

QU'EST DEVENUE LA CÔTE D'AZUR AU MILIEU DES ANNÉES 1970 ?

Alain CALLAIS
Président du CEHTAM

On arrive au terme des Trente Glorieuses, de ces trente années marquées par la reconstruction de l'après-guerre suivie par une période exceptionnelle de forte croissance économique avec les nombreux bouleversements techniques, démographiques, sociaux et culturels qui l'ont accompagnée. Les littoraux des deux départements ont eux-mêmes connu de profondes mutations avec un littoral varois (notamment les côtes des Maures et de l'Estérel) marqué par un boom touristique sans précédent, lié au prodigieux essor du tourisme de masse, ou tourisme populaire, et estival ainsi qu'avec un littoral des Alpes-Maritimes touché non seulement par cette explosion du tourisme estival (et l'accueil d'un nombre croissant de retraités dans les deux cas), mais également par de nombreux autres facteurs. Parmi eux, on compte le Festival de Cannes et l'émergence d'un tourisme multiforme (de congrès, événementiel, etc.), l'arrivée de nombreux rapatriés d'Algérie, le développement des nouvelles technologies (IBM à La Gaude, Sophia-Antipolis créée en 1969), un boom immobilier sans précédent, les métamorphoses de la principauté de Monaco, etc.

1. UN GRAND FOYER DE PEUPEMENT (PRÈS D'UN MILLION D'HABITANTS)

1.1. Une forte croissance

La forte croissance relevée au lendemain de la guerre se poursuit tout au long des années 1960 et jusqu'au recensement de 1975, avec des taux de croissance annuelle parmi les plus élevés de France, plus du double de la moyenne nationale (1,15 % entre 1964, année de la fin du baby-boom, et 1968, et 0,79 % entre 1968 et 1975)²⁴⁰. Le taux d'accroissement annuel est dans les Alpes-Maritimes de 2,62 % entre 1962 et 1968, de 1,64 % entre 1968 et 1975, et dans le Var de 3,85 % entre 1962 et 1968, de 1,69 % entre 1968 et 1975. Entre 1946 et 1975 la population des Alpes-Maritimes a connu une progression de 78,5 %, passant de 453 000 à 809 000 habitants. Le Var, quant à lui, a connu une progression de 68,9 % durant la même période, passant de 370 000 à 625 000 habitants. En revanche, l'excédent naturel des Alpes-Maritimes, déjà très modeste dans les années 1950, est quasiment nul entre 1962 et 1968, et devient négatif entre 1968 et 1975, attestant d'une aggravation du vieillissement de la population. À l'inverse, dans le Var, il tend à diminuer, passant sous la moyenne nationale entre

²⁴⁰ Roger Livet, *Atlas et géographie de Provence Côte d'Azur et Corse*, Paris, Flammarion, 1978, 291 p., première partie, *Le milieu : la nature et les hommes*, chapitre V, *Les mutations récentes*.

1962 et 1968 (plus 0,57 % par an contre 0,67 % par an en France) avec un écart qui se creuse entre 1968 et 1975 (plus 0,26 % par an contre 0,57 % par an en France). Ces chiffres révèlent que la population du département commence également à vieillir²⁴¹.

1.2. Un important excédent migratoire

Ce phénomène constitue un autre point commun entre les deux départements. Il les classe parmi les départements les plus attractifs de France²⁴². À côté des deux déplacements traditionnels (de l'arrière-pays montagneux vers le littoral²⁴³ et de l'accueil de voisins italiens du Piémont et de Ligurie), les deux départements bénéficient de nouveaux arrivants : des français originaires de toute la France (avec une prédominance des régions intérieures et septentrionales), en particulier des cadres moyens et supérieurs à la recherche d'un meilleur cadre de vie (« tertiaire sur la plage ») et des travailleurs d'origine méditerranéenne : calabrais, espagnols, arméniens, nord-africains et, surtout au début des années 1960, l'afflux massif des rapatriés d'Algérie.

Ces derniers viennent s'installer dans les villes de la Côte (plus de 32 000 dans les Alpes-Maritimes, dont 25 000 à Nice). À la fin des années 1960, on en dénombre 48 000 dans le département représentant 6,2 % de la population totale. La majorité d'entre eux ont pu facilement retrouver un emploi dans l'industrie, les services et surtout le commerce, même s'ils sont aussi nombreux à se déclarer au chômage ou sans emploi. Quelques-uns ont également réussi à acquérir une exploitation dans le Var, dans la vallée de l'Argens notamment²⁴⁴.

1.3. Une urbanisation du littoral plus modeste et plus diffuse dans le Var

Deux départements parmi les plus urbanisés de France

En 1975, 93 % des habitants des Alpes-Maritimes et près de 90 % des varois sont des citadins (contre 75 % en France). Toutefois une analyse plus fine du phénomène révèle l'écart important qui caractérise les littoraux des deux départements en matière de concentration de population et d'urbanisation de leur littoral. Selon Loïc Rognant :

En s'en tenant aux seules communes ayant une façade maritime, on constate qu'elles accueillent 87 % de la population des Alpes-Maritimes et 36 % dans le Var au début des années 1980. Ces pourcentages atteignent même 95 % dans le premier département et 76 % dans le second si l'on considère la zone littorale large (10 à 15 kilomètres). En effet, l'urbanisation strictement littorale est moins accentuée dans le Var : au plan des grandes agglomérations littorales, le phénomène est encore plus net. Dans le Var, les villes de plus de 30 000 habitants (Toulon, la Seyne, Hyères, Fréjus), toutes situées sur le littoral, concentrent 45 % de la population ; dans les Alpes-Maritimes, le taux est de 71 % pour six villes (Nice, Cannes, Antibes, Grasse, Cagnes-sur-Mer et le Cannet).²⁴⁵

²⁴¹ Les recensements de la population depuis 1946 (<https://www.insee.fr/fr/information/1302230>).

²⁴² Dans les Alpes-Maritimes, le taux d'accroissement est de 2,60 % par an entre 1962 et 1968 et encore de 1,82 % par an entre 1968 et 1975 ; dans le Var, auparavant moins attractif, il est de 2,28 % par an entre 1962 et 1968, et de 1,42 % par an entre 1968 et 1975.

²⁴³ On peut noter aussi une dorsale nord-sud du Var central du Moyen-Verdon-Canjuers à l'arrière-pays de Toulon-massif de la Sainte Baume qui se vide de ses habitants.

²⁴⁴ Maurice Bordes, dir., *Histoire de Nice et du pays niçois*, Paris, Privat, 1976, 490 p.

²⁴⁵ Loïc Rognant, « La submersion de la Côte d'Azur : touristisation et urbanisation », dans *Recherches régionales*, n° 99, avril-juin 1987, p. 33-45.

La poussée urbaine sur le littoral des Alpes-Maritimes

La section Est du littoral (56 000 habitants sans Monaco) subit peu de transformation en raison de son relief escarpé, à l'exception de la principauté de Monaco et de ses abords métamorphosés par son extension sur la mer et en hauteur. Ce n'est pas le cas de Nice et du littoral entre Nice et Mandelieu touchés par une forte vague d'urbanisation ; en 1975, la quasi-totalité du littoral du département est urbanisée à l'exception de quelques sections inconstructibles²⁴⁶.

À l'inverse, on constate l'extension urbaine de Nice qui déborde sur les communes environnantes (en 1975, l'INSEE définit une unité urbaine niçoise réunissant 16 communes et accueillant 435 000 habitants). La ville de Nice s'étend en hauteur, dans la plaine du Paillon, des immeubles modernes de huit à dix étages remplacent les maisons bâties à la fin du XIX^e siècle ; en amont de la basse vallée du Paillon, où se multiplient grands ensembles et zones d'activité ; sur les coteaux et en direction des collines, autrefois réservées aux villas et cultures florales, où on construit des grands ensembles (Nice Nord, La Madeleine) et immeubles résidentiels (secteurs de Pessicart, Saint-Pierre, Fabron, la Lanterne, Napoléon III) ; à l'ouest et dans la plaine du Var, en amont de l'aéroport, où les maraîchers ont été remplacés par le MIN ouvert en 1965, une zone à urbaniser en priorité. Plus en amont se développent zones d'activité et grandes surfaces prolongées par la ville nouvelle et la zone industrielle de Carros. L'étroite plaine littorale entre le Var et Antibes, encore peu aménagée en 1950, se retrouve submergée par l'urbanisation qui gagne Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer (elles regroupent 30 000 habitants dans les années 1970) et Villeneuve-Loubet en direction de la mer à partir des années 1950-1960. La ville d'Antibes et sa périphérie (Biot, Vallauris et Golfe-Juan) profitent également de cette course à la mer qui déborde largement, comme à Nice, sur les coteaux et collines environnants, stimulée par l'installation récente de la technopole de Sophia-Antipolis. La population d'Antibes fait plus que doubler entre 1954 et 1975 passant de 27 000 à 56 000 habitants. Quant à l'agglomération cannoise, elle déborde dorénavant sur les communes environnantes du littoral vers l'ouest, en direction de Mandelieu-La Napoule et de son arrière-pays, la vallée de la Siagne, ainsi que les communes de l'intérieur (Mougins, Le Cannet). L'ouest du littoral d'Antibes à Mandelieu concentrerait ainsi près de 250 000 habitants en 1975. Cette urbanisation débridée et non contrôlée du littoral ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes en particulier dans les grandes villes de Nice et Cannes : problèmes de sécurité, réduction voire disparition des espaces verts, manque de transports en commun, sursaturation du réseau routier en été, coût élevé, exigüité et manque de logements d'habitation (insalubrité aussi de certains logements dans les vieux quartiers). Comme le signale André Nouschi dans son *Histoire de Nice et du pays niçois* : « La vie est trop facile pour un tout petit nombre, mais à peine supportable pour des dizaines de milliers d'hommes »²⁴⁷.

*Une urbanisation diffuse sur le littoral varois des Maures et de l'Estérel*²⁴⁸

Nous avons affaire à une région touristique très jeune, certes en plein développement, voire affectée par un certain nombre de maux liés au tourisme de masse estival, mais qui se limite encore en 1975, sur les 150 kilomètres séparant La Napoule de la presqu'île de Giens, à une urbanisation diffuse, exception faite de l'agglomération de Fréjus-Saint-Raphaël avec ses 50 000 habitants et de l'agglomération de Hyères avec ses 36 000 citoyens. En dehors de l'explosion touristique estivale, les

²⁴⁶ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit., deuxième partie, *Les unités régionales*, chapitre II, *Une région touristique : les rivieras provençales*.

²⁴⁷ Maurice Bordes, dir., *Histoire de Nice...*, op. cit.

²⁴⁸ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit., deuxième partie : *Les unités régionales*, chapitre II : *Une région touristique : les rivieras provençales*, 3 : *Un tourisme en plein essor : la Côte des Maures et de l'Estérel*.

autres communes du littoral se limitent à une population permanente de quelques milliers d'habitants²⁴⁹, voire des gros bourgs, comme Ramatuelle et ses 1 200 habitants ou Théoule-sur-Mer et ses 733 théouliens. Il est vrai que leurs abords sont souvent marqués par le mitage excessif des nombreuses résidences secondaires et lotissements qui accompagnent leur développement, toutefois comme le rappelle Roger Livet :

Plusieurs de ces communes sont de création récente. Cavalaire a été constituée en 1929 aux dépens de Gassin dont elle constituait la partie la plus éloignée [...], La Croix-Valmer [...] date de 1933. Autre signe de l'adolescence touristique du littoral la discontinuité de l'occupation. Bien que les constructions progressent à vive allure, il est encore possible de trouver des pans entiers qui sont libres [...]. Nulle part, il n'existe de front de mer continu, comme à Nice et Cannes. Les actions de préservation, de défense, d'organisation du tissu urbain sont encore possibles et efficaces.²⁵⁰

2. LA SUPRÉMATIE DU SECTEUR TERTIAIRE

2.1. La répartition de l'emploi par secteur d'activité²⁵¹

Pour évoquer la répartition par secteur de la population active de la Côte, nous ne disposons que des chiffres globaux de la région Provence-Alpes Côte d'Azur en 1975²⁵². Quant aux données par département, elles datent de 1982. Toutefois, comparés à la moyenne française, ils constituent une approche fiable des données des deux départements du Var et des Alpes-Maritimes : 61,8 % des actifs travaillent dans le secteur tertiaire dans la région (51,3 % en France), dont 21,8 % dans les services, 32,6 % dans le commerce et 7,4 % dans les transports, des chiffres sans doute inférieurs à ceux des Alpes-Maritimes, si l'on tient compte des nombreux emplois liés au tourisme qui représentaient déjà 37 % des actifs dans les Alpes-Maritimes en 1970. En 1982, le tertiaire approchait les 70 % des actifs dans le même département.

En sens inverse, la place de l'agriculture est de plus en plus réduite à la portion congrue dans les Alpes-Maritimes (3 % des actifs en 1982), avec la basse plaine du Paillon dorénavant urbanisée et celle du Var conquise par les grandes surfaces. Le Var conserve encore une main d'œuvre agricole plus importante (7 % des actifs en 1982 contre 6 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur), malgré le recul des terres cultivées accaparées par constructions et équipements. Pour faire face à l'urbanisation conquérante et au développement touristique, se maintiennent les seules activités à haute valeur ajoutée comme les serres, la floriculture (dans les secteurs d'Antibes, de Fréjus et d'Ollioules avec son marché aux fleurs) et les exploitations viticoles de plus en plus tournées vers des vins d'appellation contrôlée.

Au regard de la part de la main d'œuvre travaillant dans le secteur secondaire, ils se situent très en deçà de la moyenne nationale (38,1 %) : 31,2 % à l'échelle de la région ; des chiffres inférieurs dans les deux départements. Le Var ne conserve que deux établissements industriels importants : l'arsenal de Toulon et la construction navale à la Seyne-sur-Mer. Dans les Alpes-Maritimes, qui attirent davantage les industries de pointe, ils sont un peu plus nombreux : la Société nationale industrielle aérospatiale (SNIAS) à Cannes-La Bocca, Thomson CSF à Cagnes-sur-Mer, IBM à La Gaude, Texas Instrument à Villeneuve-Loubet. Le département conserve également quelques

²⁴⁹ On en dénombre 6 600 à Sainte Maxime, 5 800 à Saint-Tropez, 5 000 à Roquebrune sur Argens, 2 400 à Grimaud, 2 700 à Cavalaire, 3 000 à Bormes-les-Mimosas.

²⁵⁰ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit. Villes de plus de 40 000 habitants en Provence-Côte d'Azur, source : recensement de 1975.

²⁵¹ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, Paris, Presses universitaires de France, 1984, 180 p., deuxième partie : *La naissance d'une nouvelle région : les nouveaux équilibres en 1980, les acteurs des transformations*.

²⁵² La région n'adoptera l'appellation actuelle de Provence-Alpes-Côte d'Azur qu'en 1976.

activités traditionnelles comme la confection (Nice est le deuxième centre de confection féminine de luxe après Paris), la parfumerie grasse, qui est de plus en plus entre les mains de grands groupes extérieurs et de l'agroalimentaire²⁵³.

Une exception de taille cependant avec le secteur du bâtiment-travaux publics qui, avec des taux de 12-13 % de la main d'œuvre en 1982 (10 % en Provence-Côte d'Azur et 8 % en France) continue à occuper une place importante, en particulier les grandes sociétés, dont les sociétés niçoises, qui ont su orienter les décisions des pouvoirs publics pour construire lotissements et marinas.

2.2. La poussée du chômage

La situation de l'emploi, aussi bien à l'échelle de l'ensemble de la région Provence-Côte d'Azur, qu'à l'échelle des deux départements, tend à se dégrader à partir du milieu des années 1960, une situation aggravée par la crise liée aux chocs pétroliers à partir de 1974. En 1975, la région Provence-Côte d'Azur possède un des taux de chômage les plus élevés en France (6,3 %) nettement supérieur à la moyenne nationale (4,2 %), les jeunes de moins de 25 ans étant souvent les plus touchés. Parmi les raisons de ce chômage endémique, on relève l'important excédent migratoire, les implantations industrielles faiblement créatrices d'emplois, l'inadéquation entre les qualifications exigées et le profil des demandeurs d'emplois locaux²⁵⁴.

2.3. La progression des services et du commerce²⁵⁵

Si la place croissante du secteur tertiaire s'explique notamment par l'essor du tourisme dans les deux départements, elle s'explique également par l'essor des autres branches du secteur favorisées à la fois par leur forte croissance démographique et l'amélioration généralisée du niveau de vie qui stimulent la demande et la consommation de services en tout genre. En partant des données de 1975 de la Provence et de la Côte d'Azur, le commerce assurerait à lui seul près du tiers de l'emploi du Var et des Alpes-Maritimes, le petit commerce subissant, à partir des années 1960, la concurrence croissante des grandes surfaces implantées par des chaînes nationales comme Carrefour, Mammouth et Casino.

On peut évoquer également l'essor des professions libérales et médicales, la multiplication des agences et sociétés immobilières, des agences bancaires importantes dans les Alpes-Maritimes en raison de la richesse accumulée (3,4 % des dépôts de la région pour 1,8 % de la population), les services aux entreprises (agences de publicité, cabinets juridiques, laboratoires de recherche, cabinets d'étude, etc.), le développement de l'enseignement secondaire et supérieur avec l'Université et l'IUT de Nice, l'essor des activités de loisirs et culturelles, etc.

3. UN DES PLUS GRANDS FOYERS DU TOURISME BALNÉAIRE AU MONDE²⁵⁶

3.1. Les records de fréquentation²⁵⁷

En 1975, les deux départements accueillent un total de 2 millions d'estivants (soit quasiment trois fois les chiffres de 1965) plaçant le Var en tête et les Alpes-Maritimes au second rang national. Maurice Wolkowitsch refuse de quantifier de manière précise la fréquentation touristique de la région. Si on veut dresser un bilan complet de l'activité touristique, il faudrait ajouter les hivernants sur la Côte d'Azur. Ils représenteraient 20 % des estivants, selon lui, mais le terme n'a plus rien à voir avec

²⁵³ Maurice Bordes, dir., *Histoire de Nice...*, op. cit.

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

²⁵⁶ À égalité avec la Floride.

²⁵⁷ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit., première partie : *Le milieu : la nature et les hommes*, chapitre V : *Les mutations récentes*, 3 : *La Provence : pays de vacances et de loisirs*.

le sens qu'on pouvait leur donner jusqu'à la guerre puisqu'il concerne la clientèle des stations de ski, des week-ends prolongés ou des vacances scolaires hors vacances estivales, le tourisme de proximité. On a assisté depuis une vingtaine d'années à une véritable démocratisation du tourisme sur la Côte avec :

[...], la chasse que font les sociétés de construction aux cadres moyens en abaissant le standing de leurs offres, la création de ports plaisanciers organisés pour accueillir de nombreux bateaux de tonnage médiocre [...] la multiplication des magasins alimentaires de libre service, voire de magasins populaires [...], certes, il existe des endroits réservés, où de luxueuses demeures s'efforcent de préserver les parcs et plages qui leur servent d'espace vital : Saint-Jean-Cap-Ferrat, le cap d'Antibes, Monaco. Mais ils sont de plus en plus rares et ne constituent que des îlots témoins [...], le snobisme habilement organisé peut encore triompher à Saint-Tropez. Le festival annuel du cinéma peut encore amener à Cannes une affluente considérable en dehors de la ruée saisonnière. Il n'empêche que c'est de plus en plus l'avalanche des français moyens qui procure les recettes, qui anime la Côte et en définitive donne le ton.²⁵⁸

3.2. Les formes d'hébergement²⁵⁹

Sur la Côte d'Azur, un logement sur quatre est une résidence secondaire : 18,5 % des touristes choisissent ce mode d'hébergement contre 17 % à l'hôtel, 25 % dans les campings et près de 40 % dans des logements loués ou prêtés²⁶⁰.

La forte poussée des hébergements populaires

Cette poussée est particulièrement manifeste sur la côte varoise. Parmi ces hébergements, on place en tête les campings. En 1975, le littoral des Maures et de l'Estérel concentre plus de 60 % des places de camping du littoral Provence-Côte-d'Azur avec 66 000 places, accueillant 23 % des touristes, une clientèle composée en majorité d'ouvriers, d'employés et d'étudiants. Ces campings font l'objet d'une forte concentration : en 1982, le Muy et sept communes littorales, Six Fours, Hyères, Bormes-les-Mimosas, Grimaud, Roquebrune-sur-Argens, Fréjus et Saint-Raphaël regroupent 56 % des campeurs du département. Ils ne répondent pas à la demande sans cesse croissante, d'où la saturation des terrains littoraux : en été, les campings classés sont obligés d'augmenter de 30 à 50 % leur capacité d'accueil et certains d'entre eux accueilleraient jusqu'à 10 000 campeurs ; le nombre de places dans les campings à la ferme est décuplé dans des conditions d'hygiène discutables. Des milliers de campeurs sont aussi recensés chez l'habitant, notamment dans les jardins des résidences secondaires, sans compter les milliers de campeurs sauvages installés le long des plages.

Le littoral des Alpes-Maritimes offre beaucoup moins de places de camping avec 16 700 places en 1975, 15 % du nombre de places de camping des littoraux de toute la région, soit 5 % de la capacité d'accueil du département accueillant un pourcentage équivalent de sa clientèle touristique. L'espace disponible y fait défaut ou est utilisé de préférence pour des opérations immobilières de grand standing (Marina-Baie des Anges).

On retrouve également une forte concentration sur le littoral des Maures et de l'Estérel en matière d'hébergements collectifs (villages de vacances, maisons familiales, colonies) représentant 54,5 % des lits du littoral de la région dans cette catégorie. Certes moins nombreux sur la côte des

²⁵⁸ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit.

²⁵⁹ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

²⁶⁰ Kling Georges, *Haute-Provence, Côte d'azur : Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Var*, Les Guides bleus, Paris, Hachette, 1977, p. 47.

Alpes-Maritimes, ils représentent quand même près de 11 % de la capacité d'accueil du département et 31 % des lits de la catégorie du littoral de la région.

La place de l'hôtellerie homologuée

L'hôtellerie homologuée (place négligeable des hôtels non homologués qui représentent 1 à 2 % de la capacité d'accueil) accueillerait 17 % de la clientèle.

Les rôles sont inversés puisque le littoral des Alpes-Maritimes (34 000 lits) concentre les deux tiers des chambres et lits d'hôtels du littoral de la région, alors que, sur le littoral des Maures et de l'Estérel, on ne comptabilise que 13 000 lits d'hôtels, soit quand même 25 % des lits d'hôtels des littoraux de la région. L'ensemble du littoral de Menton à Hyères concentre ainsi plus de 90 % des lits de ces littoraux. Cette hôtellerie azurienne se veut souvent une hôtellerie haut de gamme avec ses nombreux hôtels trois et quatre étoiles, parmi lesquels on retrouve de nombreux anciens grands hôtels de la Belle Époque et de l'entre-deux-guerres, même si beaucoup d'entre eux ont disparu, cette vieille hôtellerie de luxe, surannée voire dépassée, ne répondant plus à la demande de la nouvelle clientèle touristique.

De nombreux anciens palaces ont en effet fermé (le Gray d'Albion à Cannes en 1972). Certains ont été transformés en résidences, d'autres remplacés par des immeubles d'habitation neufs voire obligés de se mettre au goût du jour : le Ruhl de Nice remplacé par le Méridien en 1970, l'ancien Splendid remplacé par un hôtel moderne en 1962. Les luxueux établissements se concentrent dorénavant dans quelques sites recherchés ou grandioses : Promenade des Anglais, Croisette, Beaulieu, Monaco, cap Ferrat, Vence, Saint-Tropez.

Enfin, l'hôtellerie familiale recule au profit des sociétés et chaînes hôtelières qui contrôlent de plus en plus les anciens grands hôtels ou les nouvelles générations d'hôtels.

L'essor des résidences secondaires

Avec la poussée des hébergements populaires, l'autre phénomène marquant tient à l'essor considérable des résidences secondaires, notamment sur le littoral²⁶¹. On en dénombre 56 000 de Menton à Mandelieu, 34 000 sur le littoral des Maures et de l'Estérel.

Elles fournissent à elles seules plus de 70 % de la capacité d'accueil du littoral des Alpes-Maritimes et près de la moitié (49 %) du nombre de lits touristiques de la Côte d'Azur varoise où elle accueillerait 30 % de la clientèle. Elles sont certes nombreuses dans les villes de plus de 25 000 habitants comme Menton, Nice, Antibes, Cannes et Fréjus, qui fournissent le tiers du parc, alors que les villages de l'arrière-pays, en particulier de l'arrière-pays niçois, accueillent 40 % de ces hébergements compris dans les zones montagneuses facilement accessibles du littoral, littéralement conquis par le phénomène où les résidences secondaires sont dorénavant plus nombreuses que les résidences principales.

Elles se présentent majoritairement sous forme de constructions neuves dans des immeubles collectifs en ville alors que dans les villages et zones rurales de l'intérieur prédominent villas, lotissements ou vieilles habitations rénovées²⁶². Si une part importante des résidences secondaires de ces vieux villages de l'intérieur appartiennent à des citoyens des villes voisines, souvent des déracinés récents issus de l'exode rural, Roger Livet estime que 50 % au moins des utilisateurs de ces logements viennent soit d'autres régions (les Parisiens détiendraient 42 % du parc de la Côte des Maures et de l'Estérel, alors que les Lyonnais en détiendraient 18 %), soit de l'étranger (Britanniques, Allemands, Belges, Italiens...).

²⁶¹ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, *op. cit.*

²⁶² Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, *op. cit.*

3.3. La multiplication des ports de plaisance²⁶³

Cette multiplication est facilitée par une loi de 1965 qui abandonne une partie du domaine public maritime (auparavant l'État avait le monopole de la propriété des ports), accordant aux constructeurs des « concessions à charge d'endiguage ». En 1975, on dénombre 63 ports de plaisance dans le Var, 26 dans les Alpes-Maritimes, dont certains intégrés à des marinas, qui combinent lotissements résidentiels et ports de plaisance, comme Marina Baie des Anges à Villeneuve-Loubet, Port-Grimaud (plutôt réussie puisqu'elle a été aménagée sur un espace marécageux qu'elle a valorisé), les Marines de Cogolin. Ces nombreux ports de plaisance posent un certain nombre de problèmes, en particulier l'insalubrité liée aux rejets des plaisanciers. Quant aux marinas, on leur reproche de dresser sur le front de mer un mur de béton, comme c'est le cas avec Marina Baie des Anges.

4. L'IMPACT D'UN TOURISME DE PLUS EN PLUS MULTIFORME²⁶⁴

4.1. Les problèmes posés par l'explosion du tourisme estival

La concentration de l'activité sur le littoral

Cette ruée estivale des vacanciers se concentrant sur une étroite bande littorale pose déjà de gros problèmes de ravitaillement et de circulation. Si les problèmes de ravitaillement en produits alimentaires sont dans l'ensemble résolus, le problème de l'approvisionnement en eau s'est longtemps fait sentir sur la côte varoise, mais s'avère sur le point d'être réglé au milieu des années 1970 avec les aménagements de la Société du canal de Provence.

La circulation a été bien améliorée pour ce qui concerne l'accès à la région à la suite de la mise en circulation des autoroutes du Soleil et de la Provençale, ils n'ont pas pour autant résolu les multiples embouteillages que provoque la surcharge touristique sur les routes du bord de mer et les voies d'accès aux principales stations (exemple des routes de la presqu'île de Saint-Tropez), surtout dans les secteurs des corniches où les conditions de circulation sont rendues plus difficiles par le relief.

Les risques d'un surpeuplement mal contrôlé

La surcharge démographique, surtout sensible sur le littoral varois moins peuplé, vient s'ajouter aux autres problèmes. Deux mois durant, la population peut être multipliée par deux, trois, voire cinq ou dix, dans certains secteurs provoquant saturation des hébergements, logements non contrôlés chez l'habitant, camping sauvage dans des conditions d'hygiène discutables, bref un entassement avec de grands risques d'inconfort et de promiscuité. On considère ce surpeuplement mal contrôlé à l'origine de trois dangers qui menacent la côte.

En premier lieu, on recense les incendies de forêts, dont les risques augmentent avec l'afflux de vacanciers insouciants voire inconscients durant la sécheresse estivale, en particulier dans le Massif des Maures. Celui-ci est touché à partir du XIX^e siècle, d'une part par l'abandon de l'exploitation forestière qui a favorisé broussailles et maquis, et d'autre part par le reboisement en résineux. Chaque année des centaines voire des milliers d'hectares partent ainsi en fumée dans des zones souvent difficiles d'accès en raison du relief accidenté et ce, malgré les efforts des pouvoirs publics pour prévenir le fléau (multiplication des chemins forestiers, points d'eau, débroussaillage des bordures des

²⁶³ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

²⁶⁴ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit., deuxième partie : *Les unités régionales*, chapitre II : *Une région touristique : les rivieras provençales*, 1 : *Les problèmes touristiques*.

routes...). Les zones boisées, qui représentaient encore 50 % de la superficie du département du Var en 1960, n'occuperaient plus que 25 % de sa superficie en 1980.

La pollution constitue le second danger : pollution de la mer, des plages et des espaces fréquentés par les touristes, sans oublier celle de l'air due aux automobiles. Les égouts de la majorité des communes littorales déversent en mer, à peu de distance de la côte, les effluents d'une population triplée ou quadruplée, sans station d'épuration, et chaque petit fleuve côtier véhicule également les rejets des communes de l'intérieur. Les dépôts d'ordures ménagères se multiplient également. Ces pollutions sont de plus aggravées par la multiplication des ports de plaisance avec des plaisanciers séjournant à bord, autre source de pollution marine. Des plages se retrouvent ainsi polluées, voire interdites provisoirement de baignade. Ainsi en 1972, la ville d'Hyères est obligée de fermer quatre kilomètres de plages infectées et d'engager des travaux importants : réaménagement de la station d'épuration des eaux, pose d'un émissaire qui rejette à plus d'un kilomètre de la côte les eaux déjà traitées. Les résultats ne se font pas attendre, puisque dès 1973 on peut rouvrir les plages fermées. Dans les Alpes-Maritimes, on a dû mettre en place une CIPALM (cellule d'intervention contre les pollutions dans les Alpes-Maritimes) qui organise une double surveillance aérienne et terrestre du littoral azuréen. Cannes a été obligée d'installer un émissaire de 1,2 kilomètre destiné à évacuer les eaux usées de la ville. Enfin, la multiplication des rejets des nombreuses résidences secondaires et lotissements dans l'arrière-pays menace les nappes phréatiques (avec des fosses sceptiques pas toujours traitées ou contrôlées) : 46 % des logements du canton de Saint-Tropez, 73 % de ceux du canton du Muy ne sont ainsi desservis par aucun réseau d'assainissement des eaux usées.

Troisième danger : l'accaparement des terres agricoles. L'estivant recherche en priorité la proximité de la côte et la vue sur mer et requiert une frange de quelques kilomètres, parfois réduite à quelques centaines de mètres limitée à la plage, à l'étroite plaine littorale (lorsqu'elle existe) et aux collines qui bordent ces étroites bandes côtières où s'étagent les habitations. D'où, sous la pression des convoitises urbaines et touristiques, l'accaparement rapide des espaces agricoles souvent peu chers et déjà viabilisés. Les seuls espaces agricoles capables de résister concernent la floriculture (collines de Nice et d'Antibes) et les grandes exploitations viticoles dans les secteurs de Bormes-les-Mimosas et de Cavalaire.

4.2. Le tourisme demeure une source essentielle de richesse

Nous ne disposons pas de chiffres précis quant aux revenus et aux emplois générés par ce tourisme estival. Dans les secteurs les plus touchés par le tourisme balnéaire, on estime que les ventes des deux mois d'été représentent 60 à 70 % de la recette des commerçants et 80 % de la recette des hôteliers. Aux nombreux emplois directs générés par le tourisme, il convient d'ajouter les emplois indirects (commerce, transports, services, BTP...) et les emplois induits qu'engendre le peuplement permanent.

Le bâtiment, lui, a connu et connaît encore une activité considérable. Les rivieras sont, depuis un quart de siècle, le paradis des entreprises de travaux publics et des promoteurs. C'est pourtant tout un monde de petits et grands travailleurs qui s'y emploie, accompagné ou parasité d'une troupe de fournisseurs, de sous-traitants, de démarcheurs, d'agences, de prêteurs et de gestionnaires. De temps à autre, les eaux s'agitent : on entrevoit une faillite retentissante, une fraude fiscale massive et organisée, un notaire indélicat, des édiles trop intéressés à leurs propres affaires. Cette écume ne doit pas faire mésestimer l'importance de cet énorme secteur [...].²⁶⁵

²⁶⁵ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, *op. cit.*

4.3. La diversification du tourisme et de l'économie

L'impact du tourisme s'avère d'autant plus difficile à évaluer, notamment sur le littoral des Alpes-Maritimes, qu'il doit prendre en compte le maintien d'un tourisme résiduel d'hiver non négligeable et le souci de développer dans les grands pôles de la Côte un tourisme événementiel, culturel et d'affaires destiné à étaler davantage la saison en dehors des périodes de vacances avec les fêtes de Carnaval, le Festival de Cannes, la construction de palais des congrès, l'ouverture de musées d'art et de peinture, l'intégration de la Côte d'Azur dans les nombreux circuits touristiques en plein essor liés à la multiplication des tour-opérateurs et agences de voyage, et par conséquent l'émergence d'un tourisme multiforme qui permette de mieux répartir l'activité dans l'année.

Autre phénomène qui peut être lié directement ou indirectement au tourisme sur la Côte, le nombre croissant de retraités français ou étrangers qui viennent passer l'hiver sur le littoral ou s'y installent définitivement. Propriétaires des nombreuses petites villas construites sur la côte, tantôt résidences secondaires, tantôt résidences principales, s'ils participent au vieillissement de la population locale, ils constituent également une source de revenus importante pour la région.

Enfin, la beauté du cadre et la douceur du climat attirent, depuis les années 1960, un certain nombre d'entreprises industrielles modernes, de haute technicité (électronique, informatique), industries propres de cadres et de blouses blanches, à haute valeur ajoutée, dont on peut se demander si elles ne dépendent pas plutôt du tertiaire supérieur et de la recherche. Elles attirent un nombre croissant de personnes qualifiées, malgré la situation excentrée, le prix élevé des terrains et la cherté de la vie.

5. LES EFFORTS D'ÉQUIPEMENT

5.1. Les solutions au problème de l'eau sur le littoral varois

Ces solutions se mettent en œuvre progressivement durant les années 1960-1970. Les grands travaux d'aménagement hydraulique sont l'œuvre combinée d'EDF et de la Société du Canal de Provence, une société d'économie mixte créée en 1959, qui utilisent conjointement les réserves d'eau de la Durance et du Verdon pour permettre d'assurer l'approvisionnement en eau de la Provence intérieure et littorale. L'équipement hydro-électrique de la Durance, dont le barrage-réservoir de Serre-Ponçon terminé en 1961, a permis de régulariser le débit de la rivière, d'éliminer des pénuries d'été dans la vallée de la Durance et surtout de disposer de l'intégralité des eaux du Verdon pour alimenter la Provence centrale et littorale. La Société du Canal de Provence (SCP) va ainsi réaliser des réservoirs au Castillon, à Sainte Croix, Quinson et Gréoux permettant de satisfaire les besoins en eau du Canal de Provence et d'accumuler en hiver des réserves permettant d'offrir des débits d'été suffisants pour approvisionner les zones irriguées en Provence intérieure et le littoral des Bouches-du-Rhône et du Var²⁶⁶.

D'une longueur de 270 kilomètres, dont 140 kilomètres en souterrain, le canal de Provence est conçu et réalisé progressivement à partir des années 1960. Il permet ainsi d'approvisionner en eau, dès 1975, Toulon et une partie de la Côte d'Azur varoise, en particulier le secteur d'Hyères et la Côte des Maures occidentale. Quant au secteur Grimaud Saint-Tropez, il s'alimente encore à partir d'une nappe souterraine, alors que l'Est varois bénéficie du barrage réservoir de Saint-Cassien, aménagé également dans les années 1960. Il permet dorénavant de répondre à la forte augmentation de la demande des nombreuses villes et stations du littoral, favorisée par la forte croissance de leur population, les

²⁶⁶ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur, op. cit.*

exigences accrues des ménages en eau domestique et de faire face à la brutale invasion touristique estivale en pleine période de fortes chaleur et sécheresse.

Une couverture en eau du littoral varois qui ne s'est pas faite sans difficulté si l'on se rappelle la situation dramatique qu'a connue la région toulonnaise en 1967, année de sécheresse exceptionnelle qui obligea la SCP à poser à la hâte une conduite de 47 kilomètres reliant le Verdon au petit barrage de Carcès (sur un affluent de l'Argens) destiné à répondre aux besoins croissants de Toulon et l'a incité à donner la priorité au ravitaillement en eau domestique des cités du littoral aux dépens des zones agricoles irriguées de l'intérieur²⁶⁷.

5.2. Les efforts pour rompre l'isolement et l'enclavement de la région

*Des progrès manifestes aux niveaux routier et autoroutier*²⁶⁸

Le réseau routier subit peu d'extensions : col de Restefond ouvert en 1961, ouverture de la route du bord de mer entre Antibes et Villeneuve-Loubet à la fin des années 1950, etc. Par contre, il bénéficie de nombreuses améliorations : transformation des chemins ruraux en routes, revêtement des chaussées des routes les plus modestes amélioré, multiplication des voies sur les sections les plus fréquentées (en particulier les routes d'accès aux stations de ski de l'arrière-pays niçois), construction de nombreuses déviations autour des villes et de villages provençaux ou de l'arrière-pays niçois perchés et aux rues étroites.

Mais c'est surtout la construction d'autoroutes qui contribue à rompre l'isolement de la région durant ces années 1960-1970 et à mettre fin aux nombreux bouchons de la célèbre route nationale 7, qui « faisait la joie » des automobilistes en période de vacances ou de week-ends prolongés, en particulier au moment des ruées estivales. Si dès 1961, les 58 kilomètres de l'autoroute de l'Estérel permettent de relier Villeneuve-Loubet à Puget-sur-Argens, il faut attendre 1970 pour que s'achève l'autoroute A7 Paris-Marseille (l'autoroute du Soleil) et 1974 pour que soit terminée la Provençale reliant Aix à Nice. Il en va de même pour la liaison autoroutière entre Marseille et Toulon mise en service au milieu des années 1970. Il faudra cependant attendre 1979 pour que soit terminée la liaison autoroutière avec l'Italie, au prix de nombreux ouvrages d'art dont le célèbre viaduc de Magnan, achevé en 1975 et constitué de piles de 100 mètres de haut permettant le contournement autoroutier par Nice Nord²⁶⁹.

Des progrès plus réduits au niveau ferroviaire

L'électrification de la ligne Paris-Menton, terminée en 1968, permet d'améliorer la vitesse et de réduire sensiblement la durée du trajet jusqu'à la Côte-d'Azur : en 1975, le Mistral met 9 heures et 5 minutes pour relier Paris à Nice alors qu'il fallait plus de 13 heures par train de luxe en 1950. Des gares de la région sont équipées pour le trafic des automobiles accompagnées, notamment à Marseille, Toulon, Saint-Raphaël et Nice. On multiplie les liaisons internationales avec les pays voisins et nationales avec les grandes villes du nord et de l'ouest. Les liaisons régionales bénéficient également d'améliorations comme le service Métrazur entre Saint-Raphaël et Menton destiné à desservir plages et localités de la Côte d'Azur en été. En revanche, contre la réouverture de la liaison Breil-sur-Roya-Limone permettant de relier Nice à Turin sera seulement terminée en 1979²⁷⁰.

²⁶⁷ Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit., première partie : *Le milieu : la nature et les hommes*, chapitre V : *Les mutations récentes*, 5, *Les grands aménagements récents*.

²⁶⁸ Jean-Bernard Lacroix, Jérôme Bracq, *Une formidable invention à hauts risques : l'automobile dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, octobre 2008-avril 2009], Vence, impr. Trulli, 2008, p. 122.

²⁶⁹ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

²⁷⁰ *Ibid.*

Le rôle des infrastructures portuaires et aéroportuaires

Les infrastructures portuaires et aéroportuaires contribuent également à améliorer la desserte de la région, les ports et aéroports de Toulon et de Nice, en particulier l'aéroport de Nice.

Certes le modeste port de Toulon connaît un trafic limité de passagers avec la Corse, la Sardaigne et les croisières ; quant au tout récent aéroport de Toulon-Hyères, il assure surtout des liaisons avec Paris. De même, le port de voyageurs de Nice se limite à la desserte avec la Corse, malgré un trafic plus important en raison de la distance plus réduite qui sépare la cité azurée de l'île.

Mais c'est l'aéroport de Nice-Côte d'Azur (nom officiel depuis 1955) qui contribue le plus à assurer une desserte rapide du littoral des Alpes-Maritimes, rendue accessible à un nombre croissant de touristes, grâce à la démocratisation du transport aérien (en particulier des vols charters)²⁷¹.

Il a pu bénéficier depuis les années 1950 de plusieurs agrandissements gagnés notamment sur la mer et le delta du Var (au prix de gros travaux : on a détourné vers l'ouest le lit du fleuve), dont une piste de 3 000 mètres entrée en service en novembre 1973, qui le rend accessible aux gros avions quadri-réacteurs. Son extension s'est accompagnée tout au long de ces années de l'aménagement d'importants bâtiments techniques et commerciaux, garages et parcs de stationnement, qui lui permettent d'être classé aéroport international de classe A dès 1962, avec un trafic franchissant le seuil du million de passagers.



Fig. 1. Vue aérienne de l'aéroport de Nice, 1971. Photo Loïc Jahan, droits réservés. Arch. dép. Alpes-Maritimes, 71 Fi 4039, fonds Loïc Jahan.

²⁷¹ Jean-Bernard Lacroix, Hélène Cavalié, *Cent ans d'aviation dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, octobre 2011-mai 2012], Milan, Silvana Editoriale, 2011, 240 p.

En 1975, bien placé aux portes de Nice, il concurrence l'aéroport de Marseille-Marignane pour la deuxième place en France avec un trafic qui dépasse largement depuis 1972 les deux millions de passagers. Si les vols domestiques demeurent majoritaires avec près de 57 %, dont 40 % avec Paris et 9 % avec la Corse, les liaisons européennes occupent une place importante en particulier avec le Royaume-Uni et la Scandinavie et sont complétées par des liaisons avec l'Afrique, surtout l'Afrique du Nord, et l'Asie, notamment le Proche-Orient.

Enfin, pour pallier le manque de place, depuis 1974, un coûteux et ambitieux projet d'extension sur la mer est lancé avec la création d'une seconde piste et la mise en place d'un centre intermodal de transport comprenant l'aménagement d'un nouveau port à l'ouest de Nice, avec les résultats que l'on connaît pour avoir négligé l'avis des scientifiques et s'être laissé séduire par le chant des sirènes des puissantes entreprises de travaux publics niçoises, principales bénéficiaires de ces travaux gigantesques²⁷³.

6. TENTATIVES ET EFFORTS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

6.1. La pression foncière immobilière sur la Côte et son arrière-pays²⁷⁴

Une urbanisation rapide

Dans les Alpes-Maritimes, l'urbanisation sur la frange littorale a progressé à un rythme très rapide à partir de 1950, même si elle n'est pas forcément imputable à l'essor du seul tourisme. La valeur des terrains étant souvent multipliée par dix, les propriétaires locaux ne résistent pas à la demande, le seul frein étant apporté par le retard dans la distribution de l'eau, obligeant les propriétaires à conserver leur terrain jusqu'à l'arrivée du réseau pour bénéficier de la plus-value.

Dès les années 1970, seuls les collines et de rares espaces à l'ouest de la Baie des Anges offrent encore quelques terrains disponibles sur la Riviera. Le phénomène se reproduira progressivement en s'éloignant vers l'arrière-pays, favorisant un réel mitage des zones rurales de l'intérieur et du moyen pays. Parmi ces vendeurs, les agriculteurs, dépossédés de leurs terres dans les zones littorales, n'offrent dès les années 1960 que des terrains de l'intérieur à l'exception de ceux du haut pays qu'ils continuent à exploiter.

Ainsi, l'essentiel des ventes de terrains sont opérées par des propriétaires issus des villes de la côte ou des ruraux non agriculteurs : propriétaires de grandes demeures qui lotissent leur parc pour entretenir leur bien, petits propriétaires vendant leurs jardins familiaux comme terrains à bâtir. Longtemps, les pouvoirs publics ont encouragé l'offre pour détendre les prix sur le marché foncier du littoral.

À partir des années 1970, une prise de conscience des risques de diffusion généralisée de l'urbanisation amène aux premières mesures destinées à davantage contrôler l'urbanisation future : mise en place des premiers plans d'occupation des sols. Il faut attendre 1977 pour que soit adoptée la directive d'aménagement national relative à la protection et à l'aménagement de la montagne qui va permettre réellement de freiner l'urbanisation du moyen pays montagneux au grand mécontentement des propriétaires et des maires des communes concernées.

²⁷³ Les Alpes-Maritimes disposent également d'un second aéroport avec celui de Cannes-Mandelieu, complémentaire de celui de Nice-Côte d'Azur. Essentiellement destiné au tourisme d'affaires et de plaisance (aéroport d'aviation légère) ouvert dès 1946, il doit néanmoins attendre 1971 pour disposer d'une aérogare et d'installations techniques modernes.

²⁷⁴ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur, op. cit.*, troisième partie : *Les organismes d'intervention et les diverses échelles d'opérations d'aménagement du territoire.*

Le tourisme : cause première de l'urbanisation

Sur le littoral varois, le tourisme considéré comme source de richesse par les communes demeure la principale cause de l'urbanisation et du mitage du littoral et du proche arrière-pays²⁷⁵.

Si les derniers grands domaines agricoles, surtout viticoles, sont protégés, les propriétés forestières sont offertes à l'appétit des sociétés immobilières. À Roquebrune-sur-Argens, l'urbanisation à outrance a débuté dès les années 1950 avec les « villages de la calanque des Issambres ». Le premier plan d'occupation des sols (POS) prévoit d'y consacrer 88 % du territoire communal en zone d'urbanisation future. On retrouve la même politique de lotissements à Grimaud, où les sociétés immobilières contrôlent l'essentiel des terrains constructibles.

Dans l'intérieur, la pression des sociétés immobilières, tout en étant moins forte n'est pas forcément absente, étant favorisée par le déclin de l'agriculture et l'absence de règlement d'urbanisme. Ainsi à Callas, commune du centre Var, située à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Draguignan, deux sociétés parisiennes ont acquis des surfaces importantes dans l'attente de l'expansion touristique et de vente de parcelles destinées à la construction de résidences secondaires. Il faut attendre 1974, pour que la commune déjà très touristique de Flayosc se dote d'un POS permettant de créer une zone protégée et de limiter la construction de résidences secondaires.

6.2. Les premières tentatives de préservation de l'environnement et d'aménagement du territoire

La protection du littoral

L'ampleur et la diversité des problèmes et la prise en compte des intérêts en jeu amènent à partir des années 1960 à la rédaction de nombreuses études et rapports sur le sujet²⁷⁶.

Parmi ces rapports on compte, les *Matériaux pour un livre blanc de la bande côtière des Alpes-Maritimes* publié en 1969, suivi par un *Schéma d'aménagement de la bande côtière des Alpes-Maritimes* publié en 1971 par l'Organisme départemental d'étude des Alpes-Maritimes (ODEAM), créé en 1968 par le préfet René-Georges Thomas. Le bilan de cet ODEAM est limité, aussi bien les recommandations du Livre Blanc que le Schéma d'aménagement de l'agglomération de la bande côtière des Alpes-Maritimes. Ils n'avaient pour but que d'obtenir l'aval de l'État pour la réalisation des nombreux projets de construction de ports de plaisance lancés par les communes du littoral à partir des années 1960. Intégrés *de facto* dans un schéma d'ensemble qui n'en avait que l'apparence, ils constituent plutôt un agrégat de projets communaux et ces documents auxquels les communes avaient été étroitement associées n'ont eu aucun impact sur ces projets²⁷⁷.

Le *Schéma d'aménagement du littoral Provence-Côte d'Azur* rédigé par le Service régional de l'Équipement en 1971²⁷⁸ est plus intéressant. Ce document souligne le laxisme dont on fait preuve les administrations départementales et les élus, en matière de droit à bâtir et de délivrance de dérogations, et dénonce la course à laquelle se livraient de nombreuses municipalités pour attirer les activités et étendre l'urbanisation sans souci de protection de la nature et du littoral. Il annonçait également qu'entre 1975 et 1985 la saturation serait atteinte en bien des endroits aussi bien en matière de routes, de plages, de campings, d'espaces constructibles, qu'en matière d'approvisionnement en eau, de traitement des eaux usées et des dépôts d'ordures ménagères.

²⁷⁵ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

²⁷⁶ Jean-Jacques Antié, *La Côte d'Azur ombres et lumières*, Paris, éditions France-Empire, 1972, 466 p.

²⁷⁷ Pauline Guichard, *Urbanisme et développement durable : urbanisation et pouvoir local sur la Côte d'Azur*, thèse de doctorat, droit public, Université de Nice Sophia-Antipolis, 2012, 425 p.

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/GuichardPaulineUrba&PouvoirLocal2011.pdf>.

²⁷⁸ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit., troisième partie : *Les organismes d'intervention et les diverses échelles d'opérations d'aménagement du territoire*.

Proposant d'harmoniser les documents d'urbanisme antérieurs ou en cours d'élaboration avec les grandes orientations du Schéma présenté (dont l'inventaire des zones naturelles à préserver absolument, la création de plans d'eau destinés aux loisirs dans l'arrière-pays pour limiter la pression urbaine sur le littoral), il ne pouvait que susciter l'hostilité des élus, non encore prêts à de telles concessions et qui se sont opposés à l'essentiel de ses suggestions.

Surtout, il illustre parfaitement cette prise de conscience de la nécessité de prendre en compte la protection de l'environnement qui touche la France au début des années 1970 (1971, création du premier ministère de l'Environnement) et va amener progressivement administrations et élus à se préoccuper de préservation du patrimoine naturel de leur commune. De même, la lutte contre la pollution proposée par le Schéma va très vite s'avérer nécessaire à une époque où la pollution des plages, des eaux marines et espaces fréquentés par les touristes pose des problèmes croissants d'hygiène et de santé publique.

Jusqu'en 1975, il n'y a pas encore de réelle politique prenant en compte la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution menée à l'échelle de la région, comme cela avait été le cas pour l'approvisionnement en eau, à l'exception de la création du Parc national de Port-Cros en 1963 et de l'achat de l'île de Porquerolles par l'État en 1971. C'est l'État, secondé par la Région, qui tardivement va prendre les premières mesures réelles destinées à sauvegarder le littoral avec la création du Conservatoire du littoral en 1975 et la directive relative à la protection et à l'aménagement du littoral de 1979 qui prévoit la préservation d'une bande littorale d'une profondeur de l'ordre de cent mètres le long du rivage et la généralisation des dispositifs d'assainissement²⁷⁹.

*La création de la technopole de Sophia-Antipolis*²⁸⁰

Sophia-Antipolis constitue en effet un bel exemple d'opération d'aménagement du territoire conçue pas de fortes personnalités, appuyées par les collectivités locales, et aidée par l'État. À l'origine, Jean Laffitte, né à Saint-Paul de Vence, sous-directeur de l'École des Mines de Paris, montre l'intérêt du site du plateau de Valbonne comme lieu d'implantation d'un parc d'activités scientifiques et techniques dans un contexte local de plus en plus favorable avec l'installation du centre de recherches IBM à La Gaude en 1960 et la création de l'Université de Nice en 1965.

En 1969 est créée une association privée, Sophia Antipolis : Sophia mot grec signifiant sagesse et science est également le prénom de l'épouse d'origine russe de Jean Laffitte, Antipolis fait référence à la colonie grecque créée par les Massaliotes à l'origine de la ville actuelle d'Antibes. Cette association a pour objectif de créer dans les pinèdes du plateau de Valbonne une ville nouvelle qui serait à la fois lieu d'activité et de résidence. Elle achète, en partenariat avec l'Association de Recherche de l'École des Mines qui s'occupe du volet scientifique de l'opération, quelques dizaines d'hectares et constitue un groupement d'intérêt économique (GIE), soutenu par l'Agence nationale de valorisation de la recherche. Très vite classée, zone d'aménagement concertée (avec une zone d'aménagement différée de 250 hectares), elle est reconnue en 1972 opération d'intérêt national par le Comité interministériel d'aménagement du territoire qui étend la ZAD à 2 300 hectares et en définit les modalités d'occupation. La moitié de la surface doit demeurer en espaces naturels, cet engagement est complété par une charte de l'environnement et un cahier des charges négocié en 1974 avec ministère de la Qualité de la vie qui précise les règles en matière de construction (hauteur des bâtiments, sites à respecter).

En 1972, le GIE est remplacé par un Syndicat mixte pour l'Aménagement et l'Équipement du Plateau de Valbonne (le SYMIVAL) qui regroupe le département, les communes d'Antibes, Biot, Mougins, Valbonne et Vallauris, les chambres d'agriculture, de commerce et d'industrie qui devient le

²⁷⁹ Pauline Guichard, *Urbanisme et développement durable...*, op. cit., chapitre 9 : *L'émergence du développement durable dans les textes (1970-1999)*.

²⁸⁰ Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

maître d'œuvre de l'opération : il achète les terrains (il bénéficie d'un droit de préemption), les aménage (viabilisation) et les cède aux entreprises qui s'installent. Dans les faits, le principal acteur devient la chambre de commerce désignée maître d'ouvrage, le département étant chargé de l'aménagement des espaces naturels.

Au milieu des années 1970, le projet est bien lancé. Il va permettre de créer rapidement trois ZAC : la ZAC d'Air France et son centre mondial de réservation, la ZAC des Bouillides accueillant les autres entreprises et la ZAC de Sophia-Antipolis réservée aux activités scientifiques. Néanmoins, il est encore trop tôt pour en faire un bilan, si ce n'est qu'ont été jetées les bases de ce qui va devenir la principale technopole européenne²⁸¹.

Conclusion

En 1975, la Côte d'Azur a en grande partie acquis le visage que nous lui connaissons de nos jours. On peut certes faire ressortir le dynamisme démographique qui a transformé ce littoral en un important foyer de peuplement dépassant le million d'habitants ; de même peut-on évoquer le grand foyer touristique proposant une offre riche et variée permettant à des millions de touristes de toute condition de profiter du cadre exceptionnel de la côte même si une distinction s'impose entre un littoral varois plus accessible à une clientèle modeste, mais réduit à la seule saison d'été, alors que le littoral des Alpes-Maritimes attire une clientèle plus variée et plus favorisée et commence à diversifier son offre lui permettant de mieux étaler dans l'année la fréquentation touristique. Enfin, on peut évoquer le grand foyer économique, et il concerne surtout les Alpes-Maritimes, dominé par les activités tertiaires et qui témoigne à la fois de l'élévation générale du niveau de vie durant ces années que de la richesse générée par les secteurs les plus dynamiques de la région : le bâtiment-travaux publics, les industries de pointe, le tourisme, le commerce et les services.

Deux jugements plus critiques de contemporains :

- de Roger Livet :

Plus inquiétantes pour la côte sont les concurrences qui se dessinent. Au moment où les rivieras approchent de la saturation et pour certaines l'atteignent, d'autres rivages s'équipent. La rapidité des communications permet de les atteindre aisément. Il n'est pas certain qu'en France l'équipement de la côte languedocienne [...] ou celui de la côte landaise [...] puissent rivaliser avec les rivieras [...]. Mais il existe en Espagne, en Sardaigne, au Maroc, aux Canaries, des rivages qui ajoutent aux splendeurs naturelles à peine déflorées, un équipement moderne et le dépaysement de l'exotisme.²⁸²

- de Georges Vindry, conservateur du musée d'art et d'histoire de Provence à Grasse :

Si le Var demeure encore, grâce à sa masse rurale, vigoureusement provençal, si l'ancien Comté de Nice sait préserver fermement ses particularismes et son langage, l'ensemble de la Côte d'Azur montre une triste évolution qui fait tâche : l'appât du gain, le brassage de populations hétérogènes logées dans de grands ensembles collectifs, l'étalage de besoins illusoire et factices, nés du tourisme autant que des mass media, ont à peu près tué l'âme provençale.²⁸⁴

²⁸¹ Pauline Guichard, *Urbanisme et développement durable...*, op. cit., chapitre 4 : L'urbanisme volontaire dans les Alpes-Maritimes 1962-1981.

²⁸² Roger Livet, *Atlas et géographie...*, op. cit.

²⁸⁴ Kling Georges, *Haute-Provence, Côte d'azur : Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Var*, Les Guides bleus, Paris, Hachette, 1977, p. 30.

Bibliographie

- Antié Jean-Jacques, *La Côte d'Azur ombres et lumières*, Paris, éditions France-Empire, 1972, 466 p.
- Bordes Maurice, dir., *Histoire de Nice et du pays niçois*, Paris, Privat, 1976, 490 p.
- Cavalié Hélène, dir., *Trois siècles de tourisme dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, décembre 2013-30 mai 2014], Milan, Silvana Editoriale, 2013, p. 122.
- Guichard Pauline, *Urbanisme et développement durable : urbanisation et pouvoir local sur la Côte d'Azur*, thèse de doctorat, Droit public, Université de Nice Sophia-Antipolis, 2012, 425 p. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/GuichardPaulineUrba&PouvoirLocal2011.pdf>.
- Kling Georges, *Haute-Provence, Côte d'azur : Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Var*, Les Guides bleus, Paris, Hachette, 1977, 511 p.
- Lacroix Jean-Bernard, Cavalié Hélène, *Cent ans d'aviation dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, octobre 2011-mai 2012], Milan, Silvana Editoriale, 2011, 240 p.
- Lacroix Jean-Bernard, Bracq Jérôme, *Une formidable invention à hauts risques : l'automobile dans les Alpes-Maritimes*, [exposition des Archives départementales des Alpes-Maritimes, octobre 2008-avril 2009], Vence, impr. Trulli, 2008, 216 p.
- Livet Roger, *Atlas et géographie de Provence Côte d'Azur et Corse*, Paris, Flammarion, 1978, 291 p.
- Rognant Loïc, « La submersion de la Côte d'Azur : touristisation et urbanisation », dans *Recherches régionales*, avril-juin 1987, n° 99, p. 33-45.
- Wolkowitsch Maurice, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, Paris, Presses universitaires de France, 1984, 180 p.

