

# LA CÔTE D'AZUR DE L'APRÈS-GUERRE

---

Alain CALLAIS  
Président du CEHTAM

On laisse volontairement de côté la reconstruction et les conséquences de la guerre pour n'envisager que la Côte d'Azur de la fin des années 1940, voire de 1950, comme le fait Maurice Wolkowitsch dans son ouvrage sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur paru en 1984<sup>4</sup>. Il faut en effet attendre les années 1947-48 pour que l'économie retrouve une certaine vigueur et que le tourisme retrouve un niveau comparable à 1938. La difficulté de notre démarche tient au fait qu'il est souvent difficile de différencier les données limitées à la seule Côte d'Azur de celles concernant l'intégralité des deux départements qui bordent ce littoral : les Alpes-Maritimes et le Var.

## 1. UN LITTORAL DIFFICILE D'ACCÈS ET ÉLOIGNÉ DES GRANDS FOYERS ÉMETTEURS DU TOURISME<sup>5</sup>

### 1.1. L'évolution des liaisons ferroviaires

Au niveau ferroviaire, les liaisons par la seule vapeur réduisent les possibilités de vitesse et de tonnage, exception faite de la liaison électrifiée entre Paris et Dijon. Ainsi, le voyage de Londres à Nice par le Train bleu dure encore 23 heures et 30 minutes. Les liaisons entre Paris et Nice nécessitent encore 13 heures par train de luxe. Quant aux fréquences des trains, elles se limitent à cinq liaisons quotidiennes entre Paris et Marseille. Il est vrai que la ligne entre Marseille et Nice, utilisant le même itinéraire que l'actuelle ligne par l'intérieur du Var, bénéficie de neuf dessertes par jour d'une durée variant de 3 heures 30 à 4 heures 30.

Les principales liaisons ferroviaires avec l'extérieur ont certes été vite rétablies au lendemain de la guerre : la voie Nice-Vintimille est ainsi rouverte dès 1945, Nice est à nouveau reliée à Breil en 1947 (il faudra cependant attendre 1979 pour que la liaison entre Nice et Coni par le col de Tende soit enfin assurée). En revanche, si l'on excepte la ligne Nice-Digne, qui n'a quasiment jamais cessé de fonctionner, les voies étroites ont beaucoup souffert de la guerre et sont très vite abandonnées. La voie Central-Var entre Nice et Meyrargues est limitée à partir de 1945 à la seule section Tanneron-Meyrargues. La ligne du littoral varois, qui reliait Toulon à Saint-Raphaël, est abandonnée en 1949.

Les prix des billets de train restent élevés pour l'époque : 8 732 francs pour un billet Paris-Nice en 3<sup>ème</sup> classe, 27 734 francs en wagons-lits, à une époque où le salaire d'un professeur agrégé s'élève à 60 000 francs.

---

<sup>4</sup> Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, Paris, Presses universitaires de France, 1984, 180 p., première partie, *La région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 1950*.

<sup>5</sup> *Id.*

## 1.2. Des liaisons routières encore restreintes

La région dispose d'un réseau routier correct mais seule l'automobile permet des déplacements dans des délais raisonnables. Le nombre de véhicules est encore limité et la majorité des routes a un faible trafic, à l'exception de la route nationale 7 (entre 3 000 et 5 000 véhicules par jour) et de certaines routes de la Côte d'Azur qui dépassent les 10 000 véhicules par jour. Quant aux autocars, ils sont très lents avec une vitesse moyenne de 27 kilomètres par heure entre Toulon et Saint-Raphaël.



Fig. 1. Circulation automobile à Saint Laurent-du-Var 1954.  
Arch. dép. Alpes-Maritimes, 598 W 20<sup>6</sup>. Photo laboratoire départemental photographique de l'Équipement.

## 1.3. Un transport aérien en développement

Les liaisons aériennes restent limitées à une minorité de privilégiés, en particulier les riches étrangers qui représentent 60 % de la clientèle. Les liaisons commerciales à l'aérodrome de Nice ont certes repris dès l'été 1945, mais, durant ces années de l'immédiat après-guerre, le trafic aérien demeure modeste. Il faut attendre mai 1949 pour que Nice soit enfin dotée d'une véritable aéro-gare. Il est vrai que le trafic aérien de la fin des années 1940, favorisé par la reprise de l'activité touristique, progresse très vite : il double entre 1948 (86 000 passagers) et 1949 (178 000 passagers), passant à 226 000 passagers en 1950<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.



Fig. 2. Vol inaugural de la compagnie Pan American World Airways, 5 décembre 1949.  
Arch. dép. Alpes-Maritimes, 598 W 11<sup>10</sup>. Photo laboratoire départemental photographique de l'Équipement.

## 2. REPRISE ET MUTATIONS DE L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

### 2.1. Le redémarrage progressif de l'activité touristique

Il faut attendre 1947 pour retrouver à Nice un nombre de touristes équivalent à celui de 1938 (370 000). En 1950, ils sont 665 000 à fréquenter les hôtels de Nice, Cannes, Menton et Antibes : 54 % de Français, 9,7 % de Britanniques, 9,4 % de Belges et 8,5 % de Nord-Américains (nombre de militaires américains sont stationnés en Europe). À noter que la reprise du tourisme récepteur (des touristes étrangers) est rendue difficile par le contexte économique et géopolitique de l'après-guerre : limitation des devises accordées dans tous les pays, baisse du niveau de vie au Royaume-Uni réduisant le nombre de familles susceptibles d'y faire un long séjour, touristes d'outre-Rhin rares, disparition des clientèles d'Europe centrale et orientale tombées dans l'orbite soviétique.

### 2.2. L'affirmation de la saison d'été et du tourisme balnéaire

Ces deux phénomènes sont apparus progressivement à partir des années 1920. Malgré les congés payés et la démocratisation du tourisme dès les années 1930, la fréquentation touristique estivale (courts et moyens séjours tournés vers le tourisme balnéaire) demeure, en 1938, encore inférieure à la moitié de la fréquentation hivernale (longs séjours et villégiature réservés à une clientèle aisée). Dès 1947, la fréquentation estivale est équivalente à la fréquentation hivernale et, dans les années qui suivent, son succès va s'affirmer avec en corollaire la forte progression d'un tourisme estival de masse : dès 1950, huit millions de français partent en vacances, encouragés par l'essor du tourisme social, des terrains de camping, des clubs et villages de vacances, de la petite et moyenne hôtellerie.

---

<sup>10</sup> Jean-Bernard Lacroix, Hélène Cavalié, *Cent ans d'aviation...*, *op. cit.*

### 2.3. L'inexorable déclin de l'hivernage mondain

Dans le même temps, l'hivernage mondain connaît un inexorable déclin entraînant dans son sillage le recul de la vieille hôtellerie de luxe déjà mise à mal par les deux guerres mondiales et la dépression des années 1930. Nice perd 1 450 chambres entre 1947 et 1957. De nombreux palaces sont voués à la destruction à Menton, Nice et Cannes, ou sont transformés en appartements.

## 3. DES LITTORAUX INÉGALEMENT MIS EN VALEUR

### 3.1. Une densité inégale

Les deux départements de la Côte d'Azur diffèrent quant à leur densité de population. Le Var, avec 62 habitants au kilomètre carré en 1946 et 70,5 habitants en 1954, apparaît en effet médiocrement peuplé avec une densité moyenne inférieure à la moyenne nationale<sup>11</sup> alors que, dans le même temps, les Alpes-Maritimes dépassent très largement cette densité moyenne nationale avec 104 habitants au kilomètre carré en 1946 et 119 en 1954<sup>12</sup>.

### 3.2. Une forte croissance démographique dans les Alpes-Maritimes

Il est vrai que les Alpes-Maritimes ont bénéficié depuis 1860 d'une forte croissance de leur population en grande partie liée au développement touristique<sup>13</sup>. Cette croissance a bouleversé, dès la Belle Époque et durant l'entre-deux-guerres, d'importantes sections du littoral, notamment entre Nice et Menton, et a favorisé l'émergence de grands centres urbains littoraux : en particulier Nice (244 000 habitants en 1954) et Cannes (50 000 habitants en 1954) ; Antibes avec ses 27 000 citadins demeure en retrait malgré la poussée de Juan-les-Pins<sup>14</sup>. Quant aux sections littorales encore peu urbanisées, on les retrouve surtout à l'ouest de Nice, à proximité de l'embouchure du Var, entre le Var et Antibes où prédomine une étroite plaine littorale encore peu occupée, si l'on excepte la petite cité du Cros-de-Cagnes et la côte à l'ouest de Cannes, où Mandelieu n'est encore qu'un gros bourg<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> 74 heures par kilomètre carré en 1946, 79 heures par kilomètre carré en 1954.

<sup>12</sup> Jean Casevitz, « Le recensement du 10 mars 1946 », dans *L'information géographique*, vol. 11, n° 3, 1947, p. 102-111.

<http://www.insee.fr/fr/insee-statistique-publique/default.asp?page=connaître/histoire/biblio/recensements.htm>

Les recensements de la population de 1946 et 1954.

<sup>13</sup> Marc Boyer, *L'invention de la Côte d'Azur. L'hiver dans le Midi*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 2002, 379 p.

<sup>14</sup> M. Bordes dir., *Histoire de Nice et du pays niçois*, Privat, 1976, 490 p., chapitre XII, *Nice et son pays aujourd'hui (depuis 1946)* par André Nouschi.

<sup>15</sup> Georges Monmarché, *La Côte d'Azur de Marseille à Menton*, Paris, Hachette, 1966, 313 p.

	1946	1954
Antibes	23 574	27 064
Cagnes-sur-Mer	9 315	11 066
Cannes	45 548	50 192
Le Cannet	10 299	11 601
Saint-Laurent-du-Var	4 006	5 623
Beaulieu-sur-Mer	2 176	2 488
Beausoleil	10 865	11 504
Cap d'Ail	2 507	2 987
Menton	13 864	17 109
Nice	211 165	244 360
Villefranche-sur-Mer	4 407	5 039
	337 786	389 033

Fig. 3. Population des villes du littoral des Alpes-Maritimes<sup>16</sup>

La plaine littorale entre Antibes et le Var est restée longtemps une zone marécageuse, une sorte de no man's land entre la Provence et le comté de Nice (dont l'actuel parc départemental de Vaugrenier constitue un des derniers vestiges). Après 1870, ces marécages ont été remplacés par des plantations de fleurs (œillets, jasmin, roses, cactées, etc.) et des prairies<sup>17</sup>.

### 3.3. Sur le littoral varois, une urbanisation moins avancée

Au contraire, le littoral varois hormis le grand port militaire de Toulon avec son arsenal (129 000 habitants en 1954) et le centre de constructions navales de La Seyne (26 000 habitants en 1954), dispose de vastes sections inexploitées et vierges de toute construction, en particulier les côtes de l'Estérel et du massif des Maures, pourtant déjà bien desservies par les routes nationales 98 et 559 qui bordent ou traversent les massifs, malgré quelques sections encore peu accessibles (presqu'île de Saint-Tropez et secteur entre salins d'Hyères et le Lavandou) et quelques petites plaines littorales marécageuses, comme celles situées à l'ouest de l'embouchure de l'Argens ou au fond du golfe de Grimaud-Saint Tropez.<sup>18</sup>

Si l'on excepte l'ancienne station de Saint-Raphaël et la vieille ville de Fréjus, au débouché de la dépression permienne de l'Argens, on ne rencontre guère que les deux petites stations du littoral des Maures, Sainte-Maxime et le Lavandou, sans oublier le port déjà renommé de Saint-Tropez. Quant à la vieille station d'Hyères, elle semble s'être endormie depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle affectée par sa situation à l'intérieur des terres. Si l'on veut intégrer l'ouest varois, qui jusqu'à la guerre revendiquait son rattachement à la Côte d'Azur varoise, on pourrait également mentionner les petites cités de Saint-Cyr, Bandol ou Sanary<sup>20</sup>. À noter que depuis le début du siècle et surtout dans l'entre-deux-guerres, cette section du littoral, de même qu'une portion de littoral à l'est de Toulon jusqu'au Lavandou, sont envahies par les citadins de Marseille, Aix et Toulon, qui y ont aménagé des cabanons plus ou moins

<sup>16</sup> Bordes Maurice, dir., *Histoire de Nice...*, op. cit., chapitre XII, *Nice et son pays aujourd'hui (depuis 1946)* par André Nouschi.

<sup>17</sup> Jean Mezerette, *Paris, Lyon, Côte d'Azur*, Paris, P. Horay, 1958, 438 p.

<sup>18</sup> Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

<sup>20</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, D 33 J 422, compte-rendu de l'assemblée générale annuelle de la Fédération des syndicats d'initiative de la Côte d'Azur et de la Corse tenue à Saint-Tropez, Sainte-Maxime, juin 1933.

rudimentaires, voire des villas pour les plus aisés, et viennent y passer leurs dimanches et fins de semaine ou de brèves vacances, il s'y est déjà développé un véritable tourisme de proximité.

### 3.4. Une difficulté : l'approvisionnement en eau

En lien avec l'inégal développement du littoral des deux départements, se pose le problème récurrent de l'approvisionnement en eau, en particulier en été. Mieux arrosé, bien situé au pied des Alpes et très tôt bien équipé, le littoral des Alpes-Maritimes ne connaît guère de problèmes d'approvisionnement, à la différence du littoral du département du Var qui souffre d'un cruel déficit en eau et d'absence de grands aménagements intérieurs. Ces problèmes sont aggravés à partir des années 1950 par la forte augmentation de la demande estivale du tourisme balnéaire. Par exemple, en 1962, le déficit d'eau était de 37 % à l'ouest de Toulon, dépassant les 50 % en été. Tout le littoral des Maures était soumis à des coupures quotidiennes en été<sup>21</sup>.

## 4. DES PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES QUI RAPPROCHENT LES DEUX DÉPARTEMENTS

Les deux départements connaissent de nombreuses similitudes quant à l'évolution de leur population depuis 1945. Ils sont tous les deux marqués par une forte croissance démographique : entre les deux recensements de 1946 et de 1954, le Var progresse de 13,7 % et les Alpes-Maritimes de 14,1 % (alors que la population française ne progresse que de 5,6 %). Ils voient tous les deux leur arrière-pays se vider (moins 16 % dans les Alpes niçaises), alors que la population progresse plus rapidement sur leur littoral (plus 22 % sur le littoral varois). Une différence notable tient cependant au fait que la population des Alpes-Maritimes, beaucoup plus âgée, souffre d'un faible excédent naturel et d'une faible fécondité heureusement compensés par un important excédent migratoire (dont les traditionnelles arrivées d'Italiens du Nord, Piémontais et Liguriens) alors que le Var, plus jeune, bénéficie d'un important excédent naturel compensant un excédent migratoire encore modeste<sup>22</sup>.

Les deux départements se distinguent également par leur forte urbanisation, bien supérieure à la moyenne nationale, une urbanisation qui semble notamment s'accélérer entre les deux recensements de 1946 et 1954 dans le Var. Alors que la population urbaine française progresse lentement, passant de 53,2 % en 1946 à 55 % de la population en 1954, celle du Var passe de 69,7 % en 1946 à 83,2 % de la population. La croissance urbaine des Alpes-Maritimes, déjà très urbanisées, se fait plus mesurée, passant de 83,9 % en 1946 à 87,9 % de la population en 1954. S'il est vrai que l'importante population urbaine des Alpes-Maritimes repose davantage sur un réseau de moyennes et grandes villes concentrées sur le littoral ou proches du littoral, celle du Var tient davantage à l'existence d'un réseau urbain reposant sur un nombre élevé de petites et moyennes villes de l'intérieur comme du littoral. À noter cependant que certaines villes du littoral ont souffert de la guerre et que leur population de 1954 reste inférieure à celle de 1936 (Toulon, Menton, La Seyne). Quant à Nice, elle ne parvient à retrouver qu'en 1954 son niveau de 1936<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur, op. cit.*, dernière partie, *La naissance d'une nouvelle région : les nouveaux équilibres en 1980, les acteurs des transformations*.

<sup>22</sup> *Id.*, première partie.

<sup>23</sup> <http://www.insee.fr/fr/insee-statistique-publique/default.asp?page=connaître/histoire/biblio/recensements.htm>  
Recensements de la population 1946 et 1954.

## 5. UNE ÉCONOMIE DOMINÉE PAR LES SERVICES MALGRÉ UN DÉPARTEMENT DU VAR RESTÉ PLUS AGRICOLE

### 5.1. Le poids du secteur tertiaire

En lien avec la forte urbanisation des deux départements, on peut relever la place importante occupée par le secteur tertiaire dans les deux départements, en particulier dans les Alpes-Maritimes où il représente plus de la moitié des emplois en 1946 (50,8 %), en raison notamment de la vocation touristique plus affirmée du département. Dans le Var, il approche néanmoins les 40 % de l'emploi, un pourcentage déjà supérieur à la moyenne nationale (35,6 %)<sup>24</sup>.

### 5.2. La part modeste du secteur secondaire

En sens inverse, le secteur secondaire (industries et bâtiment-travaux publics) occupe une place plus modeste, inférieure à la moyenne nationale (30,9 %) : 25,6 % dans les Alpes-Maritimes, 27,7 % dans le Var. Dans ce dernier département, si l'on excepte quelques petits chantiers de construction navale et quelques petites entreprises travaillant le cuir et la confection à La Garde, dans la banlieue de Toulon, on ne rencontre que trois grandes entreprises industrielles : l'Arsenal de Toulon, alors plus grand établissement industriel de la France méridionale ; l'Établissement des Constructions et Armes navales de Saint-Tropez, qui fabrique des torpilles pour la marine et la Société des Forges, et les chantiers de la Méditerranée à La Seyne. Quant aux Alpes-Maritimes, hormis l'importante usine de construction aéronavale de Cannes-La Bocca, elles disposent surtout de nombreuses petites et moyennes entreprises, spécialisées depuis le début du siècle dans la confection (sur Nice, Cannes, Antibes, Villeneuve-Loubet), et des vieilles entreprises familiales de parfumerie de Grasse. Cet émiettement se rencontre aussi dans de nouveaux secteurs comme les industries électriques et la toute récente électronique, notamment sur Nice, Antibes et Mougins.

Dans ce secteur secondaire, une branche ressort néanmoins en raison de son importance et de son dynamisme, celle du bâtiment-travaux publics stimulée à la fois par la reconstruction et la forte croissance démographique, amenant à une explosion de la demande en logements et équipements. L'offre en matière d'emploi, 7,8 % des actifs dans les Alpes-Maritimes et 8 % des actifs dans le Var, se révèle bien supérieure à celle des départements voisins du sud-est, exception faite des Bouches-du-Rhône, également marquées par une forte croissance urbaine (7,8 % des actifs). L'entreprise Jean Spada de Nice, créée en 1931, symbolise ce dynamisme, s'occupant à la fois d'exploitation de carrières, de grands travaux et de programmes de logement.

### 5.3. L'agriculture

Quant à l'agriculture encore fort présente dans l'emploi en France en 1946<sup>25</sup>, elle occupe une place plus modeste dans les Alpes-Maritimes qui, avec leur littoral déjà fortement urbanisé et leur arrière-pays montagneux (23,6 % des emplois dans le secteur primaire en 1946), sont dominées par l'élevage de l'arrière-pays et les cultures florales et maraîchères des régions côtières et du secteur de Grasse. Le département du Var, plus étendu et bénéficiant d'un arrière-pays plus favorable avec ses larges vallées et bassins intérieurs fertiles, bien desservis en voies de communications, conserve une vocation agricole plus marquée avec un pourcentage encore proche de la moyenne nationale (32,8 % des emplois dans le secteur primaire en 1946), fort de son importante viticulture (développement des Côtes de Provence depuis les années 1920), son arboriculture (cerises, figes, pêches), ses cultures

---

<sup>24</sup> Maurice Wolkowitsch, *Provence-Alpes Côte d'Azur*, op. cit.

<sup>25</sup> Elle représente 34,4 % des emplois dans le primaire, mais ce pourcentage va rapidement baisser dans les années qui suivent, puisqu'il ne s'élève plus qu'à 29,4 % en 1954.

florales et maraîchères développées dès le XIX<sup>e</sup> siècle.<sup>26</sup> Le Massif des Maures fait cependant figure d'exception : très boisé, il s'est vidé de sa population à la suite de l'arrivée du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle et de l'abandon de sa filière sylvo-pastorale traditionnelle (bois, liège, oliviers, vins, pâtures), favorisant l'extension de maquis et broussailles<sup>27</sup>. L'arrière-pays montagneux des deux départements essentiellement consacré à l'élevage bovin et ovin souffre d'un exode rural intense, le vidant de sa population réduite à des densités de 10 habitants au kilomètre carré. Son économie demeure encore très traditionnelle, voire tournée vers l'autosubsistance, exception faite des olives des vallées du Var et de la Roya, de la production du lait de vache déjà commercialisée, de la lavande destinée aux parfumeries de Grasse et d'une modeste exploitation du bois<sup>28</sup>.

## Conclusion

Dans la France de l'après-guerre, les deux départements se démarquent déjà du reste du territoire hexagonal. Certaines de leurs caractéristiques démographiques et économiques les rapprochent (forte croissance démographique, urbanisation accélérée, place importante des services). D'autres traits les distinguent, principalement liés à l'inégale mise en valeur de leur littoral, le littoral varois des Maures et de l'Estérel n'ayant pas connu le riche passé touristique des Alpes-Maritimes, à quelques exceptions près.

## Bibliographie

- Casevitz Jean, « Le recensement du 10 mars 1946 », *L'information géographique*, 1947, vol. 11, p. 102-111.
- Bordes Maurice, dir., *Histoire de Nice et du pays niçois*, Paris, Privat, 1976, 490 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], Vence, impr. Trulli, 2008, 216 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.
- Livet Roger, *Atlas et géographie de Provence Côte d'Azur et Corse*, Paris, Flammarion, 1978, 291 p.
- Mezerette Jean, *Paris, Lyon, Côte d'Azur*, Paris, P. Horay, 1958, 438 p.
- Monmarché Georges, *La Côte d'Azur, de Marseille à Menton*, Paris, Hachette, 1966, 313 p.
- Wolkowitsch Maurice, *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, Paris, PUF, 1984, 180 p.

---

<sup>26</sup> 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*.

<sup>27</sup> *Id.*, deuxième partie, chapitre I, *La Provence intérieure*.

<sup>28</sup> Ce point est à nuancer notamment, lorsqu'on évoque certains secteurs de l'arrière-pays montagneux des Alpes-Maritimes avec leurs beaux villages perchés qui ont déjà commencé à s'ouvrir dès la Belle Époque, attirant notamment les riches citadins du littoral en été. Cette ouverture s'est poursuivie dans les années 1930 avec la création des premières stations de ski (Valberg, Auron) et l'installation d'artistes attirés par le côté pittoresque de ces villages perchés.