



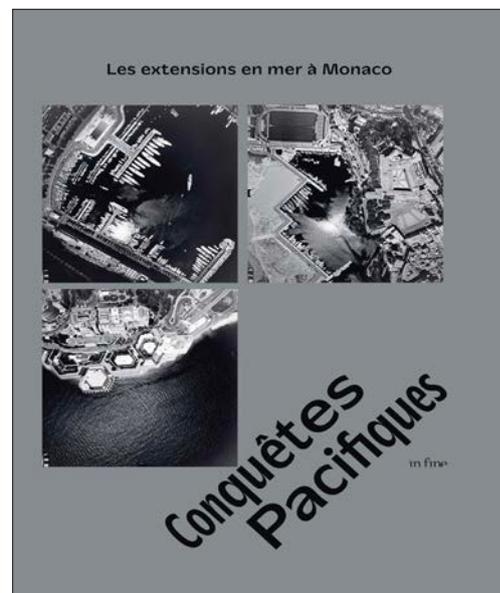
Retrouvez et feuilletez des  
extraits de tous nos livres sur  
[www.infine-editions.fr](http://www.infine-editions.fr)

**Diffusion France**  
PROLIVRE Tél. 01 44 39 22 26  
Hachette LDS Tél. 01 30 66 20 66

**Diffusion Export**  
Hachette Livre International  
Tél. 01 55 00 11 00

# CONQUÊTES PACIFIQUES

## LES EXTENSIONS EN MER À MONACO



### Les auteurs :

Textes de

**Dominique Bon,**  
**Stéphane Bern,**  
**Björn Dahlström,**  
**Jean-Philippe Hugron,**  
**Jean-Luc Nuyen,**  
**Bernard Notari,**  
**Jean-Michel Manzone**  
et **Patrice Pastor.**

*Conquêtes pacifiques*, les extensions en mer à Monaco : le titre de ce livre, en forme d'oxymore volontairement provocateur, place celui-ci au cœur d'enjeux politiques contemporains que Monaco a choisi de promouvoir : le développement et la science environnementale. L'un et l'autre interagissent de concert pour garantir un futur paisible à la Principauté.

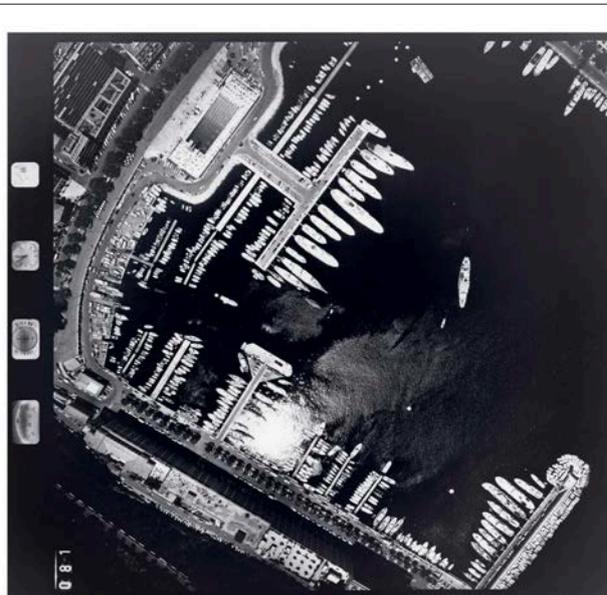
Avec la rétraction géographique radicale entérinée par le traité franco-monégasque de 1861, l'espace est devenu un enjeu vital pour Monaco. Les contraintes territoriales ont poussé les souverains à imaginer de nombreuses initiatives, souvent techniquement pionnières et avant-gardistes.

C'est cette épopée géopolitique, sociale, urbanistique, technique - humaine en somme -, que propose d'explorer l'ouvrage. Pour cela, ont été rassemblés d'importantes archives cartographiques et photographiques, des plans et maquettes de ces projets d'extension, passés ou actuels, et des nouveaux lieux de vie qu'ils ont créés.

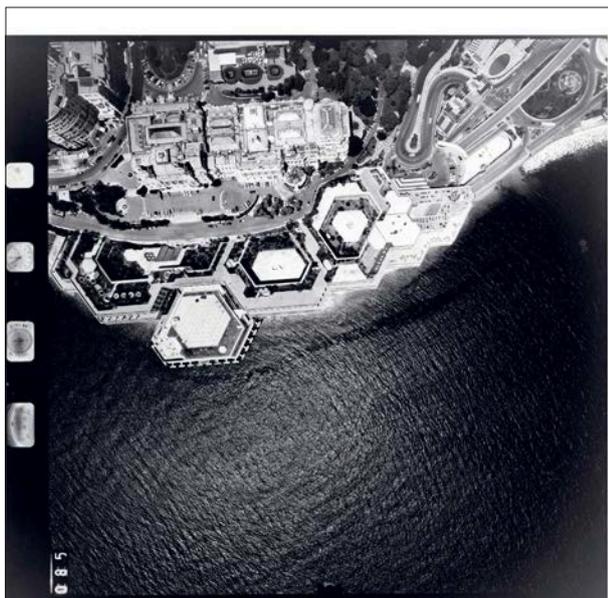




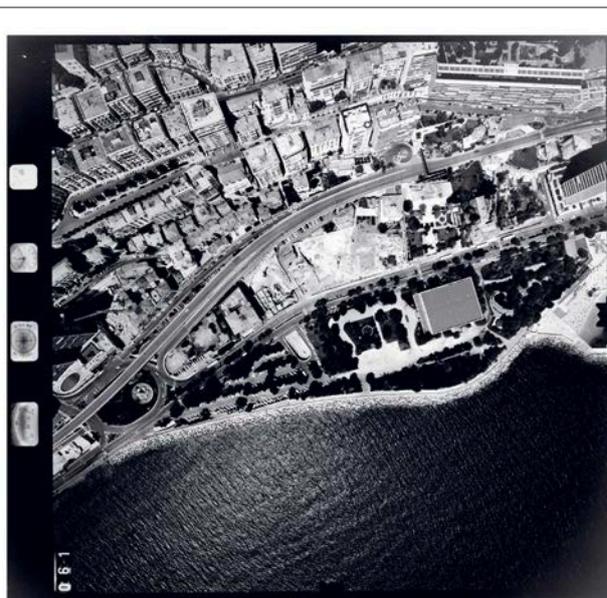
Aéropas. Vue aérienne du terre plein de Fontvieille, Monaco (1979)  
Collection Institut audiovisuel de Monaco



Aéropas. Vue aérienne sur le port Hercules, La Condamine, Monaco (1979)  
Collection Institut audiovisuel de Monaco



Aéropas. Vue aérienne sur le Centre de congrès auditorium Rainier III, Monte Carlo, Monaco (1979)  
Collection Institut audiovisuel de Monaco



Aéropas. Vue aérienne sur le quartier du Larvotto, Monaco (1979)  
Collection Institut audiovisuel de Monaco

Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr



12

Félix Monk. Vue de Monaco depuis La Turbie (vers 1960)  
Archives du Palais princier de Monaco



13

Renouveler les regards, offrir des lectures possibles de notre quotidien et favoriser la connaissance sont des éléments essentiels de la politique culturelle mise en œuvre par la Direction des Affaires culturelles (DAC). C'est dans cet esprit qu'a été imaginé cet ouvrage et qu'avait été conçue l'exposition qui l'a précédé, suite au dépôt de photographies issues d'un fonds privé sur les extensions en mer.

S'appuyant sur la richesse des sources et l'important travail d'inventaire de nombreux documents conservés à Monaco sur ce thème, la DAC a souhaité confier à Björn Dahlström le soin de valoriser et de présenter ces précieuses archives qui traitent à la fois du passé d'un territoire, de sa configuration actuelle et de ses perspectives d'avenir.

Le lecteur est ainsi invité à découvrir ou à redécouvrir un paysage urbain à la fois familier et en perpétuel mouvement, à l'image de la Méditerranée qui a façonné plus de sept siècles de l'histoire de Monaco.

Françoise Gamedinger  
Directeur des Affaires culturelles



20

Georges Lukenski. Le prince Rainier III sur le terre-plein de Fortvieille, en cours de construction (mars 1965)  
Archives du Palais princier de Monaco

Dans la longue lignée des Princes qui se sont succédé depuis sept siècles à Monaco, tous se sont efforcés de garantir l'indépendance et d'assurer la prospérité de leur petit État. Chacun a apporté sa pierre à l'édifice. Il y eut le prince fondateur de Monte-Carlo, Charles III, le prince navigateur et explorateur Albert I<sup>er</sup>, le prince légionnaire Louis II, et le prince Rainier III prend sa place dans la dynastie Grimaldi comme le prince bâtisseur, celui qui avait une vision d'un développement économique de Monaco au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Très tôt, ce vocable de « prince bâtisseur » fut accolé à l'action du prince Rainier III, qui monta sur le trône de la Principauté le 9 mai 1949 à la mort de son grand-père, le prince Louis II. Au cours de la cérémonie de son avènement, le 19 novembre 1949 – les festivités étant reportées au 11 avril 1950 pour respecter la période de deuil –, le prince Rainier III exhorte chacun à l'union pour construire le futur. « L'avenir de notre petite patrie, c'est en nous-mêmes qu'il réside, en vous tous rassemblés autour de notre drapeau... Ensemble, travaillons au développement de notre chère cité. »

Souvent, au cours de son long règne de plus de cinquante-cinq ans, S.A.S le Prince Souverain Rainier III (1923-2005) était invité à commenter ce titre de « prince bâtisseur » dont il était fier. De fait, il a profondément transformé le visage de la Principauté pour la faire entrer dans le 21<sup>e</sup> siècle, construisant un État moderne en le dotant d'institutions plus adaptées aux changements qu'il voulait

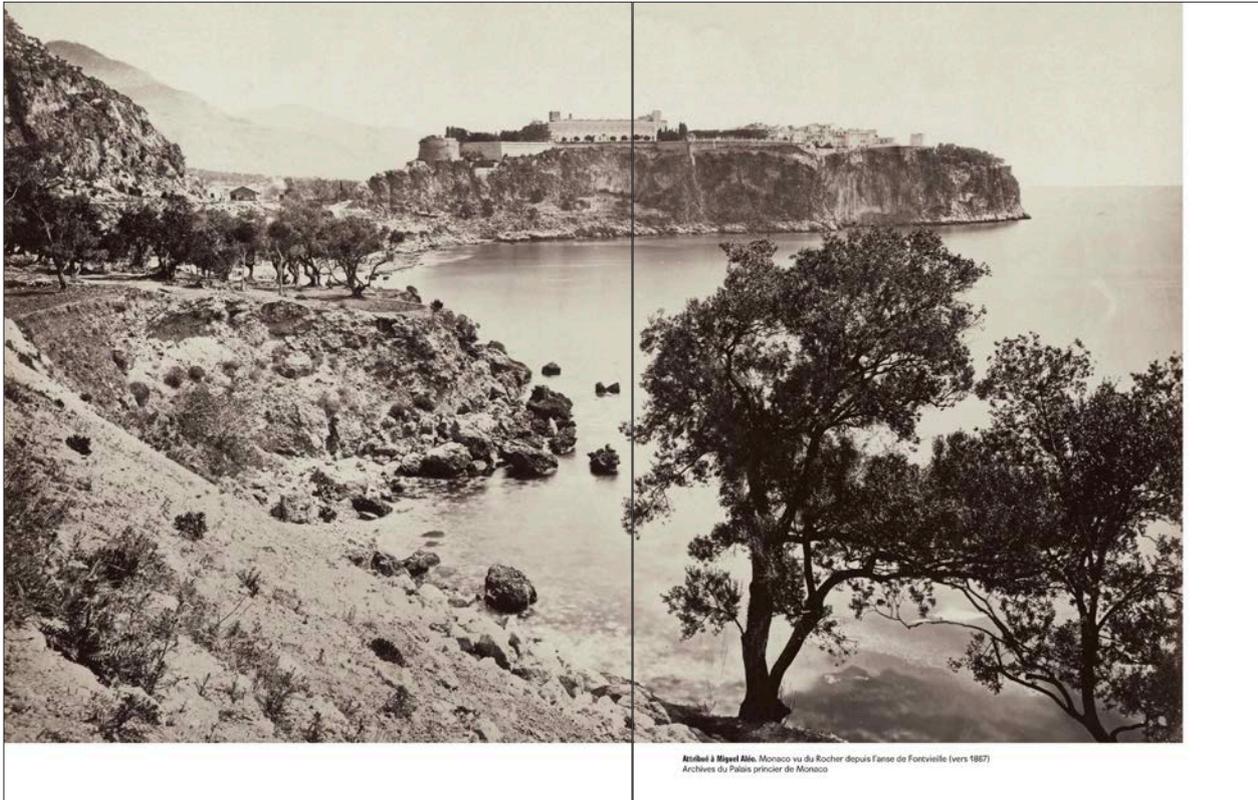
initier, même si l'on ne retient parfois que l'extension spectaculaire du territoire monégasque et l'érection de bâtiments... alors qu'il entendait doter Monaco de moyens pour lui permettre d'exister sur la scène internationale, riche de ses atouts et de sa spécificité. Et toutes ces transformations ont été rendues possibles parce qu'à Monaco ce qui est particulier c'est que l'autorité du Prince se répercute de façon familiale. On regarde vers le Prince plutôt comme un chef de famille. Je crois que ce sont ces relations privilégiées entre le Prince et les Monégasques qui sont l'essentiel, qui font la pérennité de la Principauté », expliquait le souverain, sans cesse interrogé par les médias sur ce que lui inspirait ce qualificatif de « bâtisseur ». « C'est important de bâtir », répondait-il dès 1970. « À mon avènement, la Principauté avait un retard, elle vivait sur son renom et ce renom s'est essouffé petit à petit, on s'est laissé bercer par le succès touristique de la Principauté, mais on n'avait pas regardé à côté. Et ce retard, maintenant, il faut le combler en mettant les bouchées doubles. Il y a une concurrence très sévère qui s'est établie et la Principauté doit offrir des équipements de qualité et modernes pour pouvoir continuer à attirer une nouvelle clientèle de touristes... » Près d'une décennie plus tard,

21

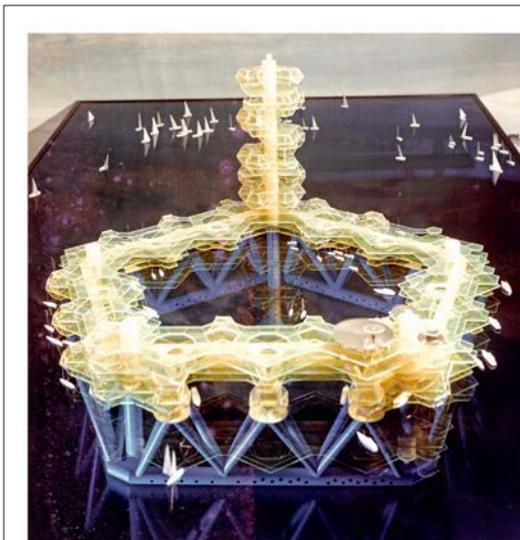
**Rainier III, le prince bâtisseur**

Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr



Attribué à Miguel Alón. Monaco vu du Rocher depuis l'anse de Fontvieille (vers 1867)  
Archives du Palais princier de Monaco



32

Édouard Albert. Maquette de l'île artificielle flottante, Monaco (projet non réalisé) (1963-1967)  
Impression chromogène  
Bibliothèque Kandinsky, centre de documentation et de recherche du musée national d'Art moderne -  
Centre Georges Pompidou, Paris, don de la famille Albert, 1995

Bâtir sur l'eau, voilà la folle ambition d'hommes qui, faute de terres, ont développé des formes architecturales mais aussi urbaines sans précédent. Maison flottante et habitat sur pilotis ont été les versions les plus archaïques de cette aspiration. Digue et terre-pleins constituent, quant à eux, des formes autrement plus techniques. Pourquoi se résigner à cette difficulté? Si l'enjeu peut paraître symbolique, il est aussi stratégique. À Monaco, le manque d'espace justifie cette conquête pacifique « des terres sur la mer ».

Le <sup>xx</sup> siècle, fort de ses succès industriels, a pu développer les machines utiles à la création d'infrastructures nouvelles. Les grands ports s'enorgueillissent de quais et de mûles aux proportions conséquentes. Dans cet élan, la Principauté, au début du <sup>xx</sup> siècle, réordonne son trait de côte pour y dérouler de belles promenades mais aussi pour assurer le parfait fonctionnement de son port. Des eaux par endroits peu profondes rendent l'exercice possible.

Un demi-siècle plus tard, au bénéfice de technologies inédites, architectes et urbanistes rêvent, à travers le monde, des dispositifs tutoyant ouvertement l'utopie. Les projections statistiques indiquent alors un essor démographique jamais vu et les villes japonaises annoncent notamment leur prompt surpeuplement. À l'aube du miracle économique, l'archipel nippon convoque ses spécialistes pour endiguer ce phénomène. La ville de Tokyo réclame même la conception en 1958 d'un nouveau plan d'urbanisme; la résistance de propriétaires terriens mais aussi

le manque d'espaces conduisent irrémédiablement à penser l'impossible: bâtir sur l'eau.

Kenzo Tange, architecte, prône à cette époque l'aménagement de la baie de Tokyo selon un schéma directeur composé d'immeubles réinterprétant à grande échelle des formes traditionnelles et archétypales. Son confrère, Kiyonori Kikutake, propose, quant à lui, des « villes flottantes ». Un jeune Français, Paul Maymont, débarque dans cette effervescence tokyoïte. Il doit réaliser un avant-projet pour une extension de l'Institut franco-japonais. Très tôt, il se fait le porte-parole francophone d'une génération japonaise et il importe en Europe des images fascinantes afin de pousser plus avant cette audacieuse recherche.

Si Paul Maymont se fait l'auteur précis de brevets de constructions flottantes aérodynamiques sur matelas d'air, il compose avec enthousiasme des visuels qui annoncent, dans les revues d'architecture françaises, l'avenir des villes<sup>1</sup>. Édouard Albert, figure incontournable, architecte du premier gratte-ciel parisien et pourfendeur de la construction modulaire, s'prend lui aussi de ces problématiques nippones. Il n'existe cependant en France aucune occasion logique pour développer des propositions aussi complexes qu'au Japon. L'Europe se montre même avare de situations identiques. Sauf à un endroit: Monaco.

**Extensions, intentions!  
Des architectes entre  
terre et mer**

33

Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr

Ces objets sont pour lors, sur la Riviera, inédits; l'architecture verticale ne bénéficie en réalité que de quelques rares expérimentations en Europe à la fin des années 1960. Paris, Londres, Milan et Berlin se prêtent volontiers à l'innovation. Monaco suit rapidement le mouvement. Après tout, les grandes villes balnéaires de la planète, prises par la jet-set, d'Honolulu à Acapulco, de Rio à Miami, présentent d'audacieux *skylines*. La tour y est une figure à la fois de modernité et de luxe. Elle exprime aussi bien le pouvoir que la confiance.

Alors qu'émerge l'idée de poursuivre cette conquête des terres sur la mer du côté de Fontvieille, la Principauté engage des travaux d'un genre nouveau. L'extension du plateau des Spélugues, vaste promontoire rocheux dominé par la figure iconique du

casino, relève du défi technique et technologique. À cet endroit, la falaise plonge abruptement dans la mer et laisse de minces possibilités aux architectes et aux ingénieurs. Aussi, l'extension n'est-elle pas, *stricto sensu*, en mer, mais « au-dessus » de la mer.

Jean Ginsberg, architecte français connu pour avoir désinhibé la Principauté dans sa quête de verticalité en ayant érigé le premier immeuble de grande hauteur face au port Hercule, propose un projet de « mégastucture ». Le mot pourrait, à bien des égards, sembler barbare. Il s'est trouvé largement diffusé depuis qu'un historien de l'architecture anglais, Reyner Banham, a publié un livre resté une référence: *Megastucture*<sup>1</sup>. Sur la couverture de cet essai critique, un édifice imposant, pour ne pas dire titanique, annonce le propos de l'auteur, qui

se charge de définir le « futur urbain d'un passé récent ». Ces édifices sont fils de projets fantasmés, de topographies artificielles, à l'instar du Wohnberg, cette « montagne habitée » imaginée par Walter Gropius en 1928. Devenus réels, ces ensembles monumentaux n'appartiennent pas à ces rêves associant « *fun & flexibility* » – à l'image des propositions joyeuses d'Archigram – mais incarnent un avenir soucieux de stabilité.

Jean Ginsberg ne s'est sans doute pas encombré de telles considérations: l'homme avait à cœur de poursuivre ses réflexions sur l'habitat mais aussi sur les déclinaisons géométriques, sur l'intégration de l'art dans l'architecture et, de manière générale, sur l'urbanisme tridimensionnel. Le programme que lui a confié la Neue Heimat – coopérative de construction des syndicats allemands à l'origine du projet au début des années 1970 – portait sur la réalisation d'un « complexe » comprenant un centre de congrès international (avec un auditorium de 1 300 places), un casino, un hôtel de luxe de 650 chambres et suites et un ensemble de 150 appartements. Le tout devait être créé sur une étroite bande de terrain de 500 mètres de long. Pour compenser cette situation difficile, une large plateforme de béton d'une surface de 2,5 hectares a été imaginée: ses pilotis plongent directement dans la mer Méditerranée. Urbanisme de dalle? Presque. Le complexe des Spélugues cache derrière ses 35 mètres de haut un imposant tunnel routier rendu fameux

depuis que le Grand Prix de Monaco y passe. Les piétons parcourent quant à eux les vastes terrasses du complexe formant jardins et espaces publics. La stricte séparation des circulations vient ainsi parfaire l'idéal moderne porté par l'opération. Livré en 1978, l'ensemble est inauguré dans un contexte de moins en moins favorable aux formes gigantesques et optimistes. Il signe la fin d'une « *futurologie* » particulièrement conquérante.

#### Vers un New Urbanism?

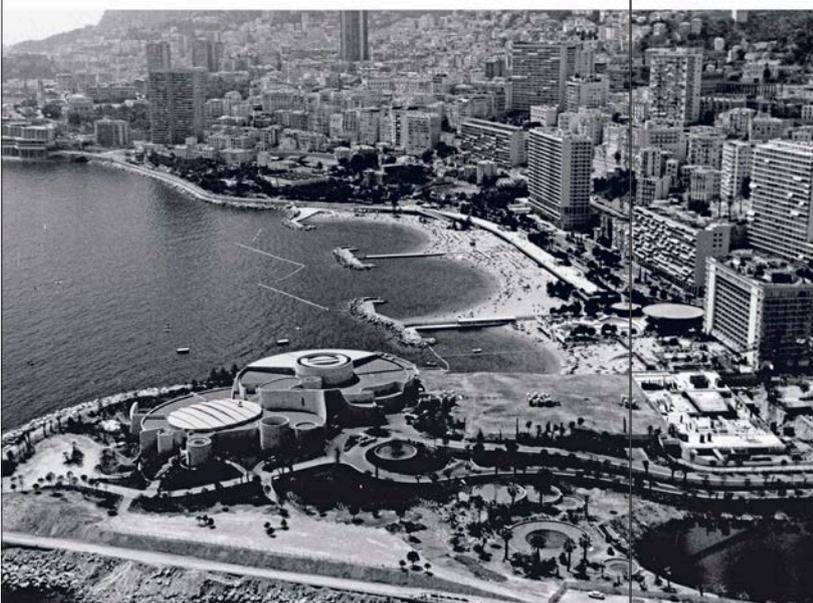
Fontvieille marquée, dans ces circonstances, un jalon dans l'histoire urbaine et architecturale de Monaco. La possibilité

Gey Vestroff. Montage photographique montrant complexe des Spélugues (1971)  
MnSatièque de Monaco



Maurice Nivet. Mégastucture d'une colline artificielle (1966)  
Maquette en carton et bois, 45,5 x 31,5 x 81 cm  
Collection du Nouveau Musée National de Monaco, n° 2004.75

Détails. Vue aérienne sur le quartier du Larvotto (vers 1980)  
Archivars du Palais princier de Monaco



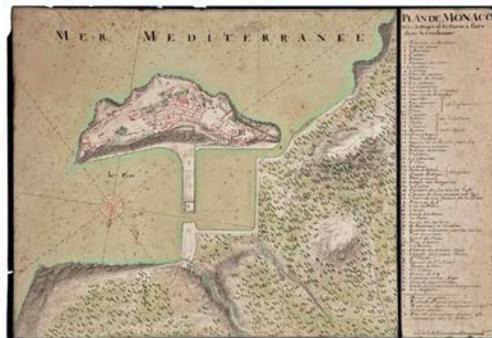
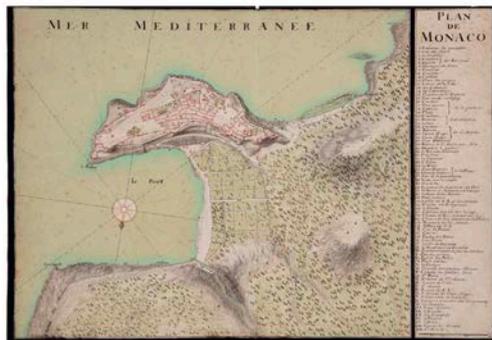
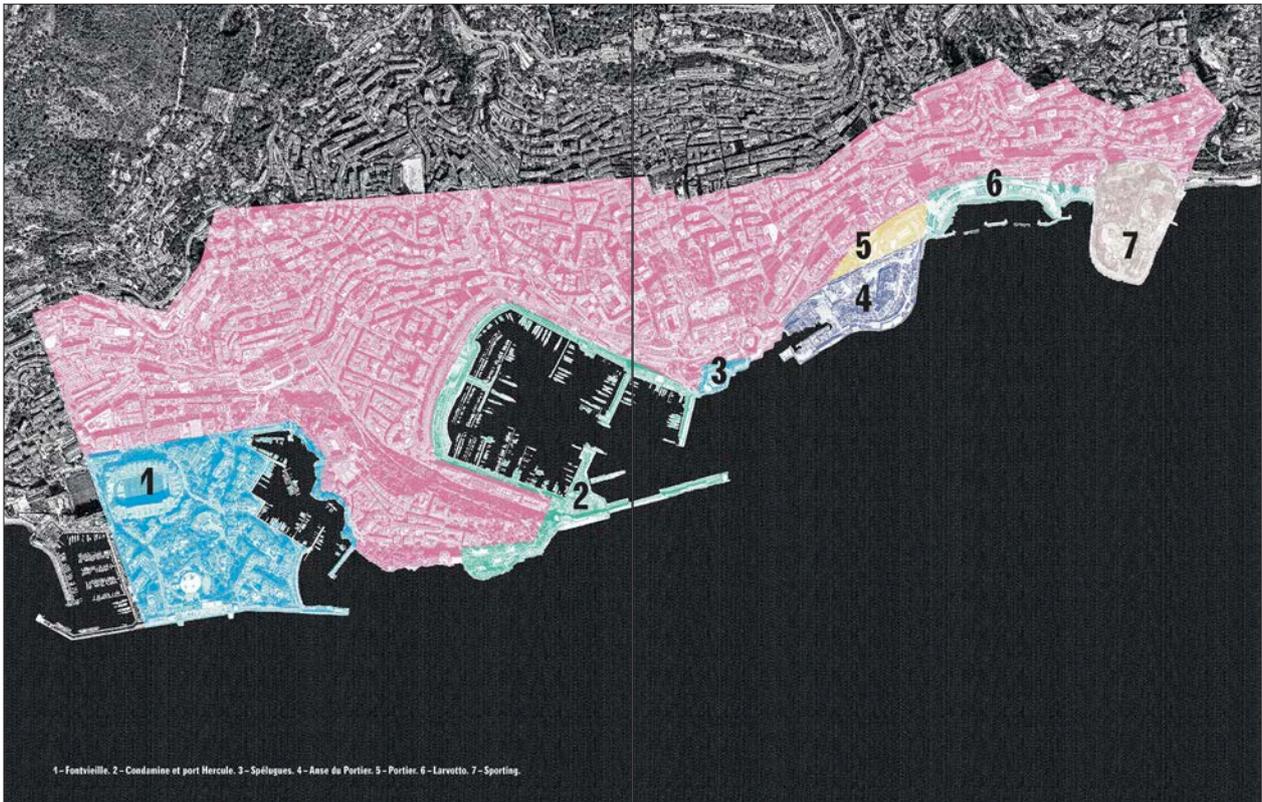
l'architecture traditionnelle. L'organisation de longs canaux en font une « Venise provençale », il développe des plans pour Monaco dans ce même esprit. La récession des années 1990 condamne ce projet.

#### Starchitecture et écoquartier

D'une crise à l'autre, l'imaginaire des architectes n'est pas pour autant bridé.

En témoignent les propositions d'Emilio Ambasz, dont l'extension en mer (1998) aurait permis, grâce au réaménagement et à la réduction du port Hercule, la création d'un parc. Le nouveau millénaire renoue avec les grandes ambitions territoriales; en 2002, la Principauté commande à Xaveer de Geyter, architecte et urbaniste, une étude puis, cinq ans après, plusieurs « *starchitectes* », dont certains obtiennent le Pritzker Prize (Frank Gehry, Christian de Portzamparc, Rem Koolhaas, Daniel Libeskind, Arata Isozaki, Norman Foster, Jacques Rougerie...), sont invités à participer à un concours international. L'objet de la compétition? L'étude d'un nouveau quartier de ville, grand de 15 hectares gagnés sur la mer. Huit milliards d'euros seraient alors mis sur la table par les investisseurs, constructeurs et promoteurs, pour réaliser des plans qui renouent avec l'optimisme des années 1960. Présentées à la presse en juillet 2008, maquettes et perspectives s'effondrent avec la crise bancaire internationale, trois mois plus tard.

Si la finance mondiale connaît un revers sans précédent, la Principauté ne perd pas de vue son développement, et les autorités estiment que Monaco a besoin de 300 000 à 350 000 mètres carrés par décennie pour répondre à la demande. Si une extension au large du casino, face au port Hercule, semble compromise, l'idée d'un « Fontvieille II » refait surface. D'aucuns évoquent la possibilité de 5 à 8 hectares nouveaux. L'investissement serait cependant conséquent, car la première opération



Anonyme. Plans du xviii<sup>e</sup> siècle présentant des projets d'aménagement du port (vers 1793-1792).  
Aquarelles, 41,5 x 58,5 cm chacune  
Archives du Palais princier de Monaco



**La Condamine et le port Hercule**

Le port Hercule fut longtemps l'accès privilégié en principauté de Monaco. Au début du x<sup>e</sup> siècle, le prince Albert I<sup>er</sup> désire moderniser son État et le projet d'aménagement du port est déclaré d'utilité publique en 1901.

Les travaux confiés à l'ingénieur A. Batard-Razelière commencent en 1902 par la construction de la jetée sud, véritable prouesse technique au regard de la profondeur de la baie. Le quai du Commerce au sud est aménagé dès 1909 et le quai de Plaisance au nord est terminé en 1914. La passe d'entrée d'une profondeur de 30 mètres, balisée par deux phares emblématiques, permet d'accueillir les plus grands yachts du monde. Deux tunnels reliant le quai sud à la gare de marchandises du quartier de la Condamine et à celui de Fontvieille traduisent la vocation commerciale du port. Le nouveau quai Albert-I<sup>er</sup>, élargi en 1923, est formé en estacade; gagné sur la plage, il est équipé d'une plateforme centrale, d'un débarcadère et d'une piscine en mer.

Les travaux du port sont contemporains des grands meetings des canots automobiles et d'hydravions (1904-1923). Théâtre des régates internationales et des exploits aéronautiques, le port Hercule devient un haut lieu des manifestations sportives et des innovations technologiques. Le circuit du Grand Prix de Monaco parcourt dès 1929 le quai oriental inauguré en 1926 sous le nom de boulevard Louis-II. Le Rallye de Monte-Carlo et les épreuves de motonautisme placent les activités sportives au centre de la Principauté. En 1961, le quai Albert-I<sup>er</sup> est aménagé pour recevoir le stade nautique Rainier-III, augmenté plus tard d'un appartement central. Après la destruction de l'usine à gaz en 1957, le quai Antoine-I<sup>er</sup> change de vocation en accueillant des établissements scientifiques et artistiques.

Anonyme. La baie de Monaco (avant 1900)  
Collection Société des Bains de Mer

Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr



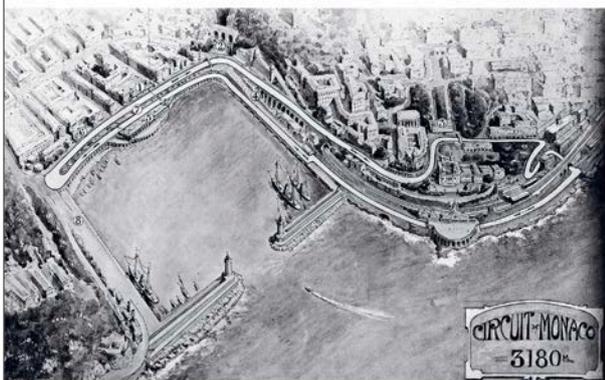
Ernest Marchesan. Le port de Monaco et le Rocher (1906-1910)  
Archives du Palais princier de Monaco

56



Ernest Marchesan. Construction de la jetée nord du port (1906-1910)  
Archives du Palais princier de Monaco

57



63

Aspinet. Plan du circuit avec l'emplacement des tribunes lors du 1<sup>er</sup> Grand Prix automobile de Monaco (dimanche 6 avril 1932)  
Collection Société des Bains de Mer



Georges Detaille. Vue aérienne du Rocher (novembre 1960)  
Archives du Palais princier de Monaco

Georges Detaille. Vue aérienne du Fort Antoine (années 1960)  
Archives du Palais princier de Monaco

Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr



Georges-Lucien Rogalle, *La Jetée du port* (1981)  
Huile sur toile, 50 x 73 cm  
Don de M. Jacques Parsi - Collection Nouveau Musée National de Monaco, n° 2005.13.11



70

Georges-Lucien Rogalle, *Vue du nouveau port avec sa digue semi-flottante et sa contre-jetée* (14 octobre 2003)  
Archives du Palais princier de Monaco



71

Georges-Lucien Rogalle, *Vue aérienne de la Principauté* (1<sup>er</sup> juillet 2013)  
Archives du Palais princier de Monaco

Pour toute demande de renseignements ou de service presse :

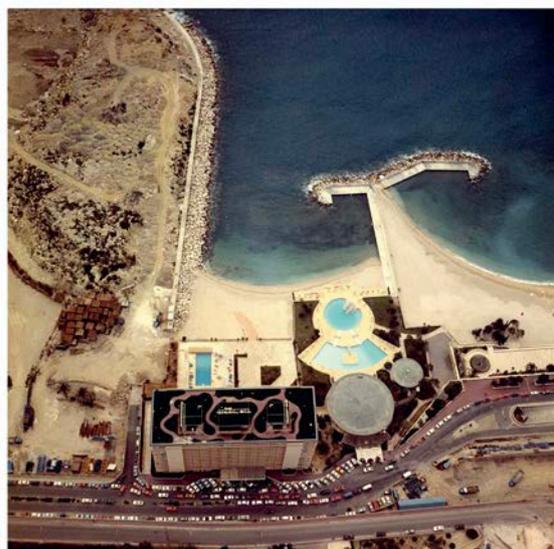
Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr



94

Détails. Les plages du Larvotto et le Sea Club (vers 1970)  
Archives du Palais princier de Monaco



95

Détails. Vue aérienne sur le Holiday Inn et sur le Sea Club (vers 1972)  
Collection Institut audiovisuel de Monaco



Anonymous. Travaux sur la plage du Larvotto et la création du terre-plein pour le Sporting (années 1960)  
Collection Institut audiovisuel de Monaco

## Les extensions en mer à Monaco



**Conquêtes  
Pacifiques**  
in fine

**in fine**  
ÉDITIONS D'ART

Pour toute demande de renseignements ou de service presse :

Marc-Alexis Baranes  
Directeur des éditions  
mabaranes@infine-editions.fr  
Tél. : 01 87 39 84 62  
mob. : 06 98 27 12 14

ou  
presse@infine-editions.fr  
www.infine-editions.fr