TRIMESTRIEL

RECHERCHES RÉGIONALES

(Côte d'Azur et Contrées Limitrophes)

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES 5, AVENUE EDITH-CAVELL — NICE

LES RECHERCHES REGIONALES

BULLETIN TRIMESTRIEL

édité par le

CENTRE DE DOCUMENTATION DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

Directeur : M. DALMASSO,

Agrégé de l'Université, Institut d'Etudes Littéraires de Nice.

Secrétaire de Rédaction : Mme DEVUN,

Documentaliste - Archiviste des Alpes-Maritimes.

Ce bulletin, conçu dans le cadre régional, se propose de présenter les travaux (mémoires, diplômes ou thèses) rédigés pour l'obtention d'un titre universitaire.

Nous demandons aux auteurs de résumer leur étude, d'en dégager les conclusions et d'indiquer sommairement leur bibliographie. Ainsi, espérons-nous, en faisant mieux connaître des résultats qui risquent quelquefois de demeurer un peu ignorés, faciliter les recherches futures. Dans le même but nous publierons également des documents destinés à préparer le terrain pour de nouvelles études de détail et de synthèse.

En assurant la publication de ce périodique, les Archives des Alpes-Maritimes sont fidèles à leur mission qui est essentiellement de fournir aux chercheurs les instruments de documentation indispensables à la réalisation de leur œuvre.

CENTRE DE DOCUMENTATION des ARCHIVES des ALPES - MARITIMES

TRIMESTRIEL

1970 - Nº1

10e année

- RECHERCHES REGIONALES -

Côte d'Azur et contrées limitrophes

Archives départementales
5, ter, avenue Edith-Cavell
NICE

RECHERCHES REGIONALES

Alpes-Maritimes

et

Contrées limitrophes

SOMMAIRE

ETUDE.

Essai de reconversion d'une zone touristique des Alpes Maritimes: la région comprise entre La Brague et le Var.
Par M. TABARY.

10^e année

 $1970-N^{\circ}\ 1$ janvier-mars

33

ESSAI DE RECONVERSION D'UNE ZONE TOURISTIQUE DES ALPES MARITIMES: LA RÉGION COMPRISE ENTRE LA BRAGUE ET LE VAR.

Par M TABARY.

Le travail de M. TABARY n'est pas le travail d'un universitaire confirmé, mais celui d'un étudiant à l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg qui a voulu, à la faveur d'un mémoire, porter "sur le terrain" l'enseignement reçu. Il a examiné sous un angle inhabituel la réalité azuréenne.

Ses préoccupations l'ont porté à de nombreuses interviews avec les dirigeants industriels du secteur étudié, ce qui apporte une documentation intéressante. Avec prudence, quelquefois maladresse, mais avec fermeté, il arrive à des conclusions assez différentes de celles qui ont habituellement Cours, notamment en cc oui concerne le rôle des P.M.E. et des grandes firmes.

E.D.

AVANT-PROPOS

Ce mémoire a été fait dans le but de mettre en pratique un enseignement reçu à l'Institut d'Études Politiques. C'est dans cette optique que l'étude a été entreprise. Nous avons essayé d'analyser un phénomène en l'approchant de différentes manières et touchant ainsi à différentes disciplines:

- Problèmes géographiques et aménagement du territoire.
- Problèmes du secteur public et des institutions administratives.
- Examen de phénomène de politique/économique et études micro-économiques.

Nous avons d'abord dépouillé de nombreux ouvrages et documents:

- Guichard, Aménager la France.
- Labasse, Organisation de l'espace.
- A. de Lattre, La France.
- R. Blanchard, Le Comté de Nice (1960).
- J.E. Hermitte, L'économie industrielle des rivages méditerranéens entre Toulon et la Spézia (1965).
 - P. Delmas, Edition: "Richesses de France", Les Alpes-Maritimes.

Les revues:

- Recherches Régionales.
- Économie 06.

Les journaux:

- L'Indépendant d'Antibes.
- Nice-Matin.
- L'Espoir.
- Le Patriote.

Imprimés déposés aux Archives départementales:

- Bulletins conjoncturels de la Préfecture.des Alpes-Maritimes.
- Rapports de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des A.M.
- Circulaires administratives.
- Circulaires et notes d'organismes.

Nous nous sommes ensuite livrés à des enquêtes et à des examens sur place. Cette activité a été réalisée durant l'été 1968.

Ces enquêtes se présentent sous trois formes:

a) un stage à la T.I.F. (Texas Instruments France) durant un mois et demi nous a permis

de connaître les problèmes vus à l'intérieur d'une entreprise;

- b) des enquêtes et interviews auprès des chefs d'entreprises ont été enregistrées, le plus souvent possible, sur bandes magnétiques. Nous avons repris plus de dix heures d'écoute au moment de la rédaction du mémoire.
- c) nous avons procédé au mois d'août au moine genre d'enquêtes auprès des administrations.

Nous avons souvent posé les mêmes questions aux secteurs public et privé pour ensuite confronter les réponses.

Mais toute méthode comporte des avantages et des inconvénients. Celle-ci nous donne une vue plus analytique que synthétique d'un phénomène.

Bien souvent, les enquêtes dévient du sujet initial pour entrer dans des points de détail. D'autre part, en fonction des moyens matériels et du temps dont nous disposions, nous avons été obligés de choisir quelques chefs d'entreprises, quelques fonctionnaires. L'idéal aurait été de pouvoir enquêter chez tous les intéressés. Nous verrons plus loin que notre enquête a porté sur 1/15 des chefs d'entreprises employant plus de 10 ouvriers.

Cependant, cette méthode nous permet de percevoir une réalité humaine et d'arriver à connaître les faits par une expérience personnelle.

Nous avons donc pu nous forger une opinion d'après ces enquêtes et non nous contenter de faire confiance aux seuls écrits.

Cette étude n'est qu'un mémoire d'étudiant et n'a pas la prétention d'être exhaustive.

Notre seule ambition est d'avoir essayé d'exploiter au mieux l'enseignement que nous avons reçu.

INTRODUCTION

NESSECITE D'UNE RECONVERSION

La renommée de la Côte d'Azur est mondiale. Cette Réputation qui a maintenant plus d'un siècle, la Côte d'Azur la doit à des facteurs naturels: le site et le soleil.

C'est le tourisme, qui a revêtu pendant des décennies des formes diverses, qui a sorti les petites villes et villages maritimes de leur léthargie.

La Côte d'Azur s'est émancipé au contact des souverains étrangers en villégiature. L'apport d'argent étranger était immédiatement investi, ce qui permettait un plus ample développement des sources de loisir pour los personnes de la "high society" tout d'abord.

Mais cette couse de richesse et, par là, d'émancipation, est responsable de certains déséquilibres. L'argent obtenu à partir de l'activité touristique ne va s'investir que dans l'industrie touristique, d'où spécialisation, accrue de la région au profit de quelques milieux restreints. En dehors de ce mouvement, l'économie ne profitait pas de l'apport d'argent frais. Un grand nombre de livres de l'époque citent le contraste entre un bord de mer frangé de villas, de pensions, d'hôtels luxueux et certains quartiers de Nice rappelant le "mezzogiorno" italien,

La haute société des hivernants ne fréquentait pas les commerces et boutiques de la ville mais uniquement les magasins de luxe qui n'étaient évidemment pas tenus par des natifs du pays.

C'est donc dès donc dès leur début que le tourisme et sa richesse apportent un déséquilibre: d'un coté les quartiers des résidents fortunés, de l'autre la ville pauvre et sans attrait, Nice et la Côte d'Azur mettront très longtemps à se dégager de cet héritage du passé et, de nos jours de nouveaux déséquilibres sont apparus, ayant la même cause.

1.- Approche historique.

Nous rappelons ici les grandes étapes qui ont marqué la vie régionale en mettant uniquement en valeur l'aspect touristique.

L'épanouissement de la saison d'hiver se fait à Nice vers les années 1880 et comme preuve nous n'avons qu'à citer les réalisations de cette époque:

- les hôtels de la "high society: Le Grand Hôtel, l'Hôtel Riviera, Régina, Winter, L'Alhambra;
- en 1884, construction d'un casino sur la nouvelle route du Paillon.

C'est de 1880 à 1914 que la Côte-d'Azur atteint son apogée en saison d'hiver; c'est plus tard qu'apparait un phénomène que nous retrouvons on 1969: le doublement de la population en été.

Nice comptait en 1914, 145.000 habitants. La saison d'hiver 1913-1914 amène 150.000 visiteurs. Tous les pays se trouvent représentés. En 1864-1865, Nice accueille le Tsar et la Tsarine; en 1874, le prince de Galles; en 1882, la reine Victoria.

a) La Côte de l'entre-deux guerres, ou la stagnation.

L'après-guerre amène une série de désillusions. On a cru pendant quelques années à la reprise do "bonnes vieilles habitudes", enfin la "high society" a disparu avec la guerre.

En 1925, l'hôtel du Parc Impérial, qui a perdu sa clientèle russe disparaît ainsi que l'hôtel des Iles Britanniques. Bien d'autres en font autant.

On croit à la fin des activités oui ont fait la fortune de la région. Pourtant le nombre de visiteurs de l'après-guerre n'a pas diminué par rapport à celui de l'avant-guerre, mais les visiteurs sont moins riches et leur apport est insuffisant pour couvrir les frais de gestion des commerces et hôtels de luxe.

Les activités traditionnelles de la région niçoise répondent à peine aux besoins de sa population maritime.

Aux environs de Grasse, une industrie s'était développée avant la guerre, celle des parfums et dos essences aromatiques, ce qui a permis de faire vivre les premiers horticulteurs et une population villageoise qui ne trouvait pas de débouchés à la campagne.

Entre 1919 et 1940, là Côte, d'Antibes à Cagnes-sur-Mer, est faite de marécages cernés de longues plages de galets.

b) La renaissance de la Côte d'Azur, ou la saison d'été.

La deuxième guerre mondiale porte un coup fatal aux activités traditionnelles de la région. Les gens des campagnes ont du émigrer vers les villes littorales.

Mais alors que la Côte d'Azur voyait ses perspectives d'après, guerre semblables à celles de 1919-1920, le tournant décisif se produisit et orienta définitivement, du moins jusqu'en 1969, l'économie régionale.

Dès 1947, la Côte d'Azur retrouve la reine nombre de visiteurs qui en 1938. Et cependant nous nous trouvons encore dans la période du rationnement de l'après-guerre.

Le chemin de fer est alors le moyen d'accès principal. Il est certain que le trajet effectué par le train, entre Cannes et Menton, incitait les visiteurs à venir passer leurs vacances sur la Côte. Ce tracé, de nos jours si critiquable, a été un atout important: il permettait de se déplacer d'un centre à un autre, très facilement, et, de ce fait, il simplifiait les communications.

C'est aussi en 1947 que se situe le tournant de la vie régionale ; jusqu'à cette époque, en effet, la grande saison ne se situait qu'en hiver. Or, pour la première fois cette année-là, le mois

d'août rivalise avec le mois de février (période de Carnaval). En 1949-1950, la "vapeur est retournée", et ceci est du à un phénomène de conjoncture national. En 1949-1950, les derniers rationnements prennent fin, c'est la première année où l'achat de voitures est libre depuis la guerre.

Les Français qui, depuis la loi du 20 juin 1936, bénéficient de congés payés, n'ont pas encore eu l'occasion de prendre de réelles vacances: ils ne le feront qu'en 1950.

La situation européenne et internationale tend à se stabiliser. Entre 1949 et 1950, l'apport de voyageurs étrangers est tel que dans toute la France le marché "noir" des devises apparaît, toutes les cessions se faisant au cours officiel.

La Côte d'Azur est une des premières régions françaises à bénéficier de cette conjoncture, C'est la naissance du tourisme: industrie nouvelle. Il répond à cette définition: "Le tourisme est l'action de voyager autrement qu'à pied sans séjourner pendant une période trop longue dans le même lieu et en dépensant une partie ou la totalité des économies accumulées pendant la période de travail à des fins de loisirs". La seule activité saisonnière hivernale de la Côte des années 1880-1940 a vécu,

c/ La Côte d'Azur a moins d'une heure de Paris, ou la naissance des résidences secondaires.

Nous arrivons à une époque récente et à des situations de fait qui se perpétuent de nos jours.

Grâce à la "Caravelle", Nice n'est plus qu'à une heure de Paris, et certaines agences de voyages ont mis au point un système de "week-end" au bord de l'eau et au soleil.

La Côte d'Azur revit: en 1957, 1.500.000 personnes viennent au soleil, et les problèmes actuels, qui étaient prévisibles depuis l'avènement du tourisme sur la Cite, sont de plus en plus urgents à résoudre. C'est le début des spéculations immobilières; une partie de la population française commence à acheter des résidences secondaires. D'autre part, beaucoup de retraités viennent y finir leurs jours.

Nice est la ville la plus "âgée" de toute la France. En 1957, le Doyen Raoul Blanchard écrivait; "Une réadaptation s'impose, sous peine de voir la coté devenir une simple résidence de gens âgés, envahie une fois l'an par une marée turbulente". Il constatait, en outre, deux premiers déséquilibres:

- une moyenne d'âge trop élevée;
- une "invasion" humaine de l'été.

A ces déséquilibres s'ajoutent très tôt des problèmes d'infrastructure

Cette période voit également la renaissance des activités traditionnelles de la région. La mode des "antiquités" et des objets "typiques" fait renaître la céramique de Vallauris et la poterie et verrerie de Biot. Grâce aux moyens de transport modernes, permettant des expéditions rapides, les fleurs coupées de la Côte d'Azur sont expédiées aux quatre coins du monde. La culture des gros œillets "américains" traitée sous serres et avec des techniques modernes, a succédé à la culture des œillets locaux trop fragiles.

L'industrie est quasi absente de l'économie régionale, exception faite, toutefois, de l'industrie du bâtiment qui est prospère, et de l'industrie traditionnelle des parfums qui est sur le déclin. Tout le reste n'est que commerces de petites entreprises de type familial et artisanal sans grande valeur pour l'économie nationale.

II. – Choix offerts pour cette reconversion.

Le tourisme a fait la fortune de la Côte d'Azur. Nous venons de voir qu'il a créé de nombreux goulets d'étranglement. Une reconversion de la Côte d'Azur se doit de les faire disparaître.

La première solution serait l'définitivement vers le tourisme, en dirigeant les aménagements d'infrastructure dans ce sens. Cette solution présente un avantage et un inconvénient:

- son avantage: elle permet l'homogénéité et la spécialisation de la région par rapport à l'ensemble du pays;
- son inconvénient: cette spécialisation serait trop sujette aux variations économiques, et aux crises politiques. Toute modification d'une stabilité générale entraîne le plus souvent de la part des ménages une réduction des dépenses de luxe.

Cet argument est cependant sujet à discussion car on avait prévu des pertes pour l'économie régionale durant l'été 1968, et ceci à la lumière des évènements de mai-juin 1968. Ces prévisions ne se sont pas confirmées. On peut en déduire que les vacances commencent à devenir une dépense courante des ménages.

La seconde solution serait d'orienter la Côte vers l'industrie. En effet, pour éviter les inconvénients d'un été surchargé et d'un hiver à fort taux de chômage, il suffit de mettre sur pied une économie régionale qui ne subisse pas de trop fortes variations saisonnières, c'est-à-dire l'industrie

Le gros danger de cette solution est évident; d'une part, on oriente une économie dans un sens différent des conditions naturelles, d'autre part, cette région qui a acquis une tradition touristique est neuve du point de vue industriel; par conséquent, elle ne possède pas pour l'instant l'équipement d'infrastructure nécessaire à ces implantations.

Afin, la dernière solution consisterait à unir les deux précédentes. Elle demande un choix difficile, des ordres de priorité dans les investissements, ainsi qu'un effort important sur le plan de la coordination des initiatives publiques.

Cette reconversion aurait deux faces: une touristique, l'autre industrielle; c'est cette dernière qui fait l'objet de notre étude.

III.- Limites du sujet.

Quelles sont les raisons qui nous ont poussés à examiner la région comprise entre Antibes et Saint-Laurent-du-Var ?

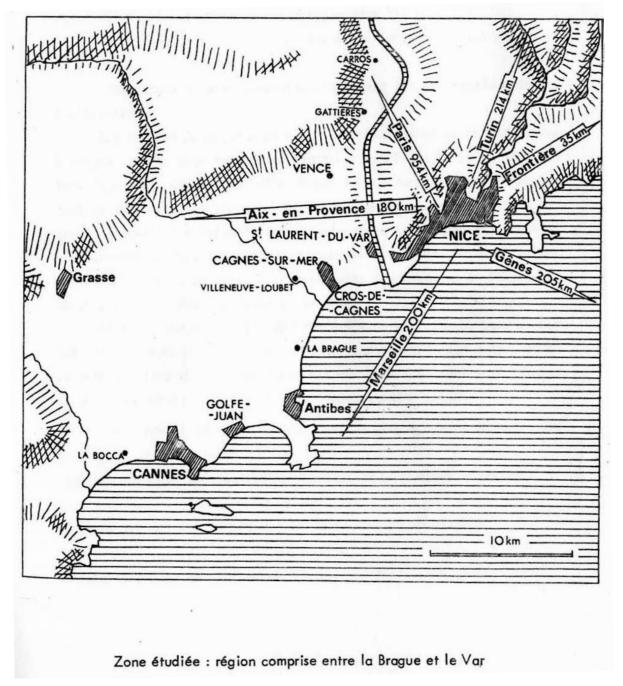
Elles sont au nombre de quatre:

- 1) c'est une région qui n'a connu que tardivement l'influence du tourisme; par conséquent c'est une zone d'expansion récente;
- 2) la plaine de la Brague, située entre Villeneuve-Loubet et Antibes, est le centre de ravitaillement des grands centres urbains de la région; depuis quelques années, de nouvelles entreprises s'y sont implantées pour rayonner sur Nice, Antibes, Cannes, Grasse;
- 3) de grandes firmes, à vocation internationale, ont choisi la région cagnoise comme lieu d'implantation; il s'agit de:
 - International Business Machines (I.B.M).
 - Texas Instruments Franco (T.I.F.)
 - et de la Compagnie de Télégraphie Sans Fil (C.S.F.)
 - 4) Enfin cette région subit la très forte influence d'une grande ville : NICE.

Cette étude va nous permettre d'analyser les différents éléments d'attraction.

Les limites du sujet sont donc géographiquement assez difficiles à marquer. On ne peut tracer une frontière entre une ville et une autre. Cependant, nous avons délibérément axé notre

sujet sur les implantations industrielles récentes et sur les réalisations prévisibles entre le lieu-dit "Le Pylone" (limite sud-est de la commune d'Antibes) et l'embouchure du Var. La limite géographique ouest-est est une limite naturelle: la mer, Au nord, elle suit celle des communes de Villeneuve Loubet, Cagnes S/Mer, La Gaude et Carros.



Si notre analyse de la région a été plus approfondie pour le nord est, c'est parce que cette région est économiquement liée à la bordure littorale; alors que le nord-ouest est une zone d'attraction de Grasse, ce qui nous aurait amené à faire l'étude de cette ville.

La carte ci-contre donne, les limites géographiques de notre étude qui est ainsi divisée:

Première, partie: LES CARACTERES GENERAUX DE L'ECONOMIE AZUREENNE.

Deuxième partie: LES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES SPONTANEES.

Troisième partie: IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES

LES CARACTERES GENERAUX DE L'ECONOMIE AZUREENNE.

Il est difficile de faire l'analyse micro-économique d'une portion de territoire sans décrire auparavant le contexte économique général de l'environnement.

En effet, si nous nous limitions à l'étude de la portion de territoire comprise entre Antibes et Saint-Laurent du Var, nous ne saurions définir l'importance de cette région par rapport à l'ensemble du département.

Il a donc paru nécessaire de faire un rapide tour d'horizon de la situation économique des Alpes-Maritimes, en essayant de préciser, à chaque fois, les caractères particuliers de la région qui fait l'objet de notre étude.

Le fait essentiel de l'économie départementale est le rapide développement démographique, qui revêt des caractères particuliers par rapport à l'ensemble de la France. Mais l'expansion économique qui devait en découler se trouve dans un goulot d'étranglement dû aux difficiles communications intra et extra-régionales.

Une région en voie de peuplement rapide

Le peuplement des Alpes-Maritimes s'est fait d'une manière très inégale, et la bordure littorale groupe les 2/3 de la population totale du département.

Le recensement de 1962 faisait état d'une population départementale de 618.265 personnes; celui de 1968 estimait à 722.000 habitants (Sondage, INSEE 1/20e du recensement). L'INSEE a fait des projections qui établissent, pour le mois de janvier 1971, une population s'élevant à environ 800.000 habitants; pour le mois de janvier 1976, une population atteignant 890.000 habitants; enfin, pour le mois de janvier 1985, une population dépassant le million, avec 1.100.000 habitants. Ce qui fait un pourcentage des variations entre 10 et 13.

Ce peuplement fut de répartition très inégale selon les villes. En effet, si Cannes et Nice ont connu une expansion dès l'avènement du tourisme, il n'en est pas dé même pour la portion comprise entre Antibes et Saint-Laurent du Var. Le bord de mer, lieu de prédilection pour l'expansion, ne s'y prêtait guère. Les marécages s'étendaient de l'embouchure de la Brague (commune d'Antibes) à l'embouchure du Var (commune de Saint-Laurent). Cependant, après les travaux d'endiguement des différentes rivières et l'assainissement de ces marécages pour la construction d'ouvrages importants (route à quatre voies du bord de mer, ayant une capacité de 25.000 voitures par jour; hippodrome); des lotissements furent vite créés grâce à l'avènement des résidences secondaires.

D'autre part, l'arrivée récente de grandes firmes donna un souffle nouveau à de petits villages voués à une activité estivale.

Voici, d'après les premiers résultats officieux du recensement de 1968, l'augmentation de population par rapport à 1962:

La Gaude	+ :	50%	Influence .I.B.M.
Saint-Jeannet	+ 4	40 %	
- Gattieres	+ 2	20 %	
- Carros	+ 2	25 %	
Cagnes S/Mer	+	11 %	T.I.F. et I.B.M.
- Antibes	+ 3	30%	
 Saint-Laurent 	+	10,3 %	

Saint-Laurent n'a pas-pour l'instant bénéficié d'une augmentation au même titre que les autres villes. (cf. tableau 1)

TABLEAU DES PREVISI					the state of the s			
(groupements de Men					oncture: nov	embre	1967)	
	Recensement 62	%	Estimation janvier 71	%	Projection janvier 76	%	Projection janvier 85	%
Département	618 265	190	800.000	100	890.000	100	1.100.000	100
Groupement de Nice dont	376 118	60,8	472.000	59	525.100	59	638.000	58
agglomération de Nice	310.000		408.000		455.000	64 m	530.000	
Groupement de Cannes, Antibes, Grasse dont	177.406	28,6	240.000	30	267.000	30	341.000	31
agglomération de Cannes: Le Cannet dont	73.578		95.200		106.800	1	134.000	
agglomération d'Antibes : Vallauris	46.213	di i	60.000		71.200		90.000	22
		1		T		[

Le deuxième point remarquable de ce développement est la composition de la population active.

26.258 34.400 40.050

Le recensement de 1962 a enregistré 38,5 % pour le rapport population active sur population totale. En 1965, pour le même rapport, nous avons 39,3 %. Les prévisions pour 1971 établissent un pourcentage de 38 %. Pour 1976, de 37,5 %; pour 1985, de 37 % (cf. tableau).

On prévoit donc une nette diminution de la population active.

La répartition en secteurs, primaire, secondaire, tertiaire, est très inégale. On constate un net gonflement du tertiaire passant de 56,5% en 1962, à 58 % en 1985, ainsi que du secteur secondaire de 34,4 %; par contre, une diminution sensible du secteur primaire apparaît, de 9,1 à 6 %.

La portion de territoire qui nous intéresse ne suit pas ce classement. En effet, on trouve avant tout dans cette région les secteurs secondaire et primaire. Cagnes est le centre de ravitaillement en légumes de la Côte d'Azur. La plaine de la Brague (Antibes-Villeneuve-Loubet) est un centre de produits traités: Bon Lait, Vins Thellier, boissons Sim... Le secteur tertiaire ne s'y est développé que très récemment. Nous devons également remarquer que 33 de la population active est féminine.

Un dernier déséquilibre est à constater: les Alpes-Maritimes ont, en effet, un moyenne de mortalité supérieure à la moyenne française: 12,7%. Et la natalité est la plus basse de France: 11% (*). Cette anomalie est due au fait que beaucoup de retraités viennent passer les dernières années de leur vie dans les Alpes-Maritimes. Et Raymond Cartier remarquait que: "la trésorerie générale du département paie le plus de pensions qu'aucune autre".

Les différents secteurs d'activité.

Nous venons de voir les caractéristiques démographiques propres aux Alpes-Maritimes. Cotte évolution est die principalement à l'impact du tourisme sur l'économie régionale. D'autre part, elle e conditionné les autres secteurs d'activité.

Le tourisme.

Les activités du tourisme occupant plus de 10% de la population active. Le tourisme fait doubler la population durant les mois d'été; il mobilise alors presque toute l'économie régionale; les industries alimentaires doublent leur production.

Plus de 35% sont des touristes étrangers qui, bien souvent, ne séjournent que quelques jours sur la Côte. Le tableau suivant nous montre la durée des séjours qui est établie par le rapport nuitées sur arrivées:

années	Pour	la totalité	Pour 1	es Français	Pour les	étrangers
63-64	4	52	4	71	4	16
64-65	4	61	4	82	4	22
65-66	4	60	4	81	4	18
66-67	4	37	4	68	3	80

TABLEAU DES	PREVISIONS	D'EVOLUTION	DE LA	POPULATION	ACTIVE.

Recensement	1962	1 %	janvier 71	%	janvier 76	%	janvier 85	96
Département	237.920	100	308.000	100	333.750	100	407.000	100
Secteur primaire	21.840	9,1	21.560	7	21.593	6,5	24,420	6
agriculture	21.400		21.300		21.300		24.200	
Secteur secondaire	32,040	34,4	110.880	35,5	120.251	36	146.520	36
bâtiment et travaux publics	37.700		49.600		52,120		68.220	
industries de transformation	48.700	17	60.290		67-131		77.000	
Secteur tertiaire	134.040	56,5	175.560	57,5	191.906	58,9	236.060	58
transports et auxiliaires	9.780		13.320		15.203		20.030	
commerce banque assurances	59.660		76.240	-	83.690		97.100	
services	38.980		52.360		57.213		78.510	1_
services publics	25.620		33.640		35.800		40.420	
Rapport: population totale	70.5		38	5	77 E		37	
population active	38,5		, ,	8	37,5		, , ,	

(Bulletin de conjoncture semestriel: (Novembre 1967)

Entre 1964-.65 et 1966-67 minimum, la durée des séjours des étrangers a diminué de 11%.

Ces statistiques démontrent que les touristes qui vont dans des campings, des meublés ou des hôtels, ne font que passer. Elles sont obtenues par les fiches de police et ne permettent pas de connaître la durée des séjours des personnes ayant dos résidences secondaires, de même que l'on ne peut dénombrer les appartements et los meublés loués par des personnes cul exercent une autre profession, et qui touchent ainsi un revenu supplémentaire non négligeable pendant l'été.

Le gonflement exagéré des prix pendant la saison est la principale cause de la brièveté du séjour des touristes sur la Côte. Les hôteliers, en effet, misant sur le soleil plus que sur l'équipement intérieur de leur établissement, offrent un confort et un service médiocres, comparés à ceux offerts par leurs concurrents étrangers, exception faite de certains grands hôtels de luxe qu'une renommée nationale ou môme internationale oblige à maintenir une qualité constante.

Ce gonflement des prix est également vérifiable dans les meublés et campings:

- la location de petits appartements meublés, situés au bord de mer et agencés sans grande prétention, revient à 1500 ou 2000 francs par mois;
 - les meubles-bungalows varient entre 1000 et 1500 francs par mois;
- les campings de bon confort demandent un prix excédant souvent 20 fr par personne avec voiture et tente. Les autres campings, aux commodités restreintes, portent souvent tort à la beauté de certains sites.

Enfin, la Côte, jusqu'en 1965-66, n'était pas équipée de contres de loisirs à but non lucratif, Les efforts récents essaient de remédier à cette lacune, mais ils sont encore très rares,

En conclusion nous devons insister sur le fait que l'infrastructure en équipement touristique ne permet pas d'assurer une démocratie des 10isirs, et que la Côte veut attirer une couche sociale bien déterminée.

L'agriculture et l'horticulture.

L'agriculture et l'horticulture ont formé la première activité régionale; le tourisme, leur a porté rapidement préjudice.

L'agriculture, principalement située dans les plaines de la Cagne et du Var, ravitaille les grands centres urbains en légumes et en fruits. Cette agriculture est de moins en moins importante et tend à se spécialiser dans ces secteurs. Elle n'est plus qu'une activité économique marginale employant 2% de la population active.

L'agriculture est remplacée par le développement récent de l'horticulture, qui emploie 2 % de la population active.

Sur presque tous les flancs de collines, il y a des serres. Quatre serres, suffisent à faire vivre une petite famille pendant tout une année. Mais de plus en plus les grandes exploitations se développent.

En 1963, les horticulteurs cultivaient pour la vente des fleurs coupées sur 3400 hectares, soit 80 % de la superficie cultivée du département.

L'horticulture permet de faire travailler un certain nombre d'entreprises qui fournissent:

- le matériel de construction: serres;
- l'outillage divers;
- les engrais, insecticides;
- les boutures, les plants, les bulbes;
- l'installation de chauffage et climatisation.

Cependant, cette activité est en crise ; 35 à 40 % des horticulteurs ont plus de 55 ans, et 58 % des exploitants n'ont pas de succession.

L'industrie et l'artisanat.

L'industrie proprement dite est faible dans les Alpes-Maritimes. La plupart des entreprises sont encore an stade de l'artisanat.

Un recensement industriel départemental a été effectué en septembre 1967. Son étude nous a permis de dresser le tableau suivant:

entitle beliefer o	+ de 200 sala- riés	de 50 à 199	de 10 à 49	TOTAL
Total du départe- ment	63	356	2058	2477
Région étudiée en- tre Antibes et St -L ^t	6.	39	213	358

Nous constatons vue la région étudiée représente 1/10 des entreprises du département. 0i sont localisées ces entreprises ? Elles se groupent principalement autour des grandes villes.

Nice compte: 40 entreprises de plus de 200 salariés; 180 entreprises de 50 à 199 salariés; 1081 entreprises de 10 à 49 salariés.

Il en est de même pour Cannes et Antibes qui sont des communes "industrielles. Là encore, le littoral groupe la quasi totalité des entreprises. L'arrière-pays, en effet, qui rassemble que quelques artisans. La région commise entre Antibes et Saint-Laurent fait exception également et pour les ni mes raisons. Les entreprises ne se sont installées que tardivement, car elles étaient repoussées des grands centres pour raison d'esthétique touristique; mais les communes voyant par le biais des taxes un moyen de s'enrichir (avec le but, conscient ou non, de réinvestir cet argent dans une infrastructure touristique), acceptèrent l'implantation d'entreprises dans la zone située entre Antibes et Saint-Laurent.

A l'heure actuelle, ces entreprises voient leur développement gêné par ce même tourisme qu'elles ont fait vivre naguère.

Le potentiel industriel de ces communes est:

(Nous nous basons sur le recensement effectué en septembre 1967)

ENTREPRISES de	700 salar,	de 50 à 199	de 10 à 49	TOTAL
Villeneuve-L ^t	1 (TIF)	6	13	20
Cagnes S/mer	2	8	45	55
La Gaude		er's To belie	2.	3
St-Laurent du V.	•	2	18	20 .
Biot			3	3
La Colle s/Loup	-	erson et al alles	7	7
Saint Paul		<u>-</u>	6	6 .
TOTAL	4	16	94	114

Le plus gros problème rencontré pour le développement industriel de cette région est sans nul doute le problème des voies de communication. L'expansion dépendra de la solution qui sera apportée à ce problème.

Le problème des voies de communication.

Nous nous étendrons un peu plus longuement sur ce point, car nous estimons que cette question conditionne tout l'avenir industriel et même touristique du département, et par conséquent, de la région étudiée.

Les voies de communication directes.

Elles ont deux rôles:

- l'accès à la Cote d'Azur:
- la circulation sur la Côte.

c) L'accès de la Côte d'Azur.

Il peut se faire par chemin de fer, air, route et mer.

Le tracé qu'emprunte le chemin de fer de Marseille à Menton, ne lui permet pas une moyenne très, élevée. Il dessert très bien les villes de la Côte. Mais ce tracé entrave le développement économique régional entre Menton et Cannes. Le projet Marquet prévoyait le rejet de la voie plus au nord, entre Golfe-Juan et Antibes. L'électrification du réseau est terminée depuis février 1968, ce qui fait abandonner l'espoir de réalisation du projet, mais permet un gain de temps de vingt minutes.

L'aéroport est un des atouts économiques de la région, non seulement parce qu'il draine un nombre considérable de touristes, mais encore parce qu'il facilite l'implantation de firmes à vocation internationale: IBM, TIF, CSF, se sont implantées dans las Alpes-Maritimes grâce à la présence de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. D'autre part, ce dernier constitue une plaque tournante pour les vols à destination de l'Afrique, du Proche et Moyen-Orient, et vice-versa.

Le tableau ci-après, montre l'importance du trafic actuel et à venir. (Extrait du Bulletin de Conjoncture semestriel, novembre 1967).

Trafic des passagers	Nombre annuel de mouvements d'avions
1.000.000	39.200
1.300.000 (+13%)	
2.000.000 (+15%)	60.000
3.000.000 (+15%)	80.000
4.500.000 (+15%)	120.000
	1.000.000 1.300.000 (+13%) 2.000.000 (+15%) 3.000.000 (+15%)

Ces prévisions sont, à notre avis, en-dessous de la réalité, car elles prévoient une stabilisation du pourcentage trafic-passagers à 15%

Le trafic maritime, lui, est de peu d'importance. Nous devons cependant constater la nette' augmentation des arrivées de touristes par bateaux de plaisance. La seule liaison maritime effective est celle de Nice-Corse. En 1966, 175 départs furent enregistrés pendant les quatre mois d'été.

La route demeure, pour l'instant encore, l'accès à la Côte d'Azur le plus courant. L'autoroute Estérel-Côte d'Azur, dont la réalisation a couté 200 millions de francs, est à l'heure actuelle l'itinéraire le plus fréquenté. Le trafic était de:

- 4 115 177 véhicules	en 1963
- 4 832 273 "	"1964
-55218.70	"1965
- 6 053 050	"1966
6 063 563	"1967

Les autres axes sont accidentés et rendent la circulation difficile. Les autoroutes italiennes détournent les flots do touristes venus du nord vers l'Italie du sud.

Le projet de percement du tunnel du Mercantour ne sera même pas réalisé dans le VIe plan; les Italiens l'ont déjà commencé. Cette percée mettrait Nice à 2 heures 30 de Turin.

Nous constatons donc que si l'aéroport incite à l'expansion par l'implantation de grandes firmes les autres moyens de communication particulièrement le réseau, entravent les relations avec le reste de la France et l'Italie.

b) La circulation sur la Côte d'azur.

L'état des moyens de communications intra-régionaux est très insuffisant et décourage bon nombre de touristes. Au mois d'août, il est fréquent de mettre plus d'une heure pour aller de l'aéroport à Nice (8 km)

Examinons l'infrastructure routière entre Antibes et Saint-Laurent du Var.

D'Antibes à Cagnes. Nous comptons trois axes, la CD 41, la RN 7, et l'autoroute Estérel- Côte d'azur.

L'autoroute de l'Estérel se termine par deux bretelles : l'une rejoignant la route du bord de mer à Cagnes, l'autre débouchant au quartier des cavaliers à Villeneuve Loubet.

La RN 7 longe la voie ferrée jusqu'à Menton. Elle rejoint l'autoroute aux Cavaliers. Elle est à deux voies, auxquelles s'en ajoute une troisième pour le tronçon compris entre Le pylone et le Logis de Bonneau. L'élargissement de la RN7 entre la Brague et les cavaliers est prévu. L'opération est évaluée à 500 millions de francs, et doit être proposée au Vie plan.

Le CD 41 longe la plage du Fort Carré jusqu'à l'hippodrome. En 1968, un crédit de 8 millions de francs a été voté pour l'élargissement de la portion comprise entre la Brague-Villeneuve- (passage à niveau) et le Fort carré- la Brague. Ce projet est financé à 50% par le Conseil général. Ces deux axes, RN7 et CD41, ont une moyenne de trafic comprise entre 50.000 et 80.000 véhicules par jour.

De Cagnes à Saint Laurent. Deux axes continuent les trois routes décrites précédemment, la RN7 et la route du bord de mer.

La RN7 sera modifiée ; elle continuera l'autoroute jusqu'à Nice. Son tracé longerait la voie ferrée. Actuellement la RN7 n'a que deux voies.

La route du bord de mer à deux chaussées, ne répond plus aux exigences du trafic actuel. L'été é, la traversée du Cros de Cagnes est u véritable cauchemar pour les automobilistes.

Les axes menant à l'arrière pays ne sont guère plus satisfaisants et les routes sont encore trop étroites (deux voies).

En conclusion, si l'on adopte les normes américaines qui prévoient la réalisation d'un mile (1 km 60) d'autoroute urbaine (2 chaussées de 7 mètres) pour 10.000 habitants, on reste rêveur sur l'état routier de la région et sur les travaux à réaliser.

Les autres types de communication.

Ils sont au nombre de deux: le téléphone et le courrier.

- Le téléphone. Les Alpes-Maritimes ont là deuxième densité téléphonique de France après Paris. Cependant, en été, il faut plus de deux heures pour obtenir Bruxelles ou Londres. Nous citerons le cas de cette entreprise qui est en contact permanent avec Paris tout au long de l'année et qui, l'été venu, a une énorme difficulté à obtenir ses correspondants parisiens.
- Le courrier. D'une façon générale, la distribution est assurée régulièrement et normalement.

Nous venons de voir l'infrastructure économique de la région et tous les problèmes qu'elle pose. Ces problèmes deviennent d'autant plus urgents qu'un essai récent d'industrialisation est handicapé par cette infrastructure.

Nous allons maintenant examiner cet essai d'industrialisation et les problèmes qu'ont à résoudre les chefs d'entreprises.

LES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES SPONTANEES.

Les industries régionales sont nées grâce au tourisme. Très tôt, une certaine spécialisation a vu le jour. Ces entreprises étaient soit alimentaires, soit du bâtiment ou de ses dérivés.

Les autres, pour nombreuses, utilisent comme matières, premières les ressources naturelles du département et très souvent, d'ailleurs, demeurent encore à l'état artisanal.

Cependant, depuis quelques années, une nouvelle tendance se dessine, et l'on a vu s'implanter de grandes firmes à vocation internationale qui, à priori, ne semblaient pas trouver dans la région un terrain favorable. D'autre part, des personnalités régionales, politiques ou économiques cessaient de stimuler ces initiatives dans le but d'éponger, d'une part, le chômage hivernal et, d'autre part, de relancer une expansion qui ne soit pas fondée sur une activité économique unique: le tourisme.

Les entreprises de construction doivent obéir à certaines règles Pour éviter de dénaturer les sites ou d'entraver la bonne marche de l'activité traditionnelle. Les deux principales règles sont les suivantes:

- seules des industries "propres", c'est-à-dire des industries ne dégageant ni fumées, ni odeurs, sans scories ni détritus, obtiennent le permis de construire. Cette règle élimine pratiquement toute l'industrie lourde. Cependant, elle est moins restrictive que cc que l'on pourrait penser. En effet, la région se trouve défavorisée pour ce genre d'activité car elle ne possède ni matières premières, ni voies de communication pratiques, aucune industrie de traitante ou de sous-traitance; de plus, elle est excentrique par rapport au reste de la France ou même aux grands centres économiques européens. Cette règle ne vise donc que des industries qui désireraient s'installer "sur l'eau".
- La deuxième norme est purement d'ordre esthétique. Pour obtenir le permis de construire, toute industrie doit présenter un projet d'architecte. Ce projet doit respecter le paysage et ne pas lui nuire.

La plupart des entreprises installées récemment dans le département se situent dans la région qui fait l'objet de notre étude.

D'abord les trois grandes firmes à vocation internationale T.I.F. I.B.M., et C.S.F. Ensuite, des petites et moyennes entreprises comme , par exemple, les amortisseurs Koni, les vins Thellier, les boissons gazeuses Sim, les carrelages Tordo, Le Bon Lait, les stores Griesser, et des entreprises de Moindre importance.

Les enquêtes que nous avons menées, concernent environ 1/10 des entreprises installées entre La Brague et Saint-Laurent du Var-Carros.

Les conclusions ne peuvent donc s'imposer dans leur généralité, car de nombreux cas n'ont pu faire l'objet d'enquêtes, faute de temps ou de moyens matériels. Cette étude nous a permis de dégager les principaux problèmes qui se posent à l'industriel.

A/ Les problèmes d'installation.

1) Raisons qui peuvent engager les entreprises à s'installer dans cette région.

Elles sont différentes selon la grandeur des entreprises, et n'ont pratiquement aucun point commun. Nous allons donc successivement étudier les motivations pour les petites et moyennes entreprises, puis celles des firmes, sans pour autant négliger le point de convergence que constitue la main-d'œuvre à bon marché.

Raisons valables pour les petites et moyennes entreprises.

Le souci fondamental des petites et moyennes entreprises est celui du rayonnement agir la région. Cependant, nous devons agir avec prudence on distinguant les entreprises qui étaient déjà implantées sur la Côte d'Azur et qui ont décidé une décentralisation, des entreprises qui ne sont venues s'installer que récemment dans la région.

Le souci majeur des entreprises qui se sont décentralisées a été de conserver une main-d'œuvre déjà formée et d'effectuer le transfert avec le moins de pertes possibles. Ce qui limite déjà cette reconversion. De plus, la main-d'œuvre doit se rendre à son travail on moins d'une demi-heure, ce qui réduit le déplacement de l'entreprise à un cercle compris entre 10 et 20 kms de rayon, le centre se situant au siège de l'usine avant le transfert, bien sûr.

Cette loi est constante et cette observation permet de tirer déjà une conclusion en ce qui concerne les entreprises se décentralisant de Nice. Les localités situées à l'est et au nord de cette ville ne peuvent accueillir les entreprises à cause de la topographie et des voies de communication. Donc, toute décentralisation niçoise devrait se faire en principe à l'ouest ou au nord-ouest, c'est-à-dire soit entre Saint-Laurent du Var et Antibes, soit dans la plaine du Var jusqu'à Carros.

Le problème est différent en ce qui concerne les entreprises d'Antibes ou Cannes, car différentes plaines peuvent les accueillir. Quelles sont les constantes qui ont joué en faveur de la portion de territoire comprise entre La Brague et Saint-Laurent du Var? Elles sont au nombre de quatre: tout d'abord, c'est une plaine; ensuite, cette région est située au centre du littoral. De là, on communique avec Nice, Antibes et Cannes, ou même avec l'intérieur: Grasse.

Troisièmement, les voies de communication sont relativement nombreuses (cf.supra), ce qui permet un déplacement rapide. Et enfin, c'est une zone récente, en voie d'aménagement, ce qui autorise un choix d'emplacement; d'autre part, le prix du terrain était, jusqu'à une période récente, acceptable par rapport aux autres régions littorales.

En ce qui concerne les nouvelles implantations dans la région, le principal souci a été de trouver une main-d'œuvre abondante et à bon marché. Cette région centrale par rapport aux villes littorales permet donc de puiser les ressources en main-d'œuvre dans plusieurs localités à la fois. Ici également, interviennent les différentes constantes analysées précédemment.

Raisons valables pour les firmes.

Les arguments avancés ici sont différents. Les responsables de l'implantation de firmes à vocation internationale agissent différemment par rapport aux patrons des petites et moyennes entreprises. Pourquoi ces industriels ont-ils choisi la Côte d'Azur plutôt qu'une autre région de France? Les deux points communs et essentiels qui ont déterminé ce choix, quelle que soit la firme considérée, sont les suivants: d'abord, sans aucun doute possible, la présences de l'aéroport de Nice dont le trafic est international. Ce facteur est dominant, aussi bien pour IBM que pour TIF ou la CSF. Nous pouvons constater qu'IBM a toujours ses centres près d'un aéroport: que ce Soit Stuttgart, Londres ou Amsterdam. Enfin, le site et la renommée touristique ont également contribué à déterminer ce choix. Cependant, ici, des nuances apparaissent selon le type des firmes considérées.

En ce qui concerne IBM, ce facteur est primordial. La firme voulait agrandir son laboratoire de Paris, ce qui lui a été interdit, en vertu des mesures qui ont été prises en 1960, dans le but d'obliger à la décentralisation les entreprises parisiennes qui voulaient augmenter leur superficie. Un compromis intervint et l'État autorisa l'agrandissement do l'usine d'Essonnes dans la mesure où IBM décentralisait son laboratoire. La compagnie, après des études, choisit de venir s'implanter sur la Côte d'Azur, car elle espérait ainsi attirer le plus possible de ses chercheurs parisiens de ce fait limiter ses portes en "hommes formés". Il est intéressant de savoir que les dirigeants organisèrent un référendum pour connaître l'avis des chercheurs et allèrent memo jusqu'à leur offrir un séjour gratuit en compagnie de leur épouse dans la région pour faire connaître le site du futur C.E.R. (Centre d'Etudes et de Recherches).

Cette mutation ne se fit pas sans mal, car beaucoup d'employés, ayant des attaches familiales parisiennes ou des épouses travaillant dans des administrations centrales ou d'autres entreprises privées, ne se résolurent pas à quitter la capitale¹.

Ce même aspect du problème s'est certainement posé pour la CSF qui est également un centre de recherches.

Cet atout a joué d'une manière moins forte pour la TIF qui est une usine.

L'idée initiale de la Texas Instruments Incorporated était également de s'implanter à Paris, car toute l'industrie de l'électronique et le tertiaire supérieur est dans la capitale.

L'interdiction d'implantations nouvelles, conséquence de la politique de décentralisation, amena TIF à repenser le problème de son installation en France². Le site attirant beaucoup de cadres américains et étrangers, a été une raison supplémentaire de choisir ce département. Et ce facteur a poussé les Américains à joindre à la leur dans une aile de l'usine, la direction européenne.

Aux deux atouts majeurs de la région: aéroport et site, un troisième s'est ajouté pour TIF.

En effet, après le veto du gouvernement pour l'implantation de la TIF à Paris, la faveur des dirigeants se porta sur Fernet-Voltaire : aéroport. Main-d'œuvre à bon marché; mais ce projet échoua.

Quatorze mois de démarches et d'études ont décidé Pierson, responsable de la recherche pour les implantations nouvelles, en faveur de la Côte d'Azur. Le facteur déterminant ici a été un test fait à la mairie de Saint-Laurent du Var, test qui dura deux jours. Il montra que le personnel postulant au travail dans la future usine était compétent et surtout que cette main-d'œuvre était à bon marché³. En 1961, une usine provisoire de 1800 m2 est aménagée à Nice-Saint-Augustin en huit semaines, grâce à un pont aérien Houston-Nice. Et au mois de

_

¹Discussion du mois d'août avec le responsable des relations publiques d'IBM -La Gaude.

² Entretien du 10 juillet avec le directeur du personnel de TIF.

³ Entretien avec une personnalité de la Chambre de Commerce.

février 1961, la production démarre avec une équipe de soixante personnes. A la fin de la même année, l'effectif se monte déjà à cent vingt personnes (+100%).

En conclusion, nous pouvons constater qu'il y a peu de points communs entre les raisons de l'implantation d'une petite ou moyenne entreprise et celles d'une grande firme, excepté si cette dernière est une usine, dans ce cas le point de convergence est la main-d'œuvre à bon marché.

2/ Le choix du terrain.

Ici encore nous devons faire une distinction entre les petites et moyennes entreprises et les firmes.

Pour les petites et moyennes entreprises, le problème important est d'arriver à déterminer le choix du terrain et là localité d'implantation. Mais de nombreuses interdictions de construire existent, ce qui diminue encore les possibilités de choix. Dans ce cas, il s'agit le plus souvent d'accords rentre le propriétaire du terrain et l'entrepreneur sur le prix du m2, Et le facteur le plus important est forcément ce prix d'achat du terrain⁴. Nous avons posé la question du choix de l'implantation à M. R. Thellier⁵, qui nous a donné les motifs de la sienne au Logis de Bonneau : "Nous étions installés à Cannes; la nécessité d'agrandir notre entreprise se faisant sentir, nous avons voulu nous déplacer. Deux solutions S'offraient à nous: soit nous fixer dans un rayon de 15kms de Cannes, soit nous rapprocher de nos fournisseurs dans le Var. Nous avons dû renoncer à cette dernière possibilité: quel est le "cadre", en effet, qui accepterait d'aller vivre et travailler à Vidauban?

Des considérations personnelles ont également joué. Tout d'abord nous avons pensé à Cannes la-Bocca, mais la présence d'une usine à gaz à proximité nous a fait craindre de mauvaises influences sur nos vins. Nous avons donc cherché à l'est de Cannes; nous avons trouvé ce terrain et nous nous y sommes installés. Il était en très mauvais état et nous avons di faire des travaux de drainage et de remblayage".

Les autres industriels nous ont répondu de la même manière. Nous ne pouvons donc tirer aucune constante. Le problème est cependant différent pour les zones industrielles, mais ce point demande à être vu sous un angle particulier; nous l'examinerons donc dans la troisième partie.

Pour les firmes, il fallait que les "cadres" puissent être à l'aéroport en moins d'une demi-heure de route, ce qui limite le choix du terrain à un rayon de 15 à 20 kms de l'aéroport.

L'est de Nice est à supprimer, non seulement à cause de la topographie, mais encore parce que la traversée de la ville ferait perdre beaucoup trop de temps,

Pour montrer l'influence que joue l'aéroport, nous pouvons citer cet exemple: une firme. tient très souvent ses comités de direction le matin à huit heures; certains de ses membres, ayant rendez-vous dans le matinée à Paris, peuvent, après la séance, prendre un avion à neuf heures et ainsi, accomplir leur travail. D'autre part, il est bon de noter qu'IBM - La Gaude est le meilleur client d'Air-France à Nice: deux employés, en moyenne, sont enregistrés sur chaque vol Nice-Paris.

IBM et TIF ont acheté respectivement 23 hectares de terrain. Le choix du terrain est lui aussi déterminé par le prix; la seule condition pour l'achat du terrain a donc été d'obtenir une superficie assez grande.

3/ Construction des locaux et équipement intérieur initial.

⁴ En 1969, i1 est courant de rencontrer des prix de terrains industriels s'élevant à 50 et 100 Fr le m2. Ce prix est sujet à variations selon la superficie du lot.

⁵ Directeur d'une entreprise de traitement, mise en bouteilles et vente de vins de table de qualité supérieure

Les petites et moyennes entreprises et les firmes font appel soit au marché extérieur soit au marché local.

Examinons successivement ces deux cas:

a) Appel au marché extérieur.

Il n'est pas nécessaire de faire la différence entre les petites et moyennes entreprises et les firmes, car souvent les raisons ici sont les mêmes.

On fait appel au marché extérieur si le marché local ne peut répondre à la demande. Celle-ci prend en considération la qualité du produit recherché et le prix. Le marché local est généralement suffisant pour la maçonnerie et le gros œuvre. Cette affirmation vient du fait que toutes les petites et moyennes entreprises visitées ont laissé le soin du gros œuvre et la maçonnerie aux entreprises régionales.

Pour les firmes, les réponses sont quelque peu nuancées car elles lancent un appel d'offres qui peut même attirer des entreprises parisiennes.

Cet appel au marché extérieur peut avoir différentes significations. Au début de son implantation, IBM La Gaude avait besoin d'un matériel perfectionné et de haute qualité que le marché local ne pouvait fournir. Dans ce cas-là, l'appel au marché extérieur signifie que le marché local ne peut satisfaire la demande. Mais pour certains matériaux disponibles sur place, cette même firme fit appel à l'extérieur. Pourquoi? Les firmes installées dans la région sont de grande technicité et le matériel employé doit être de hautes qualité et précision; souvent le matériel trouvé sur place n'a pas ces deux caractéristiques. Au cours de notre entretien avec un des responsables d'IBM -La Gaude, il nous a été précisé que si le matériel fourni par le marché local était, il y a quelques années, de qualité médiocre, de nos jours, certaines petites et moyennes entreprises de sous-traitance ont compris la nécessité d'en produire un plus qualifié et ainsi, le marché local, dans certains domaines, devient satisfaisant.

Il est à remarquer qu'en dehors des critères de compétences et d'existence, un troisième, non moins important, vient s'ajouter, celui du prix. Il est évident que si un même produit est disponible d'une manière avantageuse à Paris, Lyon ou Marseille, la firme ou les entreprises feront appel: au marché extérieur plutôt qu'au marché local.

Nous pouvons citer comme exemple les petites et moyennes entreprises qui s'adressent généralement au premier pour les machines-outils: Thellier a commandé ses cuves à vin à une usine suisse.

a) Appel au marché local.

Les domaines dans lesquels le marché local se révèle satisfaisant sont de deux ordres: le bâtiment et les fournitures annexes. Le bâtiment.

La région est particulièrement bien équipée en entreprises du bâtiment. Aussi est-il rare que les entreprises régionales fassent appel au marché extérieur. Le gros œuvre et la maçonnerie sont exécutés par le marché local comme nous l'avons dit plus haut.

- Fournitures annexes.

Il est évident que pour le matériel de bureau et pour les petites fournitures, le marché local est satisfaisant comme il l'est dans toutes les régions.

Nous allons maintenant examiner le cas de TIF qui rendra explicite l'appel au marché extérieur et local. (Voir tableau page suivante).

Nous pourrions établir un tableau similaire pour IBM. Il est intéressant de noter que pour le CER, un technicien est en permanence à Paris. Il dépend entièrement du CER et établit des liaisons entre les entreprises parisiennes et IBM -La Gaude.

En conclusion, nous pouvons constater que, généralement, le marché local est insuffisant pour assurer l'installation d'une entreprise.

B/ les problèmes de fonctionnement de l'Entreprise.

Cette analyse nous permettra de connaître véritablement les problèmes d'une entreprise, et d'entrevoir des solutions. Si le fonctionnement de l'entreprise est entravé par les conditions locales, on peut redouter une crise sur le plan de l'industrialisation de la Côte d'Azur. Examinons les deux thèmes les plus importants: le recrutement du personnel et des cadres, et les relations de l'entreprise avec le marché.

t	Office central d'en-	appel d'offres à toutes les entre- prises de terrasse- ment:Spada.		
t		new edited antion		
	treprises Monte- Carlo	sur 15 E. Thorrand Nice	gré à gré Thorrand	sauf gré à gré Thorrand
Plomberie C	Capelier Nice	Bigourdan MCarlo	Bigourdan	Sibre Paris
Climatisation T	Pinzini Nice	Tinzini	Bigourdan	Sibre
DICCOLL TOTAL	Société industrielle électrique Nice	Société industrielle électrique. Nice	Société industrielle électrique Nice	SGTE Paris
Peinture E	Bally Nice	Bally	Bally	Bally
Paysagiste	i bit i	Pinmaison Cagnes	Pinmaison	Pinmaison
	10.4.21	· 其 (1214)至 E · 3。		

1) Le recrutement du personnel et des cadres. Il s'effectue différemment selon qu'il s'agit des cadres ou des autres employés.

a)recrutement du personnel.

Il est entièrement fait dans la région. Il s'agit généralement d'un personnel sans qualification et qui est formé dans et par l'entreprise d'embauche. Nous devons constater une forte proportion de rapatriés d'Algérie, celle-ci se chiffre à plus de 20 %; et également constater que notre région a une embauche féminine importante; celle-ci s'élève à plus de 45 pour l'ensemble des entreprises visitées. Ce résultat est partiellement orienté à cause TIF qui a un pourcentage d'employées de 90%. Dans ces calculs, nous avons bien entendu, exclu les cadres.

Les petites et moyennes entreprises ont généralement 1/10 de leur personnel mensuel féminin; c'est un personnel d'exécution, par exemple : dactylos, facturières.

Où réside ce personnel? Celui des petites et moyennes entreprises réside en général dans un rayon de 10 km à la ronde, sauf si un service de ramassage est organisé, comme pour Griesser à Carros.

Pour TIF, le plus gros employeur de main-d'œuvre dans la région, le ramassage est fait de façon suivante:

- 60 % à Nice;
- 30% à Antibes et Cannes;
- 4,7 % uniquement dans la localité de l'usine à Villeneuve-Loubet;
- minime à Grasse.

Huit lignes de cars desservent ces différents points.

IBM emploie peu de personnel et fait appel à des sociétés de service telles que ONET ou BIS. Il en est de même pour la CSF.

b) Recrutement des cadres.

Cela-est très net, on ne fait pas appel au marché local. Les petites et moyennes entreprises/recrutent que 10% de leurs cadres supérieurs dans les disponibilités locales. La proportion est encore moindre pour les firmes; elle s'élève à 3 et 4 %.

Nous pouvons arriver à connaître le milieu d'embauche par les lieux de formation des cadres supérieurs embauchés pour les petites et moyennes entreprises, le classement par ordre décroissant se fait ainsi:

- les Facultés d'Aix:
- les Facultés de Paris;
- Les Facultés étrangères (américaines pour plus de 50 %);
- Les facultés de Nice.

L'importance de l'Université d'Aix tient au fait que cette ville possédait naguère la seule Université de la région.

L'influence de l'Université de Nice est encore très faible, car elle est beaucoup trop récente. D'autre part, nous devons noter que les petites et moyennes entreprises n'embauchent que des cadres qui ont déjà une expérience, professionnelle.

Les firmes, de leur côté, n'embauchent, au contraire, pratiquement que des étudiants sortant des grandes écoles parisiennes ou des universités étrangères.

Nous avons fait la même constatation que M. François Dalle, interviewé par M. Roger Priouret:" Nous souhaitons seulement qu'étant chez nous ils (les cadres) gardent le moins possible l'esprit de l'école d'où ils viennent. Nous souhaitons qu'ils perdent cette forme d'orgueil que donnent les grandes écoles. Nous voulons des hommes disponibles et non pas, à priori, supérieure". (La France et le Management, p.122).

Nous ouvrons uns légère parenthèse pour signaler que les chefs d'entreprises que nous avons vus, font de plus en plus appel aux cadres étrangers. "Les études françaises sont très dures et trop théoriques; lorsqu'un cadre entre chez nous, il ne sait rien, se croit très supérieur et exige une belle rémunération. Nous préférons les universités étrangères qui forment davantage les étudiants à la vie pratique. Bien entendu, si un cadre français a étudié dans ces conditions, nous l'embauchons de préférence à un étranger". Voilà, en substance, ce que nous a confié un chef d'entreprise. Ce problème, qui n'est pas local, méritait quand même d'être souligné.

IBM emploie 3 à 4 % de Niçois d'origine; une centaine de cadres habitaient la Côte d'Azur avant la création du CER -La Gaude. Huit cents employés viennent dé l'extérieur. Voici les lieux de résidence des cadres:

- Nice: approximativement 200 - Cagnes: 150

-Vence:	130
- St-Laurent:	60
- Antibes:	50
- La Gaude:	50
- Saint-Jeannet:	50

Pour la TIF, ces lieux de résidence Sont: Nice, Cagnes et Antibes. La région Antibes-Saint-Laurent a bénéficié pleinement des implantations nouvelles.

2/ Les relations de l'entreprise avec le marché.

Comment l'entreprise choisit-elle ses régions de sous-traitance, et quels sont les débouchés régionaux ou nationaux?

a) Le choix des régions de sous-traitance.

Ici encore le même problème se pose. L'usine trouve-t-elle sur place le matériel nécessaire pour s'alimenter? Est-elle obligée dd faire appel au marché extérieur? D'après notre enquête, nous obtenons les mêmes résultats que pour la construction de l'usine.

Tout d'abord, aucune entreprise ne sous-traite exclusivement avec des entreprises de la région. Nous avons demandé aux chefs d'entreprise s'ils traitaient à plus ou moins de 50% avec la région. Nous avons pu ainsi établir le tableau suivant:

- 6 entreprises traitent à plus de 50%.
- 7 entreprises traitent à moins de 50 %.
- 10 entreprises approximativement à 50 %

Une entreprise fait toujours appel à une autre entreprise de la région si celle-ci est compétente pour le travail demandé.

Mais très souvent, les plus gros marchés de sous-traitance échappent au département. Il s'agit quelquefois de marchandises qui n'existent pas sur la Côte d'Azur, mais souvenu c'est parce que l'entreprise ne trouve Pas sur place la qualité voulue.

Voici quelques exemples d'achats extérieurs à la région. Il s'agit tout d'abord de marchandises introuvables sur la Côte d'Azur:

- lait
- essences pour boissons gazeuses
- bouteilles
- pièces mécaniques spéciales

D'autre part, de marchandises que l'on estime être de qualité insuffisante:

- étiquettes d'emballages
- capsules de bouteilles
- pièces mécaniques.

b) Les débouchés.

Nous n'examinerons que ceux des petites et moyennes entreprises car les firmes sont, pour deux sur trois, des centres de recherches et la troisième a un marché d'ampleur internationale et ses ventes dans la région sont dérisoires.

Pour déterminer l'importance des débouchés régionaux, nous avons demandé aux chefs d'entreprises, le chiffre d'affaires réalisé dans la région. Les réponses varient entre 30 et 80 %, pour celui-ci, du chiffre d'affaires total.

Voici quelques exemples:

- une entreprise de stores et rideaux mécaniques : 20-25
- un négociant en vins: 50%
- un négociant en boissons gazeuses: 50 %
- un négociant et un fabricant de carrelages: 80 %
- un fabricant de produits alimentaires: 80 %

Les variations saisonnières sont très fortes; ainsi, le fabricant de boissons gazeuses multiplie son chiffre d'affaires par huit l'été. Les produits alimentaires sont quatre fois plus vendus l'été que l'hiver.

Avec le problème des débouchés, nous abordons un problème plus général, celui de la rentabilité d'une entreprise. Il est évident que plus une entreprise a de débouchés extérieurs à la région, plus elle a desservi des entreprises qui semblent en expansion:

Ce raisonnement, faux sur le plan comptable, nous permet de trou- chances d'être rentable.

- une dizaine environ, sur vingt-trois entreprises, ont un marché qui s'ouvre sur plus de trois départements (Basses-Alpes, Var, Bouches-du-Rhône);
 - seulement 4 ou 5 ont un marché national;
- une seule un marché international (les établissements Thellier exportent dans tous les pays de la CEE, et en Amérique du Sud).

Nous pouvons constater que la région a peu de petites et moyennes entreprises à grand rayonnement

Après avoir vu les débouchés et le marché des entreprises, examinons maintenant les conséquences économiques qu'elles entraînent, et leur impact sur la région.

C/ Conséquences économiques.

Nous allons essayer de tarer une conclusion de cette étude. L'élément principal de réflexion sur ce problème nous est donné par des discussions que nous avons eues avec des personnalités locales, et avec des commerçants. Pour l'analyse, nous avons essayé de connaître l'influence de la création récente des petites et moyennes entreprises et le rôle joué par les firmes.

1/ Influence des petites et moyennes entreprises.

Elles ont, à notre avis, une double fonction sur l'économie régionale. D'une part, elles épongent le chômage, et d'autre part, elles ravitaillant et alimentent la région. Elles sont un élément stabilisateur de l'économie régionale et non un élément d'expansion. Elles permettent à la région de passer l'hiver sans trop d'à-coups, d'éviter une crise de charriage. Elles ne font pas travailler l'économie régionale outre mesure.

Les ouvriers qui travaillent honorablement dans les petites et moyennes entreprises, ne permettent pas, cependant, de faire vivre les commerces de luxe qui sont très nombreux dans la région. L'ouvrier répartit à peu près ainsi son salaire: logement, nourriture, habillement. Les objets de luxe ne viennent qu'après et occupent Une toute petite place dans son budget.

Si les petites et moyennes entreprises permettent donc de maintenir, l'hiver, une certaine clientèle aux épiciers, supermarchés, magasins de vêtements ou autres magasins de ce genre, les magasins de luxe, les restaurants "sélects", les night-clubs, sont par contre, souvent amenés à fermer leur porte en cette période. Ils ne couvrent pas leurs frais; la saison d'été leur permet à peine de "joindre les deux bouts".

Les petites et moyennes entreprises ont donc des influences de stabilisation de l'économie régionale. Elles n'en sont pas un élément moteur.

2/ Influence des firmes.

Il n'y a pour l'instant que cinq firmes sur la Côte d'Azur. Trois d'antre elles sont très récentes: il s'agit de T.I.F., I.B.M. et C.S.F. Elles sont situées autour de Cagnes et Saint-Laurent-du-Var. Elles ont amené sur la Côte plus de 1500 cadres supérieurs et emploient plus de 1000 ouvriers et ouvrières. Ces firmes ont été un facteur d'expansion économique de la région. Comme les petites et moyennes entreprises, elles épongent une partie du chômage hivernal.

Pour les ouvriers, le problème est le même que pour les précédentes. Mais les cadres, été comme hiver, dépensent leur salaire dans (Ce que nous appellerons les "Centres de luxe").

Nous pouvons, par exemple, citer le cas du haut de Cagnes qui a été, durant ces dernières années, complètement transformé et modernisé, où de nombreux magasins de luxe et night-clubs ont été aménagés. Jusqu' à présent, le haut de Cagnes n'avait aucune activité hivernale; or, depuis deux ou trois ans, il connaît une activité tout au long de l'année.

Ceci est du aux nombreux cadres d'IBM, de la TIF et de la CSF, qui ont acheté de petits appartements dans ces maisons pittoresques.

D'autre part, ces cadres ont souvent fait construire de jolies villas dans l'arrière-pays et ont donné ainsi une expansion rapide à de petits villages voués au dépeuplement et à l'abandon. Il n'y a pour s'en convaincre, qu'à visiter les environs de Villeneuve, La Gaude, Saint-Jeannet Gattières.

Il nous parait plus intéressant pour l'économie régionale d'attirer des firmes que des petites et moyennes entreprises, car elles ont, en plus de l'effet stabilisateur, un effet expansionniste sur l'économie départementale.

D/ TEXAS INSTRUMENTS FRANCE à Villeneuve-Loubet.

Nous venons d'analyser d'une manière générale les problèmes d'installation d'une entreprise, les questions qui se posent au niveau de son fonctionnement, les conséquences économiques sur la région des implantations récentes.

Nous allons maintenant, à l'aide d'un exemple, montrer tous ces aspects et essayer d'affermir la conclusion à laquelle nous sommes arrivés au paragraphe précédent.

1/ Rapide historique.

Nous avons vu qu'en 1961, une usine provisoire e été aménagée à Nice-Saint-Augustin. En 1962, 320 employés travaillent en deux équipes. Au mois de mai commencent les travaux d'aménagement du terrain de 23 hectares acheté par la société à Villeneuve-Loubet, au sommet d'une colline dominant la Baie des Anges. La vue panoramique s'étant de Nice au Cap d'Antibes. En novembre, la construction des bâtiments est commencée sur 4800 m2. La société est obligée de construire une route de plus d'un kilomètre afin d'en permettre l'accès.

En 1963, l'effectif s'élève à 550 personnes.

On produit des transistors au silicium et au germanium, et des diodes de calcul au silicium. A la fin de l'année, l'usine de Villeneuve – Loubet est terminée.

En 1964, l'usine provisoire est abandonnée. On entre dans les nouveaux locaux: 850 employés.

En 1965, l'usine est déjà trop petite. On procède à un agrandissement de 1600 m2, ce dernier est réalisé en quelques mois. L'effectif s'élève alors à 900 employés.

Au mois de mai 1966, pour la deuxième fois en l'espace de deux ans l'usine se révèle encore trop petite. Des travaux commencent au mois d'avril; ils ajoutent aux bâtiments déjà

existants une superficie de 3600 m2. Ces aménagements permirent d'accroître encore le potentiel de fabrication. En 1968 l'effectif s'élève à 1100 employés.

2/ Politique de l'emploi.

L'usine emploie au 30 juin 1968:

- 142 cadres
- 223 mensuels
- 700 personnes payées à l'heure.

Les cadres sont tous masculins, à une exception près. Les mensuels sont pour 70% des femmes. Et le personnel horaire est à 100 % féminin. TIF emploie donc essentiellement des femmes. Elles ont toutes entre 17 et 25 ans. Leur salaire est souvent un salaire d'appoint et non un salaire de base. Les cadres sont jeunes. Ils ont pour, la plupart entre 25 et 35 ans. Le recrutement se fait par "petites annonces" pour "grandes-écoles". Le ramassage des employés se fait par cars. Huit lignes de cars assurent le service pour Nice (60 %), Antibes et Cannes (30 %) Grasse, Cagnes. Huit départs et arrivées sont enregistrés par jour. L'usiné fait les "trois-huit" à 6 h, 14 h, à 2 h. Le personnel "bureau" travaille: 8 h-16 h 30.

TIF avait estimé que la Côte d'Azur représentait pour elle un réservoir inépuisable de main-d'œuvre. C'est ce qui avait joué surtout en faveur de son implantation à Villeneuve-Loubet. Aujourd'hui, les difficultés surgissent. La main-d'œuvre existe, mais elle est trop éloignée de l'usine. Les voies de communication ne se prêtent guère à des déplacements rapides. C'est un frein à un développement harmonieux.

3/ Les problèmes.

La Direction doit faire face à de nombreux problèmes. Le premier est celui de l'embauche; le second concerne les rapports avec l'administration. Pour y faire face, il est plus facile à la direction de faire appel à l'administration centrale parisienne que de s'adresser à l'antenne régionale des ministères.

Récemment, un changement s'est produit dans les relations de l'entreprise avec l'administration. En moins d'un an, le Préfet Thomas s'est rendu trois fois à l'usine, alors que son prédécesseur n'y était jamais venu en l'espace de quatre ans.

D'autre part, il arrive fréquemment, en été, que les lignes téléphoniques soient surchargées, ce qui rend difficiles les relations avec l'extérieur.

4/ Influence économique directe.

Les 1100 employés de l'usine mangent, pour la plupart, sur place, au restaurant de l'usine. Les achats de nourriture en gros sont faits dans le département; ce qui fait un apport de numéraire à l'économie départementale. Les fournitures et accessoires de bureau sont également achetés dans la région,

Un contrat annuel de 600,000 francs a été signé avec une compagnie de transports de Saint-Laurent du Var. Cette compagnie assure tout le transport du personnel.

5/ Influence de l'économie indirecte.

C'est la redistribution des salaires. Il y a le phénomène stabilisateur que nous avons analysé précédemment à propos des salaires ouvriers et l'effet expansionniste des salaires des cadres.

En conclusion, nous pouvons noter la convergence entre les remarques faites au cours des paragraphes précédents et l'étude particulière d'une firme.

Ce qui nous a le plus frappés lors de notre étude, c'est la constante contradiction entre le fait d'attirer des entreprises et les obstacles qui sont ensuite dressés devant des initiatives privées.

Ces obstacles ont amené, quelquefois, les entreprises privées à s'associer pour lutter ensemble avec plus de poids contre les collectivités locales ou l'administration préfectorale.

Dans ce but, par exemple, une association pour la Promotion Industrielle de Villeneuve-Loubet" (A.P.I.V.I.L.) a été créée. Quinze entreprisse en font partie. L'article 2 de l'acte des statuts fixe ses buts:

- 1°.- promouvoir, par tous moyens à sa disposition, l'aménagement et l'équipement industriel de Villeneuve-Loubet, aussi bien dans l'intérêt des industriels implantés dans cette commune que dans l'intérêt général;
- 20.- rechercher des solutions aux divers problèmes communs aux industriels de Villeneuve-Loubet;
- 3° .- étudier et résoudre tout problème se rapportant directement ou indirectement à l'objet social".

Tous ces efforts des industriels sont faits dans le but d'obtenir une coordination et une continuation dans les décisions prises par les organismes publics.

Nous allons examiner quelles sont les initiatives prises par le secteur public pour remédier à cette crise et quelles sont les solutions administratives qui ont été adoptées dans ce but.

LES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES PLANIFIEES.

Depuis quelques années, la nécessité d'un aménagement volontaire s'est fait sentir. C'est vers lui que les différentes planifications orientent les économies régionales. Les collectivités locales, comme l'administration préfectorale, en organisent les investissements.

Avec le IVe plan (1962-1965) apparut véritablement la création des tranches régionales. Cette élaboration "s'est faite de manière très empirique et les difficultés rencontrées ont été nombreuses". (Administration publique. Coll. Thémis. PUF. p.191). Les essais de planification sont donc très récents, et cette étude nous montrera un embryon de planification en ce qui concerne le département des Alpes-Maritimes.

Pour arriver à coordonner les investissements de l'Etat et des collectivités locales, des commissions d'investissement ont également été créées. Nous avons étudié ces deux points: initiatives de l'État, initiatives des collectivités locales; et nous allons essayer d'un montrer la répercussion pour la zone comprise entre Antibes-La Brague et l'embouchure du Var.

A côté de ces initiatives publiques, nous avons analysé des sociétés régionales de développement qui regroupent des intérêts industriels locaux. Ce qui nous permettra de connaître des initiatives semi-publiques.

Après avoir examiné quelques uns de ces organismes sans en faire une étude exhaustive, nous analyserons les réalisations communales et départementales.

Nous ne devons cependant pas oublier que l'aménagement du territoire a une portée nationale. La France se trouve divisée en quatre zones: celle définie par les onze régions de programme où est accordée une prime de développement industriel; certaines zones du nord, de l'est et du centre où sont accordées des primes d'adaptation industrielle; les zones plus largement disséminées où ne sont accordées que des exonérations fiscales, et, enfin, la zone où aucune aide ne peut être en principe octroyée.

_

⁶ "La France", d'André de Lattre. Ed_Sirey, p.224-225.

La Côte d'Azur se trouve dans cette zone IV. Cependant, au début de novembre 1968, le Comité Interministériel de l'aménagement du territoire prit une importante décision Nice bénéficiera, à partir du 1er janvier 1969, de la prime de "localisation des activités tertiaires".

Nous reproduisons ici un extrait de l'interview du ministre Olivier Guichard qui a paru au mois de novembre 1968 dans "Nice-Matin".

"Il a été décidé d'admettre Nice parmi les zones qui ouvrent le bénéfice de la prime dite de localisation de certaines activités tertiaires instituée depuis l'année dernière par un décret du 24 octobre 1967....

"Par activités tertiaires" on entend définir tout ce qui n'est pas le secteur industriel ou agricole proprement dit. Ce sont, par exemple, les services d'administration des entreprises, les bureaux d'études, les laboratoires de recherches. C'est, en somme, la matière grise de l'économie...,

"Une prime de localisation a été créée l'année dernière pour inciter les activités tertiaires à se décentraliser. Cette prime peut atteindre 15% et même 20% du montant de l'investissement réalisé. Elle est évidemment soumise pour son octroi, à des conditions précisées par les textes qui exigent, notamment, la création de 10 emplois permanents ou de 50 s'il s'agit de services d'études ou de recherches, Vous en comprendrez la raison....

"Pour les régions du Midi; seuls bénéficiaient ainsi naturellement de la prime tertiaire: Marseille et Montpellier. C'est vous dire que l'extension de ce régime à Nice, qui a été décidé aujourd'hui, est tout à fait exceptionnelle. Mais elle se justifie par la position particulière de cette agglomération qui a une vocation européenne et internationale et qui dispose des moyens et de l'infrastructure nécessaires à l'accueil des activités tertiaires et, notamment, du secteur tertiaire supérieur comme les bureaux d'études ou les centres de recherches, ou les services de direction des entreprises, je pense, en particulier, à l'aéroport de Nice et à son université".

Cette mesure gouvernementale infirme la conclusion à laquelle nous étions arrivés précédemment.

I.- NECESSITE DE L'ACTION CONCERTEE.

Nous avons vu à quel point une coordination des efforts était nécessaire. Certains organismes s'efforcent de réaliser cette union indispensable. Nous allons en analyser quelques uns et plus particulièrement le "Comité d'Expansion Economique des Alpes-Maritimes" qui joue un rôle primordial.

1/ Comité d'Expansion Economique des Alpes-Maritimes.

Le Comité a été fondé le 10 juillet 1956, sur proposition de M. le Préfet des Alpes-Maritimes, et de M. l'Inspecteur Général de l'Économie Nationale, et en application des décrets n°54.1231 du 11 décembre 1954 et n° 61.72 du 20 janvier 1961. Ce Comité est régi par la loi de 1901 sur les associations et agréé par l'arrêté interministériel du 15 mai 1957. "Il constitue un carrefour, le seul où se rencontrent organiquement, à l'échelon départemental, des personnalités publiques et privées appartenant à des milieux économiques et sociaux très distincts". (Extrait de l'exposé de M.Cassin)⁷

⁷ Le Comité est divisé on doux sections: une section recherches, une autre promotion. M. Cassin est le président du Comité. Il a exposé au cours de l'assemblée générale du 14/3/1968, le rôle et l'organisation du Comité. Ce rapport a une des sources principales de cette partie de notre travail

Le Comité est à même:

1°/ d'assurer la coordination entre le département et le Conseil national des économies régionales;

2°/ de participer à l'action de droit privé:

- prévision économique
- aménagement du territoire
- industrialisation
- animation régionale.
- information
- justifications économiques
- interventions conjoncturelles

3°/ de participer à l'action de droit public:

- planification régionale
- bureau d'études du Conseil Général.
- Le comité est divisé en deux sections : une section de recherches, une autre de promotion.

La section recherches justifie, prépare et favorise des actions à entreprendre. La section promotion assure des activités économiques concrètes.

Le secrétariat du Comité comprend trois services placés sous la direction du Secrétaire général. Le premier service a des fonctions administratives; le second s'occupe des études économiques, et le dernier est un centre d'accueil et de documentation

Ce Comité a donc une composition et une action mixte: privée et publique.

D'autres organismes existent, mais ils sont soit privés, soit publics. C'est le cas de l'O.D.E.A.M.

2/ L'O.D.E.A.M.

Une société, dont le sigle était "Expansam", a été créée entre 1959 et 1961 pour aider le développement économique des Alpes-Maritimes. Elle fut dissoute en 1966. Au mois de février 1968, M. le Préfet Thomas a décidé la création d'un nouvel organisme qui est calqué sur celui des Bouches-du-Rhône.

L'objet de cette nouvelle organisation est de créer une commission pour l'étude des problèmes d'aménagement et d'urbanisme de la zone côtière du département des Alpes-Maritimes: O.D.E.ÀM. (Organisation départementale d'Etudes des Alpes-Maritimes). Cette dernière est née juridiquement le 5 mars 1968 par un arrêté préfectoral.

Le but de l'O.D.E.AM. est d'étudier les possibilités d'aménagement et d'urbanisme d'une vingtaine de cantons côtiers. Ces cantons sont divisés en trois secteurs: Nice-Vence-Cannes-Antibes-Grasse et Villefranche-La Turbie-Menton.

L'O.D.E.A.M. comprend trois niveaux:

- un conseil départemental
- un comité technique
- un groupe permanent d'études.

Il est présidé par le Préfet, et a pour membres:

- le président du Conseil Général
- les présidents des Chambres économiques
- le directeur départemental de l'équipement
- les maires des localités

- le trésorier payeur des Alpes-Maritimes

Récemment, en juillet 1968, une organisation similaire à l'O.D.E.A.M. a été créée, qui a pour but d'étudier les problèmes d'aménagement et d'urbanisme des cantons ruraux des Alpes-Maritimes (L'O.D.E.A.R.).

Face à l'O.D.E.A.M. un organisme privé a été fondé sur une initiative préfectorale. Récemment, en juillet 1968, une organisation similaire à l'O.D.E.A.M. initiative préfectorale.

3/ Le Bureau d'industrialisation, le Comité de liaison.

La date de la création de "DEFACTO", bureau d'industrialisation, peut être fixée au mercredi 6 mars, jour où M le Préfet Thomas a réuni des personnalités élues et des représentants des milieux économiques du département pour étudier les possibilités de création d'un tel Bureau.

Cet organisme a pour but de promouvoir la vocation industrielle des Alpes-Maritimes, en recherchant les entreprises susceptibles de se transférer ou de créer des activités nouvelles dans le département et en facilitant leur installation.

Le Bureau peut favoriser cette action dans la mesure où, sur le plan national, il entretient des contacts permanents avec l'administration et des organismes parisiens compétents et où, sur le plan local, il aide les chefs d'entreprises désirant venir s'établir dans le département.

Cet organisme est essentiellement privé mais il est néanmoins étroitement lié à l'administration:

Un Comité de liaison et d'action économique a été créé à la suite des mouvements de mai⁸. M. Barrière définit ainsi les raisons qui ont provoqué la création de ce Comité: "(c'est à cause) de l'isolement dans lequel nous nous sommes trouvés pendant les journées de mai, où nous aurions souhaité que se fasse entendre dès le premier jour, la voix des responsables de l'économie. Au delà de l'affrontement, au delà de l'apathie conservatrice et de l'anarchie destructrice, il y a place pour une économie concertée; encore faut-il en créer les structures, en proclamer les règles et en accepter le jeu".

nous voyons que cet organisme est né d'une situation conjoncturelles et que son but dépasse largement le cadre de notre étude. Nous l'avons cité pour montrer que le département possède de nombreux organismes qui ont pour but le développement industriel des Alpes-Maritimes ainsi que la défense des intérêts de L'industrie régionale.

4/ Conclusion.

Le département possède des organismes qui peuvent aider un industriel désirant venir s'implanter dans la région. D'autre part, ce chef d'entreprise peut s'affilier à des associations locales pour la défense de ses intérêts. Ces associations peuvent être départementales comme le Comité de liaison mais également plus localisées comme l'A.P.I.V.I.L.

Enfin, comme partout ailleurs, des associations naissent dans le but de promouvoir les méthodes modernes de l'économie appliquée.

L'article premier des statuts indique que le but de l'association est: "d'étudier les conditions de création et les modalités de fonctionne ment d'un organisme qui mettrait à la disposition des administrations publiques et privées de la région niçoise, les possibilités offertes par l'utilisation en commun d'un puissant ordinateur".

Tous les organismes qui veulent promouvoir l'activité industrielle du département travaillent en étroite collaboration avec les personnalités locales.

⁸ Lire à ce sujet, l'interview de M.L.P.Barrière dans le n°5 d'Économie 06

Nous allons étudier maintenant les lieux d'installation possible pour les industries, et les avantages qu'elles peuvent obtenir des administrations locales.

II. LA POLITIQUE COMMUNALE DES ZONES INDUSTRIELLES.

Il existe diverses catégories de zones industrielles dans le département. Nous avons étudié celles qui se situent dans la région analysée et les avons classées dans l'ordre suivant:

- a) zones industrielles faisant l'objet de plan d'urbanisme.
- b) zones industrielles aménagées par des collectivités publiques. Ces deux types de zones seront examinés en détail.

Le Comité d'expansion économique établit trois autres types de zones:

- les zones industrielles de fait qui n'ont bénéficié d'aucun aménagement préalable tais qui se sont formées progressivement grâce à l'implantation successive d'industries. Ce type de zones n'est pas compatible à notre avis, avec le type "a)", si le plan d'urbanisme est postérieur à l'implantation de certaines entreprises;
- les zones où des établissements industriels importants se sont fixés en dehors des autres zones. C'est le cas d'IBM., de la TIF., et de CSF. que nous avons examiné dans notre deuxième partie;
 - et enfin les terrains qui seraient susceptibles d'être cédés à des industries.

Cette classification peut, en vérité, se combiner avec le type "a); aussi nous adopterons le plan suivant qui n'est pas calqué sur une classification déjà existante, mais qui nous semble représenter plus simplement la réalité.

- 1/ Les zones industrielles de fait avec ou sans plan d'urbanisme.
- 2/ Les zones aménagées par des collectivités publiques.
- 3/ Les zones aménagées par des collectivités publiques.

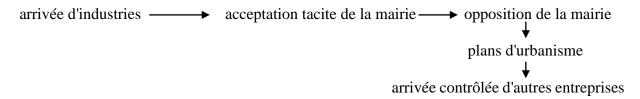
1/ Les zones industrielles de fait.

Les zones industrielles de fait sont les plus nombreuses. Partout où trois ou quatre entreprises se sont groupées se crée une zone industrielle de fait. La plupart se situent évidemment autour des grandes villes (Cannes, Antibes, Grasse, Nice); mais la plus importante est celle du Logis de Bonneau. Les industries sont venues s'implanter dans ce quartier pour les motifs analysés précédemment. Les communes n'adoptent que très rarement une politique industrielle régulière. Et ces zones industrielles de fait sont très souvent ignorées, au départ, des collectivités locales. Puis, par la suite, leur développement est entravé par ces mêmes collectivités locales. Lorsque nous écrivons que ces dernières ignorent la création de zones de fait, cela paraît à priori absurde, car toute industrie doit demander un permis de construire à la mairie. En fait, bien souvent il s'agit ici de "petite politique"; prenons un exemple de cette ignorance voulue, de cette "petite politique" (nous parlons, bien sûr, d'une époque où une politique départementale n'existait pas encore, où l'O.D.E.A.M. n'était pas créé).

Les élus du département ont mis longtemps à prendre des décisions précises sur sa vocation économique. Tantôt ils proclamaient les vertus du tourisme en affirmant son monopole, estimaient nécessaire la création d'un contrepoids grâce à l'industrie. Les responsables des collectivités locales avaient donc toute latitude pour orienter la gestion de leur commune. C'est ainsi que le développement industriel de certaines zones s'est fait grâce à une mairie communiste" qui pensait attirer ainsi des électeurs. Ces zones se créaient là où les industries désiraient s'implanter sans tenir compte d'un développement, futur et presque certaine de ces quartiers. C'est ainsi que des zones côtières sont devenues zones industrielles. Cependant, ces mairies "ignoraient" ces zones de fait, car elles savaient très bien que le département, comme les localités voisines; n'approuvaient guère cette politique. C'était une

sorte d'entente tacite ou inconsciente entre les industries et la mairie. Peu de temps après, la couleur politique changeait; à un maire communiste succédait un maire centriste ou de droite. La présence d'industries sur ces zones le gênait alors pour pratiquer une politique touristique; d'où une petite guerre entre la collectivité locale et les chefs d'entreprises. C'est pour éviter ces sortes de désagréments que furent créés des plans d'urbanisme.

Établissons un petit schéma pour résumer ceci:



Nous voyons donc les hésitations d'une commune à accepter une politique générale en matière industrielle. Villeneuve-Loubet a eu sa zone industrielle de fait dans les conditions décrites précédemment; actuellement, cette même zone est planifiée: 37 hectares.

Antibes voulait créer une zone semblable au lieu-dit: le Pylone. Des études furent menées pendant cinq ou six ans durant lesquels on a annoncé sa création et sa suppression. Il paraît que le projet est définitivement abandonné.

Il est difficile de placer telle ou telle zone dans une catégorie ou dans une autre; c'est une classification purement théorique, car la zone du "Pylone" aurait très bien pu être classée dans les zones à vocation industrielle.

2/ Les zones à vocation industrielle.

Ce sont celles qui sont ouvertement classées industrielles mais qui ne bénéficient d'aucun avantage et d'aucun aménagement.

La création de ces zones est plus récente et vient du fait que les collectivités locales ont conscience des inconvénients des zones de fait. Il s'agit de planifier les futures zones industrielles en établissant à l'avance un plan d'urbanisme réservé à l'industrie.

Historiquement, ces zones sont apparues après les zones de fait et sont plus récentes; depuis cinq ans, à peu près, on délimite d'une manière sérieuse les terrains à vocation industrielle.

Le département compte de nombreuses zones à vocation industrielle, par exemple 25 hectares Contes, 12 hectares à Breil, 15 hectares au plan de Grasse, 5 hectares à Mouans-Sartoux, 4 hectares à Sospel. Il n'en existe que deux dans la région qui fait l'objet de notre étude: la zone de Villeneuve-Loubet, 37 hectares que nous avons analysée dans la zone de fait et qui devient simplement, grâce à l'existence d'un plan d'urbanisme, zone à vocation industrielle; et une zone de 20 hectares qui existe à Cagnes/sur /Mer, mais cette zone n'attire guère les industriels et on peut parler d'un échec. En fait, il y a échec pour presque toutes ces zones.

Pourquoi les industriels ne sont-ils guère attirés?

Tout d'abord, le prix de ces terrains est excessif. Un industriel paie le même prix au m2 qu'un particulier qui veut construire une villa. Voici par exemple; le prix de quelques zones:

- au Logis de Bonneau: 20 à 30 Fr- le m2;
- au Pylone 25 le m2.

Ces prix sont ceux qui ont été payés par des industriels il y a plus de six ans. Aujourd'hui ces mêmes terrains excèdent certainement 100 francs le m2.

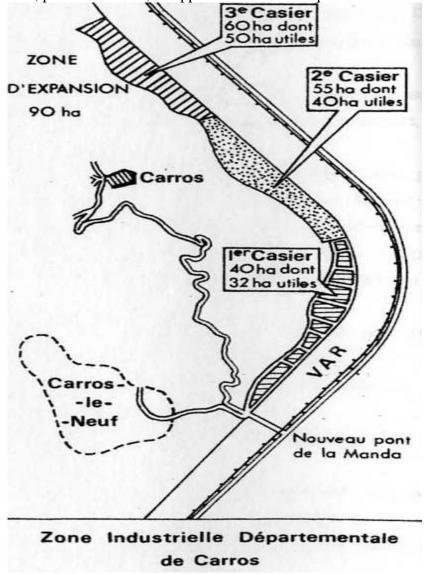
D'autre part, ces terrains ne possèdent aucun avantage particulier comme on pourrait le penser: électricité axiale, routes, égouts, réseau téléphonique....

Enfin, ces zones sont concurrencées par celles qui ont été aménagées par des collectivités publiques.

3/ Zones industrielles aménagées par les collectivités publiques.

Il en existe six pour le département: Menton, Cannes, La Frayère, La Trinité, Drap, et les deux que nous avons étudiées: Saint-Laurent-du-Var et Carras.

Nous renvoyons la zone de Carros au chapitre suivant car c'est la seule zone industrielle française qui soit entièrement gérée par une collectivité publique. La zone de Saint-Laurent du Var a été réalisée par le Comité d'expension. Elle a une superficie de 25 ha. Elle se situe à l'embouchure du Var, à deux kilomètres de l'agglomération de Saint-Laurent. Les terrains ont été gagnés sur le fleuve; de ce fait, ils sont la propriété du département ou, plus exactement, ils appartiennent à l'État qui les revendra au département



ces terrains gagnés sur le lit du fleuve ont été ajoutés des terrains limitrophes appartenant à des particuliers.

Une nouvelle récupération sur le Var est prévue; elle ajoutera à la zone actuelle 14 à 15 hectares.

Les industriels se sont groupés pour aménager la zone, ce qui donne un prix de 30 à 40 fr au m2.

Une association syndicale libre "groupement des participants à la zone industrielle de Saint-Laurent du Var" s'occupe de l'entretien de celle-ci. 50 entreprises, environ, se sont installées en cet endroit, ce qui démontre bien le succès de ce genre d'aménagement.

En conclusion, nous pouvons donc estimer qu'il y a échec des zones rie fait, ou des zones à vocation industrielle, mais succès des zones aménagées. Nous verrons que ce succès est contestable; s'il est, certain pour Saint-Laurent, il n'est pas évident pour Carros. Les entreprises privées estiment même que la création de la zone de Carros est un échec.

III.- VERS UN ESSAI DEPARTEMENTAL : GARROS.

1/ Naissance du projet.

Nice compte de plus en plus de petites et moyennes entreprises. Les quartiers de Saint-Roch, Riquier, devenaient de plus en plus bruyants. Les petites et moyennes entreprises ne pouvaient augmenter la superficie de leurs locaux; les moyens de communications devenaient de plus en plus difficiles, la traversée de la ville étant quasi-obligatoire pour atteindre ces quartiers.

Dès 1960, la préfecture s'est intéressée à ce problème, et des études ont été entreprises pour arriver à déterminer l'emplacement d'une future zone industrielle qui permettrait de dégager Nice-ville des inconvénients de ce trafic poids lourds.

D'autre part, on commençait à prendre conscience du problème de la décentralisation des usines par rapport aux grandes villes. L'idée de l'usine dans la campagne, à proximité des grands centres urbains, commençait à être acceptée par les urbanistes.

Après plusieurs hésitations, les personnalités choisirent une zone située à 20 kms du centre Le Nice et à 13km de l'aéroport. Cette zone serait construite en partie dans le lit du Var, fleuve de type méditerranéen ayant son embouchure entre l'aéroport et Saint-Laurent du Var.

Initialement, deux localités furent intéressées par la réalisation de cette zone: Gattières et Carros. Bientôt, Gattières, pour des raisons de politique locale, de la société fondée à cette occasion.

Le premier "casier" de la zone industrielle départementale, d'une superficie totale de 40 hectares, fut réalisé sur la rive droite du Var, en amont du pont de la Manda. Une digue de 2.600 mètres a été construite et remblayée avec 850 000 m3 de matériaux. L'inauguration de la zone industrielle départementale de la Manda eut lieu le 14 octobre 1966. Elle est exclusivement un établissement public. La préfecture des Alpes-Maritimes réalise les travaux et vend seule les lots à bâtir.

C'est à notre connaissance, la seule expérience en France d'une zone industrielle faite par une collectivité publique et dont les terrains sont vendus par elle-même; généralement, des sociétés d'économie mixte gèrent detelles entreprises.

2/ Analyse de la zone industrielle de Carros.

De la fin de 1966 au début de 1967, la zone industrielle départementale de la Manda devient zone industrielle de Carros. Elle prend le nom de la localité où elle est située.

a)Description de la zone.

Cette zone se trouve à 20km du centre de Nice, mais la commune de Nice a ses limites à quelques centaines de mètres d'elle, sur la rive gauche du Var.

Un pont relie la rive droite à la gauche, c'est le pont de la Manda.

De ce pont à l'aéroport, la route nationale 202 a été doublée; elle a actuellement deux voies séparées avec les caractéristiques d'autoroute. Les centres urbains ne sont qu'à quelques minutes.

La zone industrielle départementale atteindra 155 ha dont 122 seront utilisables. Une zone d'expansion supplémentaire, sur les terrains limitrophes, de 90 hectares, est possible. La superficie totale se chiffrerait alors è 245 hectares.

Trois casiers sont prévus; à l'heure actuelle seul le premier est réalisé. Il a une superficie de 40 hectares dont 32 utilisables. Le deuxième casier est en voie de construction. En janvier 1969, la digue de remblayage était presque terminée, telles sont les caractéristiques du premier casier? Celui-ci est divisé en huit îlots, délimités bar des routes transversales, et comprend 44 lots vendables. Un lot est rservé au service commun oui est géré par l'association syndicale des propriétaires. Ensuite, deux zones de protection, une des puits, et l'autre d'hydrogéologie s'y ajoutant.

Les îlots sont desservis par cinq kilomètres de route et 1000 mètres de canalisations. Des réservoirs de 1120 m3 assurent l'addiction d'eau potable. L'évacuation des eaux usées est assurée par un réseau de 5500 mètres e tandis qu'un canal de 4750 mètres restitue les eaux pluviales d'écoulement au lit du Var. Le réseau téléphonique nécessite 34 000 mètres de câbles.

Au 1er janvier 1969, une seule usine fonctionne. Ce sont les établissements Griesser qui emploient environ 200 ouvriers. Cinq autres usines sont en construction.

b) Démarches administratives pour l'acquisition d'un terrain.

La zone industrielle départementale de Carres est en principe apte à recevoir toute entreprise non classée en première catégorie suivant la loi du 19 décembre 1917. Une deuxième restriction est formulée à l'article 19 du règlement: "Il est interdit à tout établissement implanté dans le lotissement d'émettre soit des fumées, soit des suies, soit des poussières, soit des gaz toxiques, corrosifs ou malodorants, susceptibles d'incommoder le voisinage ou de polluer l'atmosphère, ou de nuire à la santé et à la sécurité publique, à la production agricole, à la bonne conservation des monuments ou à la beauté des sites". L'industriel désirant s'implanter dans la zone devra remplir tout d'abord des formulaires de demande qui seront examinés par le Comité de gestion. Ce Comité est une émanation du Conseil général et des principaux organismes économiques du département.

Une fois l'emplacement du lot déterminé, avec l'accord de l'industriel, on procède à la signature d'un arrêté administratif de cession évitant ainsi les frais supplémentaires de notariat.

Le prix du terrain est actuellement de 33,20 le m2, auquel s'ajoute le règlement de la TVA qui est ramené au taux le plus faible après en énoncées par gagement de réaliser les constructions énoncées par l'acte⁹. A cela, s'ajoutent également les frais d'inscription à la conservation des hypothèques (moins de 1%).

Qelles sont les aides fiscales que peut obtenir l'entreprise?

En dehors de l'abaissement du taux de la TVA, une réduction de 50% de la patente peut être obtenue pendant cinq ans si les entreprises remplissent les conditions prévues au plan national par les textes réglementaires. Une non imposition des plus-values foncières est accordée aux entreprises qui ont obtenu l'agrément pour bénéficier de la réduction des droits de patente.

La procédure d'acquisition du terrain est un léger frein à l'initiaive privée. En effet, les fonctionnaires de la préfecture se plient difficilement aux exigences des contacts avec le secteur privé. Les relations d'affaires doivent avoir lieu entre 8 h.-midi et 2 h-6 h. d'autre part, la procédure à suivre étant assez longue (environ trois mois), il peut arriver que l'industriel se lasse

⁹ Avant novembre 1968,1e taux de 16,66% pouvait être abaissé à 4,53%.

d'une telle lenteur. Il est à noter que plus de 50 d'entre eux ont manifesté le désir de s'installer dans la zone, alors qu'une dizaine à peine ont fait de leur intention une réalité. Mais d'autre part, le groupement des procédures par l'administration avant l'achat du terrain est un avantage car, dans bien des cas, ces demandas sont postérieures à l'acquisition du terrain (ex.: permis de construire). De plus, le fait d'acheter un terrain avec l'infrastructure de base est un gain de temps mais il n'est pas da au statut juridique de la zone industrielle départementale.

L'atout de la zone industrielle de Carros dans l'avenir ne sera peut-être pas du uniquement au fait de cette infrastructure, mais également à la création d'une ville nouvelle: Carros le Neuf.

3/ Carros le Neuf.

" La réalisation de la zone industrielle départementale de Carros a été à l'origine de l'ensemble de Carros le Neuf. Une enquête a montré que le logement des ouvriers représente un intérêt primordial pour M.M. les industriels désirant se décentraliser; cet intérêt est doublé de la nécessité d'absorber la formidable poussée démographique dont les prévisions sont confirmées par la réalité. Cette idée dépassait alors le cadre d'un simple groupe d'habitations pour devenir une cité moderne munie de tous les équipements imposés par les conditions de notre société".

La réalisation de Carros le Neuf aura lieu au sud-ouest de la zone industrielle départementale. On prévoit 1600 logements pour les deux premiers casiers; la ville finie, Carros le neuf comptera 3000 logements, ce oui correspond, à peu près, à une population de 10 à 12.000 habitants.

Au mois de mai 1964, le Conseil municipal de Carros délibéra en extrait d'une circulaire préfectorale.vue de la création de cette ville nouvelle, ainsi que le Conseil général quelques jours plus tard. Depuis 1964, toutes les démarches administratives préliminaires ont été faites (accords des différents ministères, avis du Conseil d'architecture....).

En novembre 1965, le Centre national d'études techniques des HLM. a fait savoir que les dépenses d'infrastructure seront a peu près équilibrées par les recettes, mais que les équipements de superstructure, c'est-à-dire l'ensemble des équipements collectifs laisseront apparaître un déficit malgré, les subventions qui seraient raisonnablement espérées de l'État. Il est à noter que ce déficit est assez habituel dans les opérations de ce genre et qu'il est généralement supporté par la commune, en contrepartie de l'avantage économique et social qu'elle en retirera. Les prévisions des dépenses de travaux s'établissent ainsi:

- les dépenses d'infrastructure s'élèveront à 56 716 485 fr, qui seront financées pour 45 751 940 Fr par la vente des terrains et la participation, d'une part, des constructeurs, et, d'autre part, par les subventions (notamment du FDES) qui s'élèveront à 2 559 729. Enfin, la différence estimée à plus de 8 425 000 f2r sera couverte par un emprunt réalisé par l'Office départemental sous la garantie de la commune de Carros;
- les dépenses des travaux de superstructure sont estimées à plus de 22 600 000/1 le financement sera assuré par des subventions des différents ministères intéressés; la différence sera couverte par un emprunt similaire à celui lancé pour couvrir le déficit des travaux d'infrastructure.

Les travaux d'infrastructure ont commencé durant l'été 1968. L'acquisition des terrains eut lieu dès le mois de mai 1967, après apparait été publiée, les travaux d'utilité publique les premiers travaux de terrassement commencèrent la même année. La première tranche des travaux sera terminée en 1970.

Quel avenir peut prévoir cette réalisation départementale de Carros? Cela fait plus de deux ans que cette zone industrielle est réalisée. Seule une entreprise (les établissements Criesser) est, construite et produit. Trois autres sont en construction; elles entreront en activité durant l'été 1969.

En 1966, lors de l'inauguration de la zone, M le Préfet JP. Moatti prévoyait l'installation de 42 entreprises donnant dès 1967 de l'emploi à 2500 ouvriers et à 4000 personnes en 1971.

En 1968, un peu plus de 200 employés travaillaient dans la seule entreprise jusqu'alors implantée. Peut-on parler d'un échec de la zone industrielle départementale? Nous ne le pensons pas, mais son succès est lié à la réussite de Carros le Neuf.

Nous sommes arrivés à la conclusion suivante: à notre avis, la réalisation de la ville nouvelle aurait da précéder celle de la zone départementale, ce qui aurait incité les ouvriers à quitter les HLM niçois pour venir s'établir dans un site plus agréable et se trouver à quelques centaines de mètres du lieu de leur travail. Le slogan de la zone serait ainsi réalité: "Vivez et travaillez là où vous aimeriez passer vos vacances".

CONCLUSION GENERALE.

Nous avons analysé les différentes tentatives de planification des zones à vacation industrielle, et nous avons constaté que beaucoup de tentatives étaient soldées par des échecs. Quelles en sont les causes? Nous en discernons principalement deux:

- tout d'abord, les réalisations effectuées jusqu'à nos jours manquent de coordination à l'échelon régional, les initiatives isolées tiennent souvent grâce à la volonté de quelques personnalités, mais ne sont point issues d'un plan d'urbanisme général;
- enfin, de Menton à Cannes, la Côte d'Azur n'est qu'une conurbation. Un développement local est dû à l'initiative de quelques entrepreneurs; des zones sont tantôt déclarées à vocation industrielle, tantôt deviennent terrains à lotissements.

Ce manque de plan d'urbanisme a, jusqu'à nos jours, entravé le développement harmonieux et cohérent de la région. Ces inconvénients disparaitraient si une politique d'aménagement prévisionnelle était mise en œuvre.

L'O.D.E.A.M. commence à étudier un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) pour la Côte d'Azur. En prenant comme point de référence la région que nous avons examinée dans notre étude, nous allons établir des lignes directrices pour l'aménagement territorial. Trois idées maîtresses se dégagent de notre analyse:

- 1) nécessité d'un aménagement permettant Une activité annuelle;
- 2) une innovation souhaitable: "Les sites industriels peur firmes";
- nécessité d'engager une politique du tourisme. Le premier souci de tout planificateur est de réduire les à-coups. Notre région connaît un cycle saisonnier trop marqué; pour le réduire, aux activités estivales doivent se substituer des activités annuelles. L'activité annuelle peut être en partie assurée par le développement des zones industrielles et par la nécessaire promotion des firmes à vocation internationale.

La politique des zones industrielles est nécessaire, mais cette nécessité vient du fait que les entreprises sont paralysées et étouffent au sein des villes. Il faut donc créer pour elles un cadre d'accueil extérieur à la ville: c'est le but de la zone industrielle. Mais celle-ci ne permettra pas une expansion réelle de la région. Elle lui permet de suivre le rythme de progression sans pour autant augmenter le taux d'expansion réel, la différence entre le taux d'expansion moyen des départements français et le taux d'expansion moyen des Alpes-Maritimes.

Ce taux d'expansion peut être obtenu par la promotion des firmes qui s'avère nécessaire. Leur implantation doit être encouragée par une aide nationale et régionale. Cette aide revêt deux formes:

A) Aide juridique.

Des textes législatifs comme celui de l'aide aux entreprises tertiares venant s'implanter dans les Alpes-Maritimes, sont un atout considérable. Ces textes doivent favoriser les Alpes-Maritimes dans le domaine de l'implantation de "firmes propres", particulièrement les sociétés d'électronique et les centres d'études et de recherches.

Si l'Etat, par exemple, décide de promouvoir les industries électroniques, le fait d'aider les premières unités qui veulent s'implanter permettra une fois cette aide terminée, de faire un effet "boule de neige."

Des entreprises d'électronique viendront plus facilement s'installer dans la région si d'autres y sont déjà.

B) Aide financière.

Elle va de pair avec l'aide juridique. Il s'agit de créer des allègements d'impôts, des facilités de crédit, de donner des subventions aux firmes désireuses de venir s'établir dans la région.

Cependant, une autre nécessité s'impose à l'échelon régional: la création de "sites industriels pour firmes". Cela revient à créer des zones à vocation industrielle pour les firmes. Nous avons constaté que les sociétés modernes s'installaient généralement au vert, dans un très joli cadre. Pourquoi ne pas prévoir plusieurs sites destinés à accueillir des grosses entreprises pendant qu'il en est encore temps? Des collines, des portions de territoire à flancs de coteaux, des terrains bien exposés peuvent être déclarés "sites réservés à des firmes". Il ne faut pas oublier que ces sites ne doivent pas être trop éloignés d'une route, ou autoroute, qui les mettra à moins d'une demi-heure de l'aéroport. Cette restriction limite déjà beaucoup leur recherche.

Si des décisions ne sont pas prises dans ce sens, nous pensons que la région arrivera vite à saturation en ce qui concerne l'implantation de firmes internationales.

Cette vocation industrielle ne peut faire oublier la Côte d'Azur touristique. Faut-il condamner toute l'infrastructure déjà existante? Non, simplement le tourisme doit se reconvertir selon des données nouvelles.

Le tourisme de demain n'aura que peu de ressemblance avec celui d'aujourd'hui. Il se déplacera géographiquement et les touristes européens se retrouveront en Australie ou en Inde. Mais la Côte d'Azur verra fortement augmenter le nombre de ses résidents secondaires. Si l'avenir se situe dans ce domaine, un effort doit être fait dans ce sens et particulièrement on ce qui concerne les voies de communication.

Le gain de temps étant le facteur primordial de toute bataille économique, les Alpes-Maritimes, pour résoudre leurs problèmes, devront avoir retenu les options de leur aménagement au plus tôt.

L'ère des actions en ordre dispersé est révolue; seule, une politique d'aménagement pourra permettre ce nouveau démarrage.

M. TABARY.

TABLE

Introduction

Bibliographie

Nécessité d'une reconversion de l'économie azuréenne
Bref historique de cette économie
Limites géographiques de notre étude

Première partie

Caractères généraux de l'économie azuréenne Evolution de la population Différents secteurs d'activité

Deuxième partie

Les implantations industrielles spontanées
Problèmes d'installation
Problèmes de fonctionnement
Conséquences économiques
La Texas Instruments France

Troisième partie

Les implantations industrielles planifiées Comité d'expansion économique des A.Mmes O.D.E.A.M.

Bureau d'industrialisation

Politique communale des zones industrielles Zone industrielle de Carros

CONCLUSION

J. MEYRIAT. - La Calabre, une région sous-développée de l'Europe méditerranéenne. (A.Colin - Fondation Nationale des Sciences politiques - 1960 - 331p.)

Bien que paru depuis quelques années, le livre publié par J.Meyriat, assisté de divers collaborateurs, n'a pas perdu de son intérêt. Peu de synthèses ont été faites depuis lors sur la Calabre, si l'on met à part l'ouvrage de L.Gambi (Calabria - UTET - 1965). De plus, la convergence multidisciplinaire des auteurs est un exemple de ce qui est souhaité pour progresser plus vite dans la compréhension des phénomènes sociaux. A des détails statistiques près, ce travail demeure la meilleure introduction, en langue française, à ce monde complexe de la Calabre, une des plus belles régions de l'Italie, que l'isolement géographique et historique a enfermée dans le sous-développement.

Après une préface de J. Meyriat, explicitant les buts de l'entreprise, Mlle A.M. Seronde présente la région, terre montagneuse, dissymé trique, marquée par la violence de l'érosion. la brutalité climatique. Occupée par une population dense (137 habitants au km2) et prolifique.surtout agricole, la Calabre est chargée d'une histoire longue, variée, au cours de laquelle la misère est une compagne fidèle. M. de Soultrait prend alors le relais et, en économiste, analyse les activités régionales. dresse un tableau très clair des secteurs productifs calabrais et/à la fragilité et à l'instabilité d'une économie qui est à un tournant, devant 1! espoir de l'industrialisation. Mile Seronde nous donne un autre chapitre sur la réforme agraire, étudiant la situation avant 1950, la législation adoptée, les réalisations obtenues. M. Nouat continue par un chapitre sur la réalité sociale montrant les fondements de la société calabraise, ses blocages et ses forces de progrès. Il appartient à P. Lengrand et J. Rovan d'apporter une étude très séduisante sur "il costume" mettant en lumière les comportements des 6alabrais (isolement, anarchie, introversion, pessimisme, peur, viclence...). Elle se continue par le travail d'E. Cassin sur la vie religieuse, avec la découverte des îlots d'Italo-Albanais et protestants. Enfin, J. Besson se consacre à un chapitre sur la géographie électorale.

Plein d'enseignements, ce livre a toutefois une lacune, l'absence d'un chapitre sur les villes. De même, une plus grande coordination eut été souhaitable entre les auteurs. Le résultat est, en tous cas, très positif.

* * *

B.JANIN. - Une région alpine originale, le VAL d'AOSTE. Tradition et renouveau. (Imp. Allier - Grenoble -1968 - 583 p.)

La thèse de B. Janin apporte une contribution décisive à la connaissance du Val d'Aoste. Son ouvrage, d'une élégante présentation, étudie cette région italienne avec clarté et rigueur. La lecture en est toujours aisée, l'intérêt scientifique faisant bon ménage avec l'agrément d' un style alerte.

Dès l'introduction, le problème est clairement posé. Le Val d'Aoste (3.262 km2) est un pays frontière, à la charnière des Alpes, un vaste quadrilatère (80 km 0-E sur 40 km N-S.), parcouru par la Doire Baltée et enclavé par les plus hauts reliefs de l'Europe. Région d'abri, où monta gne et vallée vivent en harmonie, elle a été tour à tour lieu de passage et monde fermé. Il en découle un particularisme ethnique et linguistique jaloux, mais depuis une cinquantaine d'années des mutations profondes ont lieu.

La première partie (pp.23-112) présente en détail la puissante originalité de la nature valdotaine. Par sa structure, le Val d'Aoste est une région de contact entre les Alpes occidentales et centrales, avec des éléments de massifs centraux, et de la zone intra-alpine à l'ouest, des éléments des massifs cristallins internes et de la zone de schistes lustrés à l'est. Ce pays de hautes terres (alt. moyenne: 2.106 m.) est cependant bien aéré grâce à une active érosion, glaciaire et post-glaciaire. La raideur des versants, la faible ouverture des vallées limitant l'insolation, la pauvreté des sols restreignent les possibilités économiques, mais en revanche, les couloirs de circulation vers les cols un avantage certain. Le climat est caractérisé par la faiblesse des précipitations, à minima d'hiver (région APEH), un enneigement modéré, la prépondérance des

vents d'ouest, des températures plus favorables que sur le versant français. Ce climat sec et lumineux, non exempt de rudesse, a de multiples conséquences, notamment sur la répartition étagée de la végétation. Celleci monte plus haut que partout ailleurs dans les Alpes; 20 % de la super ficie appartiennent aux forêts (essentiellement des résineux, des mélèzes surtout), 25 % à des alpages. Ces éléments naturels se regroupent en deux unités régionales, la Montagne et la Grande Vallée. C'est là, au total, une montagne hospitalière.

La deuxième partie (pp.113-333) analyse la destinée économique et humaine du Val d'Aoste, à la fois cellule et carrefour. Peuplée précocement dès le néolithique, la région a connu une période brillante avec la colonisation romaine. Le pays des Salasses devient la Vallis Augustana. XIIIe siòcle, la circulation alpine est détournée depuis les cols du Petit et du Grand Saint-Bernard vers ceux du Simplon et du Gothard. La fonction e transit disparaît tandis que les relations locales restent vigoureuses. Le particularisme valdotain se forme alors et se marque par la diffusion de la langue française et par une tradition autonomiste. De 1718 à 1861, la région vit dans le cadre d'une économie autarcique. L'agriculture repose sur l'agriculture vivrière et l'élevage. La métallurgie bois prend une grande place qui déclinera cependant assez vite. La croissance démographique est lente à cause de la faible natalité (et aussi par le jeu d'une mortalité assez forte liée au fléau du crétinisme). L'émigration sévit sous toutes ses formes. Les cinquante premières années de l'Unité sont le prélude aux transformations récentes. L'intégration jeune et pauvre Etat italien, la séparation de la Savoie, l'arrivée du chemin de fer provoquent une crise économique grave (ruine industrielle, ma rasme agricole). Malgré l'attachement à leur terre, les Valdotains émi grent en grand nombre. Mais à la fin de cette période, les choses changent. La Grande Vallée s'industrialise grâce à l'hydro-électricité; le complexe sidérurgique de la Cogne se développe à Aoste. Des usines chimiques s' implantent (fibres artificielles à Châtillon), scieries et fromageries se multiplient. Toutefois, de 1951 à 1961, cette industrie marque le pas. Une nouvelle activité a heureusement fait son apparition: le tourisme. Bien que débutant dès le XIXe siècle, le tourisme ne connaît sa grande époque qu'avec l'ouverture des routes de montagne et l'équipement des stations (Breuil-Cervinia est créée en 1934-39). Son importance grandit après la deuxième guerre mondiale. De 1958 à 1966, la fréquentation touristique a doublé mais c'est un tourisme de court séjour essentiellement estival (80 % des nuitées) et d'origine italienne (88.7 % des nuitées en 1966), bien que la clientèle étrangère, française surtout, progresse régulièrement. La capacité d'hébergement hôtelière suit avec difficulté l'augmentation du nombre des clients. La "para b c'ellerie" (comping, colonies de vacances) s'adapte mieux. La valeur économique de ce turisme est encore modeste (100 du revenu régional contre 70% à l'industrie). Son avenir est pourtant prometteur car l'ouverture des tunnels routiers du Grand Saint-Bernard (1964) et du Mont-Blanc (1965) lui apporte la masse des voyageurs en transit. La "grande sacrifiée" est l'agriculture. Desservie par la nature, par l'abondance des petites propriétés, souvent morcelées, par la lenteur de la diffusion des progrès culturaux, elle est en déclin. Le seul succès enregistré est celui de l'irrigation. L'élevage, encore important (50.000 bovins) et dont dérive la fabrication d'un fromage apprécié, la fontine, est pareillement en crise. Au total, l'agriculture ne représente plus que 10% du revenu régional.

Ces mutations économiques ont leur réson dans les aspects démographiques. Le Val d'Aoste compte 107.000 habitants. Les départs à l'étranger deviennent négligeables. Depuis 1912, les mouvements migratoires sont inversés. Les Piémontais arrivent d'abord, suivis par les Vénitiens, puis les méridionaux (Calabrais surtout). L'italianisation du Val d'Aoste progresse. Exode rural et immigration concentrent la population dans la grande Vallée. Le vieillissement, bien accentué, n'est freiné que par les apports extérieurs. Des aspects nouveaux apparaissent ainsi et ils semblent irréversibles car le Val d'Aoste, par les tunnels, ne sera jamais plus un monde clos.

Pour l'heure, les contrastes sont saisissants et leur étude justifie une troisième partie: les <u>aspects régionaux</u> (oo.335-526). <u>La montagne</u>,
affaiblie par l'exode, conserve ses traits archaïques et sa tradition valdotaine, surtout la moyenne montagne, alors que la haute montagne est
revigorée par le tourisme. Une subdivision régionale peut y être observée
avec l'ouest qui est un pays de hautes terres contrastées (avec Courmayeur)

l'est où s'opposent hautes et basses vallées (avec Breuil-Cervinia), le centre, un monde en transition. La Grande Vallée est l'axe essentiel. Sur ce - lui-ci, la haute et la basse vallée font figure de couloir (la barre étant toutefois plus industrialisée). La moyenne vallée est le coeur du Val d'Aoste. L'agriculture y conserve une belle place mais moindre que l'industrie (11.000 salariés sur les 18.000 du Val d'Aoste). C'est l'usine de sidérurgie de la "Cogne" qui est l'établissement principal (4.600 salariés). Deux petits centre urbains s'y sont développés, le centre industriel de Châtillon, la station thermale et mondaine de Saint-Vincent. Ceux-ci sont dominés par une petite capitale alpine: Aoste (3.400 habitants). Carrefour au centre géographique de la région, Augusta Pretoria connut la grandeur romaine; c'était la "Rome des Alpes". Puis ce sera la décadence. Avec le renouveau du AXe siècle, les fonctions de la ville se précisent: ville industrielle et cuvrière en priorité, Aoste est aussi une ville touristique et une capitale régionale. En 50 ans, l'étendue urbaine a triplé, ce qui pose nombre de problèmes.

Ainsi, le Val d'Aoste présente une constante évolution tout à la fois unie et diverse. Son originalité lui a fait conférer un statut spécial en 1848, avec une certaine autonomie. L'italianisation s'accentue. L'ouverture des tunnels donne à la région le moyen de jouer son rôle de "terre de contact entre le Nord et le Midi".

Dans la tradition des grandes thèses régionales, le travail de M. B. JANIN apporte un nouvel exemple de la vigueur d'un certain courant de la géographie française. Magnifique monographie, fort convaincante, elle laisse un seul regret, celui que l'auteur n'ait pas voulu exposer les éléments de géographie générale contenus dans son étude. A chaque heure suffit sa peine, ce n'était pas le propos d'un livre essentiel pour la géographie des montagnes et de l'Italie.

LE 95e CONGRES NATIONAL des SOCIETES SAVANTES

- Reims, 23-27 mars 1970

.Placé sous le patronage du ministère de l'Education nationale, de la Direction des Bibliothèques et de la Lecture publique, du Comité des travaux històriques et scientifiques.

Le 95e Congrès a connu un su lès affirmé par l'arthmétique élémentaire.

Pour nous en tenir aux seules disciplines dites littéraires : philogéographie logie, histoire, archéologie, histoire de l'art, on compte:

- 50 communications présentées à la section de philologie et d'histoire jusqu'à 1610.
- 65 communications présentées à la section d'histoire moderne/etontemporaine
- 44 communications présentées à la section d'archéologie et histoire de l'art et commission de publication des documents archéologiques de l' Afrique du Nord.
 - 11 communications présentées à la section de géographie.

Au total, 170 communications dues à l'érudit local, au maître-assistant, au professeur de chaire, au membre de l'Institut (1).

La question générale recommardée à l'attention des diverses sections d'histoire était la suivante:

- L'histoire de l'Enseignement jusqu'à 1610.
- Les problèmes de l'enseignement de 1610 à 1945.
- L'enseignement sendant la Révolution et l'Empire.

La section d'archéologie et d'histoire de l'art avait pour thème:

- De la ville antique à la ville moderne.

Sociétés Savantes. Reims 23-27 mars 1970- 113 p.

Un recueil du résumé des communications présentées a été édité (2)

⁽¹⁾ Les sections scientifiques ont rassemblé 101 communications.
(2) Ministère de l'Educ. Nat. Direction des Biblioth. et de la Lecture publ.
Comité des Travaux historiques et scientifiques.95e Congrès national des

On trouvera ici la nomenclature des communications intéressant notre région.

I.- Section de Philologie et d'Histoire jusqu'en 1610.

- R.P.P. AMARGIER. o.p. attaché de recherches au Centre d'étude des Sociétés Méditerranéennes d'Aix-en-Provence. "Le livre des Prêcheurs dans la province de Provence aux XIIIe et XIVe siècles."
- M. CARMONA. Maître assistant à la Faculté des lettres et sciences humaines de Bordeaux. "La formation professionnelle dans l'industrie de la laine à Florence aux XVIe et XVIIe siècles."
- A. COMPAN. Professeur au Lycée du Parc Impérial à Nice. "La toponymie des quartiers et des rues de Nice au Moyen Age." (XIVe-XVe siècles)

II .- Section d'histoire moderne et contemporaine.

- M. FEUILIAS. Assistant à la Faculté des lettres et sciences humaines d'Aix-en-Provence. "Les petites écoles d'Avignon au XVIIIe siècle".
- M. GONTARD. Un administrateur de l'Université impériale: André Alexandre d'Eymar, Recteur de l'académie d'Aix.
- R. TRESSE. La diffusion de l'enseignement primaire au Conseil d'arrondissement de Grasse, 1833-1870.

III .- Section d'archéologie et d'histoire de l'art.

- M. ROBLIN. Directeur de recherches au C.N.R.S. Secrétaire de la section d'archéologie et d'histoire de l'art du Comité des travaux historiques et scientifiques. "Des Aliscamps d'Arles à Bruère-Allichamps cimetières antiques et croyances médiévales".
- Mile A. ROBERT. Collaboratrice technique en archéologie. Carte des "oppida" du Gard.
- J. ROUGIER. Faisant fonction de conservateur du musée d'Aoste. Pré-

sident de la Société Augusta. "Un document archéologique méconnu: la céramique dite allobroge."

IV .- Section de géographie.

J. MIEGE. Directeur du Laboratoire de géographie de l'Université de Nice. "L'évolution économique et sociale de Grasse".