit et réalise le port de Marina et obtient les autorisations nécessaires auprès de la direction générale des ports à Paris. M. Michel Marot, Grand Prix de Rome, est le conseil de M. Jean Marchand. André Minangoy et Jean Marchand ont développé tout au long du programme des relations d'amitié. André Minangoy décédé en 1985 a transmis ses droits artistiques et littéraires à Jean Marchand.

## L'édifice

L'ensemble clos à circulation mixte, culminant à 70 m, au linéaire décuplé par la courbe serpentine à travers le terrain triangulaire, se pénètre par une discrète porte centrale liée à une voirie périphérique. Le souci premier du concepteur se situe dans l'innovation formelle des pyramides aux lignes pures d'une grande légèreté, dont le style relève du design, faisant référence au Musée Guggenheim de F. L. Wright. Ici prime l'esthétique, on retient surtout la stupéfiante beauté d'un port ceint d'un mur-décor à l'image de collines artificielles.

Les logements traversants ne font pas l'objet de recherche particulière. En regard du modèle de Pierre-Longue, l'idée nouvelle est celle de la coarsive extérieure qui réduit le nombre des ascenseurs et crée surtout une homogénéité visuelle parfaite entre les façades. Le garde-corps sculptural identique à l'avant comme à l'arrière se prête magnifiquement aux courbes du plan. À l'inclinaison de l'allège à l'effet de porte-à-faux s'ajoute une jardinière intégrée côté mer qui permet la dissimulation au regard d'espaces extérieurs privatifs assez vastes, notamment en pignon où les décrochements des terrasses donnent naissance à la forme pyramidale.

La réalisation s'échelonne sur plus de 20 ans. Le premier bâtiment (Amiral) est livré en 1970, le second (Commodore) en 1972. Après l'achèvement du troisième, IGH de 22 étages (Ducal) en 1976, le rythme ralentit et le dernier immeuble (Baronnet) commencé cette année-là n'est terminé qu'en 1993, en même temps que le centre de thalassothérapie.

## Actualité

La démarche empirique pragmatique de la programmation est reprise lors du chantier dont les délais offrent la possibilité d'améliorations : éclairage zénithal des parkings et préfabrication des loggias adoptée pour le dernier immeuble.

Si le terme de marina évoque les ensembles des côtes américaines, en France, ce projet reste unique et daté, la "loi Littoral" de 1973 interdisant tout remodelage du rivage à un acteur privé. Cette opération périurbaine est un jalon dans l'histoire de la villégiature au même titre que Port-Grimaud dans le Var ou La Grande Motte en Languedoc-Roussillon. L'importance du style étant une constante de l'architecture balnéaire.

L'explosion de l'expressivité architecturale, attisée par le relatif échec du mouvement moderne et la grande liberté qui se développe dans l'art à l'époque de sa conception, ont favorisé l'édification de cette grandiose cité futuriste, véritable coup d'éclat de la société des loisirs.

### PHOTOGRAPHIES

#### Couverture

- ① Détail des loggias de l'immeuble Amiral.

#### Séquence intérieure

- ② Port de plaisance ceinturé par les bâtiments Commodore et Ducal.
- ③ Coursives de l'immeuble Amiral et loggias de l'immeuble Baronnet en lisière du parc.
- ④ Séquence d'entrée du bâtiment Ducal.
- ⑤ Garages individuels au pied du bâtiment Commodore.

#### Dernière de couverture

- ⑥ Vue aérienne.
- ⑦ Plan de masse.

### RÉDACTEUR

Agnes Fuzibet, architecte.