CENTRE DE DOCUMENTATION
DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

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 1972 - N°4 12e année

- RECHERCHES REGIONALES -

Côte d'Azur et contrées limitrophes

Archives Départementales
5,ter,avenue Edith-Cavell.
NICE

SOMMAIRE

L'Ouest de NICE et premiers aménagements de la plaine du Var. Mémoire de maîtrise présenté à Nice en 1969. (Professeur: J. MIEGE)
Par Y. SEGURAN P 2

Alpes-Maritimes

Et

Contrées limitrophes

12e année

1972 – N° 4
Octobre-décembre

44

L’OUEST DE NICE ET PREMIERS AMÉNAGEMENTS DE LA PLAINE DU VAR. MÉMOIRE DE MAÎTRISE PRÉSENTÉ À NICE EN 1969. (PROFESSEUR: J. MIEGE)

Par Y. SEGURAN

L'OUEST DE NICE

L'Ouest de Nice est un ensemble de quartiers; quartiers agricoles du Var et de l'Arénas, quartiers ouvriers de Caucade et de Saint-Augustin, quartiers résidentiels des Grenouillères et de la Californie. Cependant les diversités anciennes dans l'habitat et les activités s'estompent, car cet Ouest du territoire communal est le théâtre d'une expansion rapide dirigée de la ville. Le Var à l'Ouest, la mer au Sud, la Digue des Français au Nord, l'Avenue Ste-Marguerite et l'Avenue de la Lanterne au Nord-Est servent de limites au quartier; au-delà, c'est le domaine des collines.

I. - LES DONNEES PHYSIQUES, HUMAINES ET ÉCONOMIQUES

A moins de 50 m. d'altitude, la colline de Caucade est un palier occupé par un cimetière en abrupt de l'Ouest; sa pente est beaucoup plus douce du côté de la Californie. Cette colline fait partie des coteaux de dépôts pliocènes du Var, galets assez mal cimentés en poudingues avec des intercalations de couches sableuses. Ces dépôts de delta sous-marin portés en altitude à la fin du pliocène constituent un vaste plan incliné entre 300m à St-Roman de Bellet et une centaine de mètres au-dessus du littoral. Les vallées des petits ruisseaux affluents du Var sont des rigoles profondes et étroites dont quelques unes échancrent la bordure de la colline de Cauçade (fig.1). Sur le coteau, des formations quaternaires témoignent d'une phase de dépôt récente et sont étalées vers l'aval très au-dessous du niveau marin actuel. Large de 800 mètres, le plancher alluvial de la basse vallée du Var est une conquête réalisée après l'annexion par un endiguement continu. Un colmatage par les eaux troubles des crues, amenées d'amont en aval par des écluses et décantées dans les bassins successifs, système actuellement appliqué sur la rive droite à la hauteur du territoire communal de la Gaude, offre un sol fertile à l'horticulture. Ce terroir est menacé par l'expansion de Nice; il est déjà confisqué au nord de la voie ferrée par le marché-gare de Saint-Augustin et par le groupe d'H.L.M. dans la Z.U.P. au sud de la Digue des Français.

Le rivage est aussi une construction du Var qui transporte jusqu'à la mer de grandes quantités de matériaux; cet engraissement du littoral est aujourd'hui compromis par l'endiguement et par l'ouverture de gravières pour le bâtiment. Le delta contemporain du Var dessine une protubérance sur la ligne du rivage; longtemps répulsive, cette zone marécageuse offre par ses dégagements en mer -elle fait penser à un véritable porte-avions- un bel emplacement aux pistes et aux installations de l'Aéroport.

Ainsi, en excluant les terrains de l'Aéroport, la charpente du quartier est-constituée essentiellement par l'association d’une colline occupée par des cultures en terrasses et d'une plaine alluviale fertile, banlieue maraichère de Nice; deux sites différents sont ainsi offerts au développement urbain.

Le centre météorologique de l'Aéroport de Nice donne les caractéristiques locales suivantes. Les températures moyennes de janvier sont de 9°2 mais la moyenne des maxima peut atteindre 18° et celle des minima tomber à 0°7. Cela n'exclut pas pour autant les coups de froid comme les dix-sept jours de gel de février 1956. La vallée du Var balayée par les vents froids descendus des sommets enneigés de l'arrière-pays est la plus exposée. L'été a des températures maxima de 36° et minima de 13°. En toutes saisons, l'influence de la mer est prépondérante. La durée de l'ensoleillement est longue, environ 2.800 heures par an; car, dégagé à l'ouest, le quartier bénéficie des derniers rayons du couchant. Les précipitations sont presque exclusivement apportées d'octobre en février par les vents d'est, chargés d'humidité par un long contant avec la mer. En été, des vents de sud-ouest ont les apparences d'une queue de mistral mais sont peu chargés d'humidité.

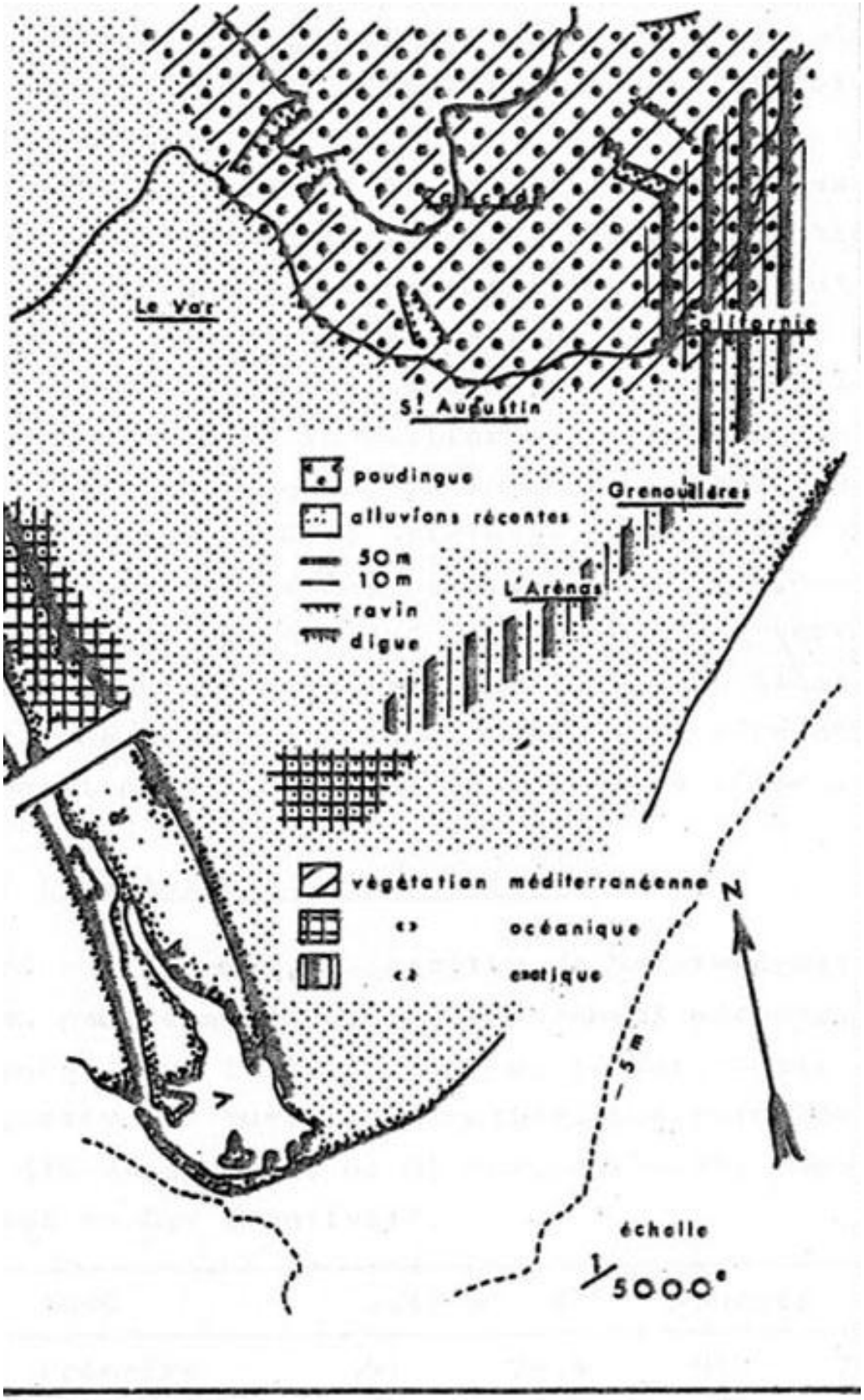


Fig. 1.- Structure, morphologie, végétation.

Les pluies à Nice Aéroport atteignent une moyenne de 310 mm réparties 36% en automne, 24% au printemps, 11% en été. Ces pluies sont rares (moins de 80 jours par an) mais violentes. Le quartier résidentiel de la Californie est en hiver moins froid et moins soumis au vent que les quartiers agricoles de la plaine. Une ségrégation semble très tôt s'être opérée dans l'habitat en fonction de l'exposition.

Comme tout le littoral, le quartier offre l'association classique d'une végétation autochtone et d'une végétation acclimatée. D'une part, le pin d'Alep, le pin maritime et surtout l'olivier qui ornent encore les flancs de la colline de Caucade; d'autre part, les palmiers, agaves, cactées, mimosas et eucalyptus sont localisés dans le quartier de la Californie et agrémentent aussi les jardins de l'Aéroport ou encore la bande centrale de la route du bord de mer. Note originale, l'eau et la chaleur contribuent à la prospérité des peupliers, trembles, des saules et des aulnes blancs tout au long du Var. Un îlot vert de peupliers survit entre la piste principale et l'aire de stationnement de l'Aéroport. Une zonation très marquée de la végétation s'établit donc en fonction de l'humidité du sol ou de l'abri.

1°/ L'évolution de la population.

Malgré son étendue, le quartier de Saint-Augustin est encore très peu peuplé en 1896; le recensement découvre 1.125 habitants égrenés entre la Californie et le Var. Cette population est jeune active et surtout masculine. Les nains de 15 ans comptent pour 31% et les plus de 65 ans, pour 4,8%; donc 64,2% de population est en âge d'activité.

1896	Actifs	%	Nourris	%
Primaire	541	79,4	810	72
Secondaire	30	4,4	67	6
Tertiaire	110	16,2	184	16,4
Inactifs			64	5,6
Total	681	100	1125	100

Le quartier est alors occupé par 327 cultivateurs, 97 jardiniers et 41 laitiers-nourrisseurs (près des 4/5e du peuplement) et par les artisans à leur service. La part du secteur tertiaire, 16%, se justifie par la circulation sur la R.N. 7, axe routier qui vivifie le quartier entre la mer et la colline (les principaux emplois sont ceux de domestiques -22-, ou de travailleurs dans l'hôtellerie-39-).

Entre 1896 et 1926,1a population triple grâce à l'immigration, passant de 1125 à 3680 habitants. La pyramide d'âges, avec une base assez large et un sommet étroit, est assez bien équilibrée entre las hommes et les femmes. Les moins de quinze ans comptent maintenant pour 23,5% et les plus de 65 ans pour 6%. La part de la population en âge d'activité est donc de 70,4%, ce qui donne à la pyramide son caractère massif (fig.2). La pyramide d'âges du secteur secondaire est originale par une plus large prépondérance des moins de quinze ans (29%) et une faible place laissée aux gens âgés (2,8%).

Le secteur primaire occupe encore près de la moitié de la population active, mais le faible pourcentage de la population nourrie est l'indice d'un vieillissement ou d'un éclatement de la famille. Le secteur secondaire offre pour sa part environ le quart des emplois, en progrès spectaculaire sur 1896; comme alors il nourrit proportionnellement plus de monde. Les

nouvelles orientations de l'agriculture sont soulignées par la prolifération de jardiniers (612), horticulteurs (44) et laitiers-nourrisseurs (106).

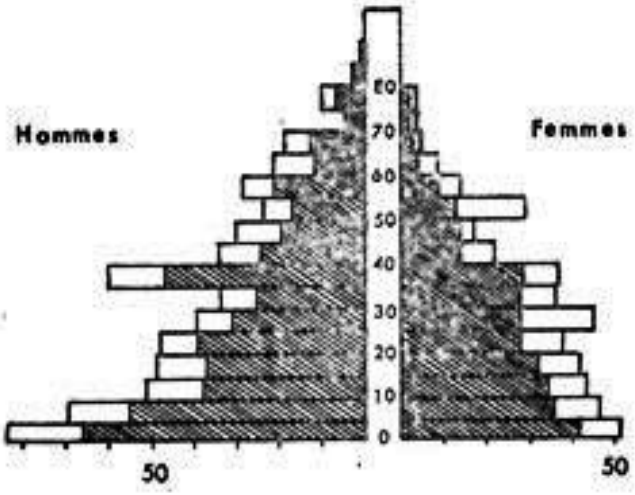
1926	Actifs	%	Nourris	%
Primaire	968	48,8	1412	38,5
Secondaire	495	24,9	1076	29,7
Tertiaire	521	26,3	898	24,3
Inactifs	-	-	279	7,5
	1984	100	3665	100
sans indication			15	

L'entreprise est de loin le principal centre d'embauche, offrant surtout des emplois de maçons et de manœuvres (304), Couturières, cordonniers (30) et mécaniciens (37) constituent les catégories d'appoint les mieux fournies. Les nombreux employés (265) se subdivisent en domestiques (35), employés de commerce (20%) et serviteurs du tourisme (13%). Les commerçants en produits alimentaires (47%) et les hôteliers (25%) sont les plus nombreux dans la catégorie (260). Les fonctionnaires (63) sont bien représentés en nombre et en pourcentage, principalement les fonctionnaires municipaux (44%) et les employés des PTT (60%) En 1926, l'artisanat rural est en déclin; les activités professionnelles d'avenir sont l'horticulture, le bâtiment et la mécanique.

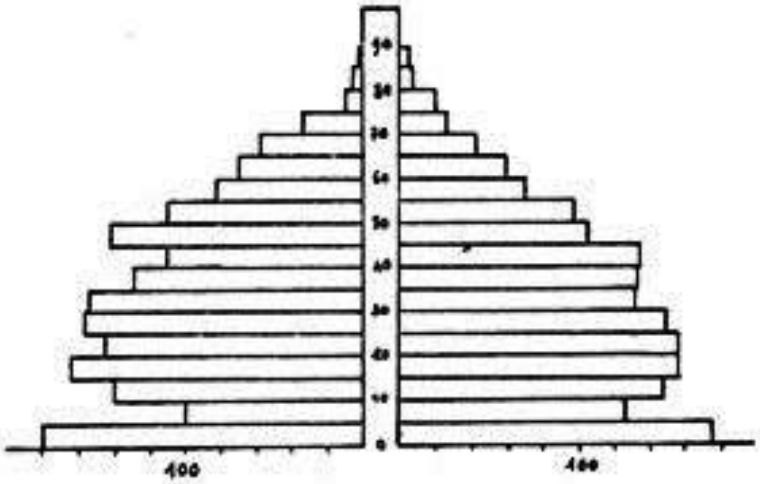
En 1962, les moins de 15 ans représentent 25,4% de la population et les plus de 65 ans 11,7% ; 62,9% des habitants sont donc en âge d'activité. Les emplois des secteurs secondaires et tertiaires attirent une population beaucoup plus jeune que celle des agriculteurs et des oisifs. La structure socio-professionnelle subit d'importants changements. Moins d'un habitant sur dix vit de l'agriculture; grâce aux chantiers du bâtiment des Travaux publics, mais aussi à l'implantation des usines Delta chimie et Grieser, les emplois du secteur secondaire nourrissent un tiers de la population. Les fonctions tertiaires occupent un habitant sur deux et nourrissent 43,5 de la population. Le bâtiment et les travaux publics occupent toujours beaucoup de monde, des maçons (23%), des manœuvres (14%) ,des électriciens (10%), des plombiers et des menuisiers (7%), enfin des peintres (6%) des chefs de chantier (5%) et des ferrailleurs (3%) 51 personnes (15%) travaillent pour leur compte. Les travailleurs de la mécanique (75) et de la carrosserie constituent 13% des actifs du secondaire; ce nombre est gonflé de mécaniciens employés sur l'Aéroport.

L'industrie fait son apparition avec 90 ouvriers, soit 76% des actifs, le reste étant constitué de cadres et de directeurs; tous travaillent à l'usine Delta chimie de la Digue des Français ou à l'usine de stores métalliques Grieser de l'avenue Sainte-Marguerite. Dans le secteur tertiaire, les employés sont les plus nombreux, les employés de commerce (22), les employés de bureau (21%) et ceux du transport (19%), les domestiques (15) et les employés au service du tourisme (10%).

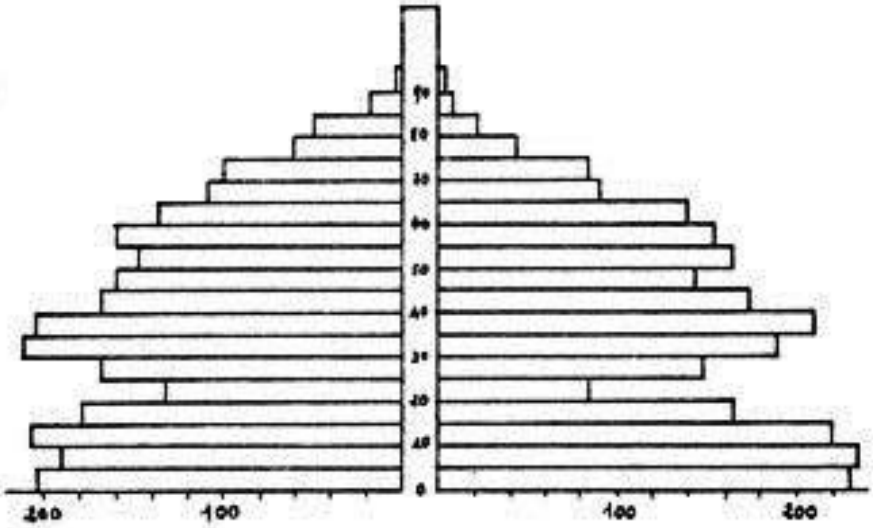
Les fonctionnaires se répartissent entre la Police-CRS, les fonctions municipales (16%), l'enseignement et le personnel de l'aéroport (13%), les PTT et la SNCF (11%), l' EDF et les Douanes (5%). Enfin, les titulaires de professions libérales sont des médecins et autres soignants. 53% des inactifs vivent d'une retraite (265 de l'armée, 25% des vieux travailleurs, 21% de la SNCF, 12% des PTT et 9% de l'enseignement). L'évolution socio-professionnelle entre les recensements de 1926 et de 1962 confirme l'hypertrophie du secteur tertiaire aux dépens du secteur primaire. La structure par âges est caractérisée par une augmentation constante du nombre des plus de 65 ans et par une augmentation récente des moins de 15 ans en



1896



1926



1962

Fig. 2.- Pyramides d'âges

résulte une diminution de la population en âge d'activité. Entre 1896 et 1962, celle-ci a diminué de 61,2% dans le secteur primaire, mais a augmenté de 29,4 % dans le secondaire et de 34,6% dans le tertiaire (fig.3 et 4).

Malgré une bonne activité économique, le quartier est loin d'offrir des emplois à tous les résidents. Le quartier agricole est donc devenu un quartier dortoir, tendance aggravée par la réalisation d'une Z.U.P.

En 1896 un habitant sur cinq est d'origine étrangère; cinq Russes et trois Suisses, sont perdus parmi les 217 Italiens. C'est le travail de la terre qui justifie la présence de 78% des membres de cette colonie, beaucoup plus que l'artisanat (4%) ou les fonctions tertiaires (16%). 36% sont agriculteurs, 28% sont producteurs de lait et 24% sont journaliers ou domestiques. Quelques uns sont spécialisés dans le travail du marbre ou le petit artisanat. Deux branches du tertiaire sont bien représentées: le service hôtelier, le commerce de l'hôtellerie et le petit commerce.

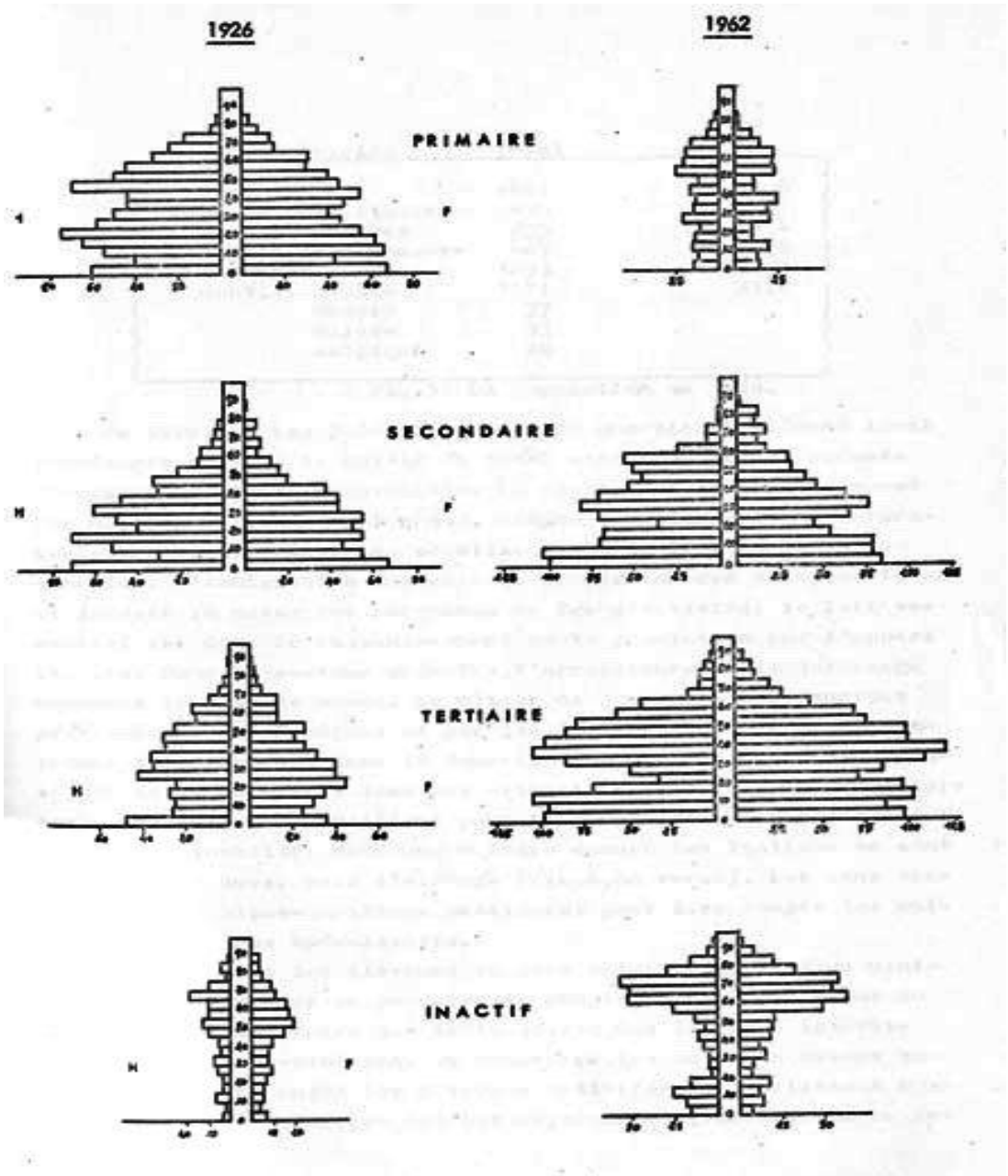


Fig. 3 Pyramides d'âges par secteurs socio-professionnels.

En 1926, sur les 3.680 habitants du quartier, l'élément local représente près de la moitié du total sans compter les enfants d'origine italienne naturalisés. Le peuplement est donc composé par moitié d'éléments allogènes. Compte tenu des enfants naturalisés, la colonie italienne totalise 43,5% de la population du quartier. L'immigration augmente la proportion des moins de 15 ans et grossit la masse des personnes en âge d'activité; le fait essentiel est donc le rajeunissement de la population par l'apport italien. Dans le secteur primaire, l'agriculture et le jardinage occupent le plus de monde. Le métier de journalier est surtout pratiqué par les Français et par les Italiens. Ces derniers, également très nombreux dans la domesticité; agricole, totalisent ainsi 33% de leurs actifs dans des situations précaires, Les Ouvriers agricoles suisses travaillent pour le compte d'un fermier-laitier de rame nationalité; dans une moindre mesure les Italiens se sont orientés eux aussi vers l'élevage (fic.6). Les gens originaires des Alpes-Maritimes pratiquent pour leur compte les cultures maraîchères spéculatives.

Origine	Total	%
Nice	1687	45,8
dont de père italien	433	11,7
Alpes-Maritimes	233	6,4
Autres départements	467	12,6
Etranger	1293	35,2
dont....Italie	1171	31,8
Russie	37	
Suisse	33	
Belgique	26	

Fig.5: La population en 1926.

La catégorie des éleveurs de gros bétail dispose d'un minimum de capitaux pour se procurer le cheptel, vif. Les travaux du bâtiment sont l'affaire des trois quarts des Italiens inscrits dans le secteur secondaire. Au contraire, les autres nouveaux venus se partagent entre les diverses, activités de l'artisanat masculin (travail du bois et, des métaux, mécanique, électricité) ou féminin (habillement et entretien).

Dans le secteur tertiaire, l'éventail des emplois est plus large; cependant la moitié des étrangers sont domestiques ou salariés de l'hôtellerie. Le petit commerce est tenu par le quart des Maralpins, Français ou Italiens recensés dans le secteur tertiaire. Les Français originaires des Alpes-Maritimes et des autres départements détiennent donc les emplois les plus stables et les plus payants, tiennent la fonction publique, l'hôtellerie et les professions libérales. Assurément les Italiens semblent les plus défavorisés et leur pauvreté est d'autant plus grande qu'elle est partagée par de nombreux enfants. (Voir fig.7).

En 1962, les personnes nées à Nice constituent seulement 36,7% du peuplement; l'apport métropolitain, 28,7% de la population totale, est fourni par le département de la Seine, puis par les départements limitrophes et, dans l'ordre, par la région Rhône-Alpes, le Nord et le Pas-de-Calais. L'apport étranger s'élève à 14,9% du total : 81.5% sont des Italiens, le reste est recruté en Espagne, Belgique, Allemagne, Suisse, Angleterre et Yougoslavie. 11,2% du peuplement est assuré par les rapatriés d'Afrique du Nord, apport d'ascendance espagnole ou italienne. Enfin 7,9% de la population sont originaires du littoral, notamment des communes voisines, Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer, ou des grandes vallées de l'intérieur. (Voir fig. 8 à 12). Ainsi, en 1962, les deux tiers des habitants du quartier viennent de l'extérieur, mais davantage des départements français que des provinces italiennes.

Activités	Alpes-Maritimes	Français	Italiens	Autres pays
PRIMAIRE	40	26	50	23
Cultivat. jardiniers	87	63	50	-
Journaliers	-	25	22	-
Domestiques	-	-	11	41
Laitiers	-	-	14	41
SECONDAIRE	18	24	30	26
Bâtiment	30	19	75	26
Art.masculin	35	33	-	26
Art.féminin	25	30	-	33
TERTIAIRE	30	48	20	47
Domesticité	14	16	30	44
"" hôtelière	-	-	11	6
Commerce	24	22	24	-
Transport	14	8	12	-
Fonct. publ.	18	10	-	-
Hôtellerie	14	10	-	-
Prof.libér.	-	10	-	26

Fig.6: Répartition socio-professionnelle en 1926 suivant les origines (en %)

Des conclusions quelque peu différentes peuvent être tirées de l'étude des lieux de résidence en 1954: 65,5% des habitants sont déjà installés à Nice à cette date ou y sont nés entre les deux recensements. Les personnes qui résident alors en France métropolitaine, dans les Alpes-Maritimes et à l'étranger sont par conséquent en nombre moindre que les gens qui y sont nés, au contraire des coloniaux du Maghreb. Il est donc possible de préciser la date de l'installation: avant 1954 pour les gens originaires des Alpes-Maritimes, de France ou de l'étranger et après 1954 pour les coloniaux. Ainsi, un peuplement très hétérogène s'est donc opéré par apports divers successifs; cependant le jeu des naturalisations et la parenté des civilisations font qu'il n'y a pas de problème d'intégration. Contrairement à 1926 où l'élément jeune est apporté par l'immigration italienne, en 1962 c'est le résultat de l'apport français d'Afrique du Nord ou du territoire métropolitain.

A la fin du XIXe siècle, ce sont les vallées de la Vésubie et de la Tinée qui envoient le plus d'émigrants français, concurrencés par les départements limitrophes. Les Italiens viennent du Piémont, de l'Ombrie et, dans une moindre mesure, de la Ligurie et de la Toscane. Les autres pays d'Atrope sont longtemps représentés par des gens oisifs attirés par les charmes du climat; aujourd'hui cette émigration relaie celle de l'Italie; elle est le fait d'exilés besogneux d'Europe centrale, orientale ou méridionale.

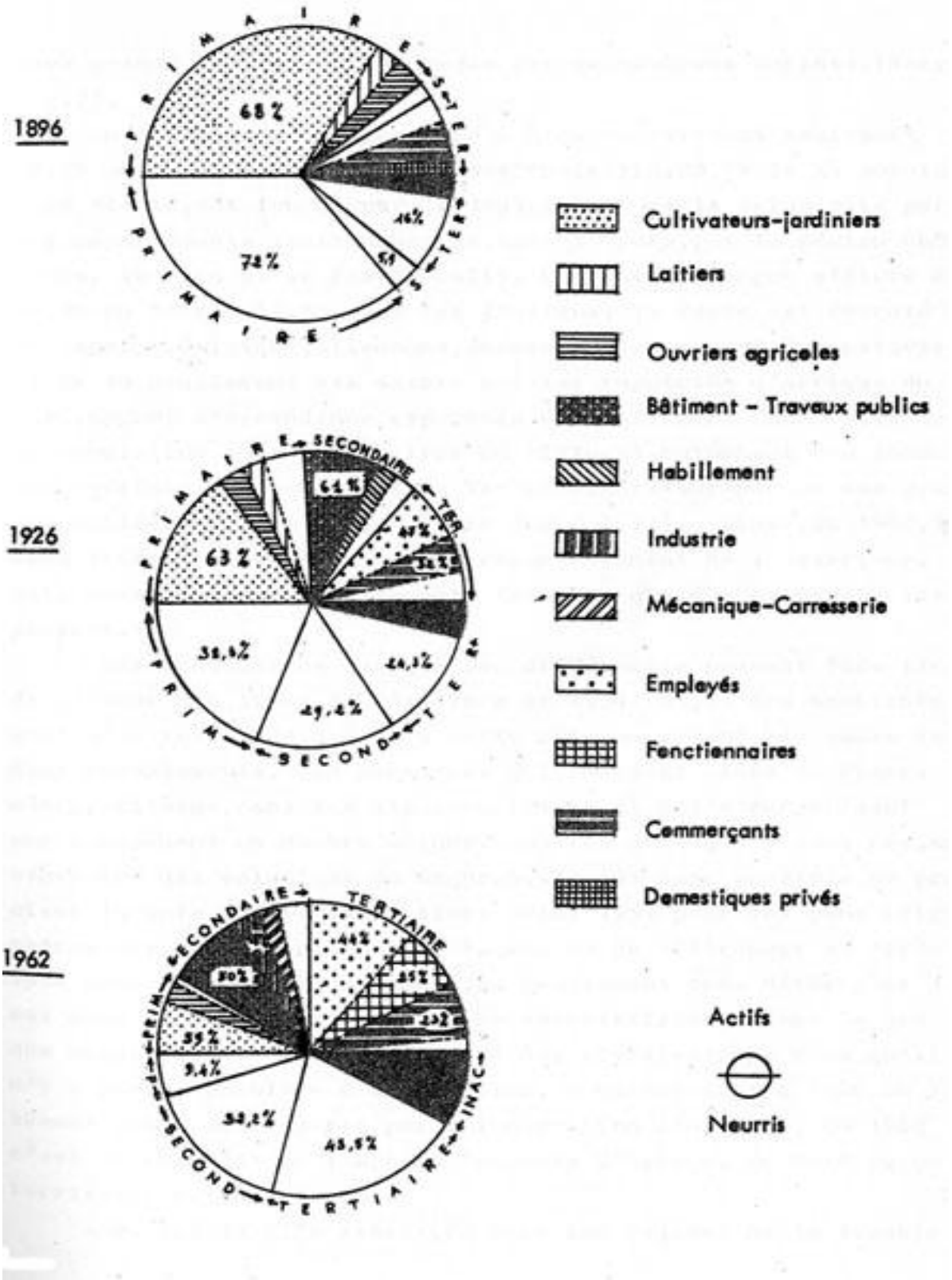


Fig. 4. - Evolution de la structure socio-professionnelle.

2°/ L'infrastructure urbaine.

1. **- L'habitat.** L'évolution du peuplement est bien traduite par celle de l'habitat, reflet

de la transformation social et économique et urbaine du quartier. L'habitat traditionnel est de plusieurs types. En bordure de la RN 7 et de la RN 202, des maisons à un ou deux étages, pour la plupart jointives, sont des maisons de rapport avec appartements loués en étage et boutique ou atelier au rez-de-chaussée. Le délabrement et la noirceur des façades s'ajoutent à la laideur architecturale. Dans la campagne, des maisons de même style avec une toiture au ras des murs, une façade sans aucun ornement, sont cependant mieux entretenues par leur propriétaire. En outre, sur de petites parcelles, des maisons modernes sont construites à la fin du XIXe ou au début du XXe siècle pour des propriétaires peu fortunés. Le quartier de la Californie est à part, car un quadrillage de rues permet l'implantation de résidences. Quelques maisons cossues aux jardins plantés de palmiers témoignent encore de l'aisance de leur premier propriétaire, mais, depuis 1950, elles font figure archaïque parmi les nouvelles créations de divers styles. En bordure de la Californie la Reconstruction installe dans des jardins des immeubles de deux ou trois étages. De grands immeubles tours d'une quinzaine d'étages confèrent à la Cité Jardin de Saint-Augustin un tout autre aspect: c'est le début d'une nouvelle phase architecturale adoptée surtout pour les logements sociaux. Si les H.L.M. des Siagnes sont formées d'immeubles rideaux, celles des Moulins associent les petits et grands volumes au sol et en hauteur. Elles n'offrent rien de spectaculaire sur le plan proprement architectural, cependant, la pureté géométrique des lignes jointe à la disposition globale des masses dans le paysage transforme avec bonheur l'entrée occidentale de la ville. En contre partie, sur la colline de Caucade et dans le quartier de la Californie les constructions privées reproduisent inlassablement le style résidentiel de la Côte d'Azur caractérisé par de larges baies vitrées et de vastes loggias. En marge de ces formes anciennes ou nouvelles, deux bidonvilles édifiés et habités par des Nord-Africains sont placés dans des conditions déplorables d'hygiène et de sécurité, ravagés à plusieurs reprises par des incendies.

A l'exception du quartier de la Californie organisé sur un plan en damier, l'habitat traditionnel s'ordonne autour des grands axes routiers: route du Bord de mer, RN 7 et RN 202; quelques rues transversales ne parviennent pas à détruire ce schéma linéaire de plus en plus prononcé vers l'ouest où l'habitat rural dispersé remplit les vides (fig.13). Depuis une dizaine: d'années seulement, l'habitat se transforme sur le plan de l'urbanisme comme sur le plan architectural. Certes, il tend à combler les vides au long des grands axes de circulation par des immeubles de 5.ou 6 étages et des magasins au rez-de-chaussée mais aussi et surtout, l'urbanisme adopte les normes de la "cité jardin" préconisées par Le Corbusier dans le récent ensemble des Moulins où mille logements sont déjà occupés en 1968. Les bâtiments ne sont pas à proprement parler dispersés dans un cadre de verdure, mais ce sont plutôt les jardins qui pénètrent à l'intérieur de l'ensemble architectural à la manière de cours intérieures; tous conduisent vers une vaste place qui tient lieu de centre commercial. Cependant la réalisation la plus nouvelle réside dans la dissociation des parcours du piéton et de l'automobile. Bien desservi par le Chemin des Moulins à double voie de circulation, l'ensemble dispose de parcs de stationnement et de garages à sa périphérie. L'absence de bruit et la sécurité sont ainsi les avantages de cette belle réalisation: Celle-ci entre dans le cadre d'une ZUP motivée par le brusque accroissement de la population niçoise avec l'arrivée de 26.000 rapatriés d'Algérie. Ne pouvant se permettre de dépareiller les collines, la municipalité a délibérément choisi de développer la ville à l'ouest des terrains étaient encore disponibles. Tout l'aménagement de la ZUP. est, d'autre part, conditionné par le fait que le quartier de l'ouest est une des entrées de Nice, impératif qui entraîne un plan d'ensemble digne d'une capitale touristique: Il s'agit d'éviter l'entassement de bâtiments hétéroclites caractéristique des zones périurbaines. Les terrains sont peu ou ne sont pas du tout équipés: il est donc possible de réaliser un équipement rationnel et une urbanisation dirigée qui affecte la zone sud de la Digue des Français à la construction de logements sociaux, alors que les terrains situés entre là voie ferrée et la Route du Bord de mer

doivent recevoir uniquement des installations technico-commerciales en raison des servitudes

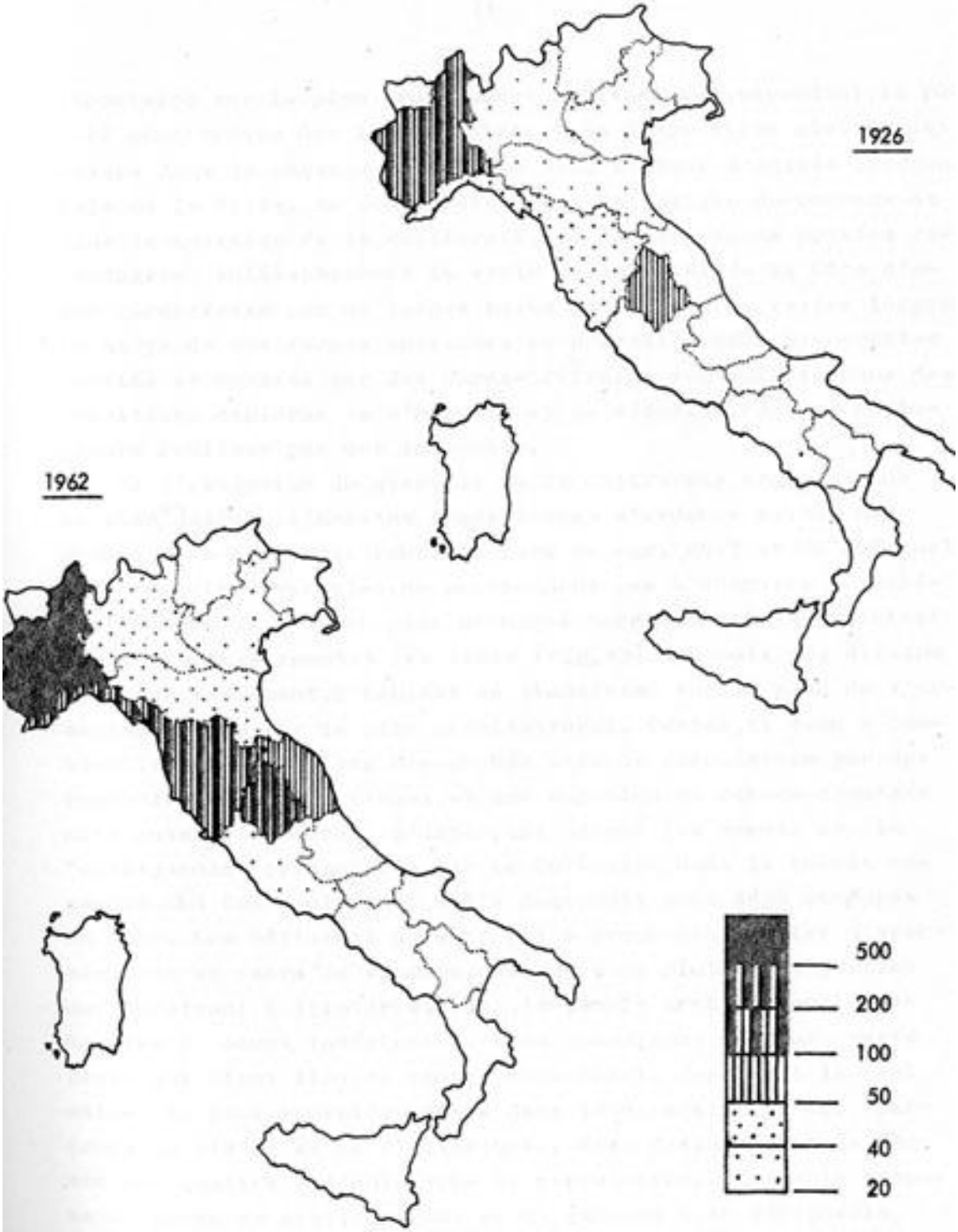


Fig. 7. - Origine des Italiens.

inhérentes à la proximité de l'Aéroport. Cette réalisation est l'œuvre de la SEVINICE ou Société d'Équipement de la ville de Nice financée à 46% par la ville et aussi à 5% chacun par le Département, la Chambre de Commerce et l'Office Municipal, le reste par divers organismes. Sur un ensemble de 5.500 logements prévus, 2.500 sont à l'actif de l'Office Municipal HLM

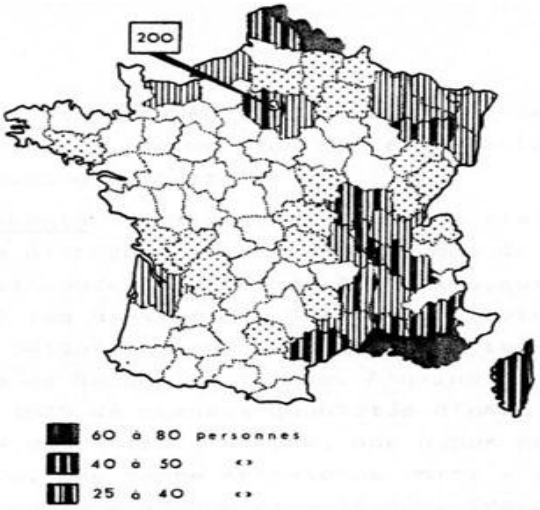


Fig. 8- Lieu de naissance

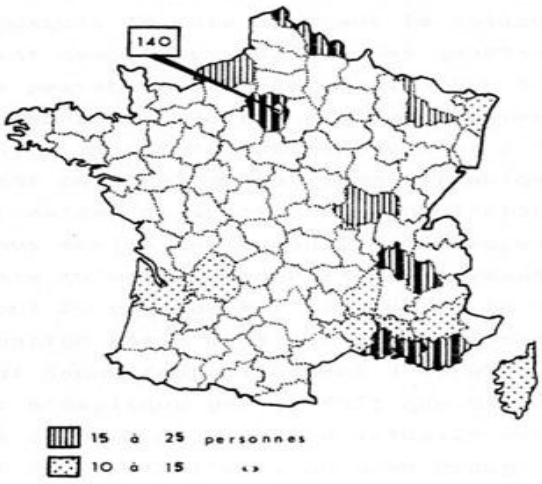


Fig 9-Lieu de résidence en 1954

2.000 logécos sont gérés par des sociétés d'économie mixte et 1000 logements privés sont attribués à l'Association syndicale des propriétaires de terrain, Pour indemniser et reclasser ces derniers, la ville a procédé à l'amiable et par expropriation. Les locataires expulsés sont relogés sur place; commerçants et artisans le sont dans les centres commerciaux. Les cultivateurs évincés peuvent disposer de terrains de culture équivalents grâce à l'acquisition par la ville des 15 ha du cinquième lot de colmatage de la rive droite du Var. Les propriétaires de terrains ou d'immeubles reçoivent une indemnité en argent ou 'une participation à l'Association Syndicale qui rachète les terrains équipés pour y construire mille logements. La création de la ZUP permet ainsi de régler l'équipement des quartiers Saint-Augustin et Arénas, et, par un plan masse, de traiter les entrées de Nice avec un souci d'esthétique.

2. **- Les équipements.** L'alimentation en eau s'effectue à partir de deux sources différentes. Déviée en amont de St-Jean-la-Rivière, la Vésubie alimente un canal de 3.200 1/s, qui, après 29 kms, est redistribué sur les hauteurs de Gairaut en trois réseaux; celui de

Saint-Roman de Bellet dessert tous les quartiers de Nice situés entre le vallon de Magnan et le Var. L'usine de pompage du Var fournit depuis 1929 de grandes quantités d'eaux d'une pureté parfaite réparties entre trois nappes, une nappe phréatique entre 5 m et 9,50m, une nappe artésienne entre - 17,50 m et - 25,50 et une seconde entre - 45,50 m et - 48,50 m. Trois puits creusés près de la Digue, à la hauteur du pont du Var, donnent des eaux envoyées à raison de 500 1/s dans les réseaux de distribution par l'intermédiaire; d'une usine élévatrice. Par la branche principale du réseau située sous la Promenade des Anglais, ces eaux sont refoulées jusqu'à la cote 85 m sur la colline du Château, d'où elles peuvent desservir tous les bas quartiers de Nice. De nouveaux forages peuvent porter le débit à 900 l/s tandis Que les nappes artésiennes en réserve peuvent assurer l'alimentation d'une ville de Nice en pleine croissance meure à très long terme.

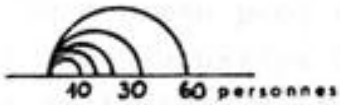
L'équipement culturel du quartier est uniquement scolaire, bibliothèques et salles de spectacles sont l'apanage du centre de Nice. C'est aux écoles de Caucade, de St-Augustin et de la Digue des Français qu'est dispensé l'enseignement primaire. En 1952, elles offrent 20 classes sur, les 586 de la ville de Nice; en 1962,1a participation passe à 61- sur 945 -classes maternelles comprises- ce qui donne respectivement 3 et 6% du total. La forte scolarisation s'explique par le fait que St-Augustin est l'un des trois grands centres d'extension actuelle avec Gorbella au nord, St-Roch et Pasteur à l'est. Au beau groupe scolaire de la Digue des Français, les 30 classes primaires et les 6 maternelles s'avèrent d'ores et déjà insuffisantes pour les besoins des occupants des mille logements sociaux aux HLM des Moulins. Le CEG de Nice Flore est le seul établissement secondaire du quartier. Entre Caucade et la Californie, le lycée des Eucalyptus mis en service en 1964 est, avec ses 40 classes, l'un des rares lycées techniques du département. La maçonnerie, l'ébénisterie, la ferronnerie, l'électricité et la mécanique y sont enseignées; un enseignement général prépare au baccalauréat technique, puis à des diplômes d'I.U.T.

Le quartier possède à l'heure actuelle un équipement sportif longtemps bon mais incomplet (voir fig.14). Les jeunes ont à leur disposition trois stades, le dernier aménagé au Bois de Boulogne. Deux sent réservés à l'entraînement; le troisième pouvant servir à la compétition en présence de spectateurs. Au CEG de Nice-Flore un terrain de gymnastique, de volley, basket et hand-ball est installé dans le quartier de l'Arénas. Tout près, un manège rappelle l'existence d'un grand hippodrome. Enfin, comme dans la plupart des quartiers de Nice prolifèrent les inévitables jeux de boules. Seule la pratique de quelques jeux d'équipe est donc possible. L'équipement sportif est mal réparti dans le quartier, éloigné des plus fortes concentrations humaines. Cette erreur continue est le résultat de la multiplication/de terrains de sport nu fur et à mesure des besoins sans tenir compte des problèmes de chaque quartier. Toutefois, une réalisation grandiose s'achève dans le cadre de la ZUP. Le "Parc de l'Ouest" s'étend de part et d'autre de la Digue des Français avec au sud un nouveau stade réservé à la compétition, un terrain de football, une piscine olympique pour rencontres internationales, des courts de tennis. La zone nord est affectée à l'entraînement des écoliers, des étudiants et de tous autres sportifs sur des terrains de football, de volley et de basket d'une superficie totale de 20.000 m2. Ce complexe sportif est associé à des jardins pour servir de lieu de promenade et de repos pour les habitants du quartier. C'est donc un aménagement sportif conçu à plusieurs fins.

3.- Les routes. Large d'environ 300 mètres, le Var est en même temps la limite occidentale de la ville et un obstacle pour les communications. Frontière naturelle entre la France et le Piémont le Var n'avait pas de pont avant 1792; un passage à gué est prévu pur l'acte d'habitation de St-Laurent de 1468 et par une transaction avec l'évêque de Vence. Aujourd'hui, les trois ponts accolés de la voie ferrée, de la RN 7 et de la route du bord de mer donnent une entrée majestueuse à la ville de Nice.

Deux grands axes anciens ont un tracé inchangé à deux voies de circulation bordées de hauts platanes, Ce sont la RN 7 et la RN 202, du moins dans son tronçon est-ouest. Parmi les

Fig. 10- Lieu de Naissance



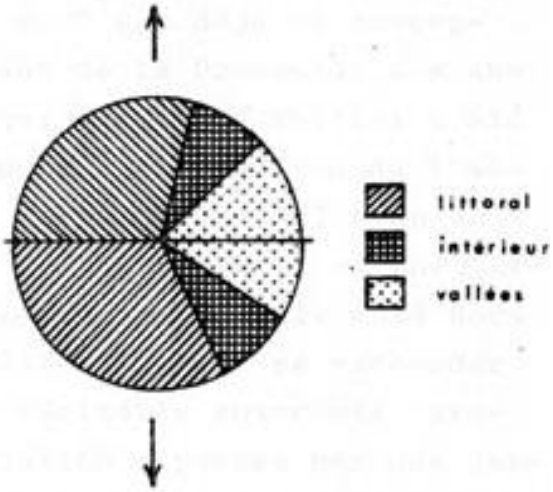


Fig. 11-Lieu de résidence en 1954

Fig. 12.- Lieu de résidence en 1954

voies nouvelles, la RD 41 ou "route du Bord de mer" est déjà de conception ancienne, car c'est un prolongement de la Promenade des Anglais, créé pour desservir l'hippodrome; son tracé initial a été déplacé vers le nord en 1946 pour permettre l'extension de l'aérodrome. Un nouveau pont est accolé à celui de la RN 7 avec un tablier à deux chaussées de 10 m, un trottoir central et une jardinière à la limite de l'autre pont. La route longe le côté nord de l'aéroport puis le rivage de la Californie pour se raccorder à la "Promenade" c'est depuis 1956 une véritable autoroute avec deux chaussées à trois voies de circulation séparées par une jardinière plantée d'arbres. Les comptages routiers lui donnent un trafic quatre fois supérieur à celui de la RN 7, preuve que la RD 41 a la préférence des touristes et des promeneurs du dimanche, tandis que la RN 7 reste aux véhicules utilitaires.

La route N 202 existe depuis l'achèvement du colmatage de la plaine en son milieu pour longer ensuite la digue; ses deux voies de circulation devenues insuffisantes ont été doublées par un nouveau tracé parallèle. Une déviation la raccorde à la RN 7 et à la RD 41 partageant le marché-gare en deux zones distinctes; les inconvénients du malheureux goulet d'étranglement de St-Augustin sont ainsi atténués. Ces deux grands axes ont, en effet, à supporter une intense circulation touristique et économique liée à la situation même de Nice à la jonction de deux directions majeures Provence-Côte d'Azur-Riviera italienne et grandes Alpes-Méditerranée. Ces deux grands courants se rejoignent à angle droit à la hauteur du pont du Var; aussi les Ponts et Chaussées ont-ils fait là une des trop rares expériences de circulation à différents niveaux.

L'autoroute de l'Estérel Côte d'Azur va être prolongée jusqu’à Nice à la hauteur du Bois de Boulogne, en relais, et grâce à un échangeur, la Voie Rapide en sera le secteur urbain. Le projet comporte deux chaussées parallèles à sens unique qui pénètreront par un double tunnel de 600 mètres sous la colline de Saint-Augustin pour ressortir au niveau des studios de la Victorine où les deux chaussées se sépareront de part et d'autre de la voie ferrée jusqu'à la place Saint-Philippe. La Voie Rapide aura comme avantages d'assurer le transit, de faciliter l'arrivée au centre de la ville et les liaisons entre les quartiers, tâches assumées jusqu' ici presque exclusivement par la Promenade des Anglais. La construction en 1969 du troisième tronçon de 1900 mètres entre les Bosquets-Saint-Augustin a entraîné le déplacement de l'avenue, de Saint-Augustin et l'érection d'un nouveau pont et d'un échangeur à la Victorine. Pour desservir le quartier, le tracé des routes et des chemins n'a pas changé mais le fait nouveau est la transformation du Chemin des Moulins en un large avenue à quatre voies de circulation.

Lors du rattachement de Nice à la France, le chemin de fer arrive à Toulon; le prolongement jusqu'au Var est décidé par le décret du 11 juin 1859; puis ln ligne Cagnes-Nice est mise en service en 1864. Le quartier est desservi par une gare où le trafic des marchandises l'emporte sur celui des passagers car les habitants utilisent surtout les lignes des TNL. Les principaux arrivages sont des matières plastiqués pour l'usine Deltachimie, du lait en bouteilles pour Alpelait, des engrais et du matériel agricole pour la coopérative, du matériel, notamment des escaliers passerelles, pour Air-France, des matériaux de construction et des ferrailles pour les entreprises de Travaux publics et du Bâtiment, des voitures accidentées pour les garagistes; à l'embarquement figurent des caravanes, des bouteilles de lait vides, des primeurs et des fleurs, des ferrailles pour l' Italie. Ainsi le trafic de marchandises de la gara de Saint-Augustin reflète l'activité économique du quartier. Une partie du territoire du quartier est accaparée par le cimetière de Caucade, la plus vaste nécropole de Nice édifiée en 1869, La suppression des fosses communes, la présence de caveaux particuliers parés de marbre au long d'allées fleuries soulignent l'enrichissement des diverses couches sociales niçoises. Dès son origine, à cause de sa situation, cette nécropole a suscité les controverses; pour les Niçois elle présente l'inconvénient majeur d'être très loin en pleine campagne; pour les autorités locales, tous les convois funèbres vers Caucade passent par la Place Masséna et cela aux heures mêmes de la promenade de la colonie étrangère. Ainsi naît en 1896 l'idée de réserver le cimetière de Caucade aux populations des quartiers de l'ouest. "Ce parc, ce merveilleux jardin serait une des

attractions de Nice. Les étrangers visiteraient notre jardin cimetière avec le même intérêt qu'ils visitent la célèbre nécropole de Gênes".

II.- LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES.

1/ L'AGRICULTURE. L'agriculture a longtemps été l'activité unique au quartier. D'après l'abbé Bonifaci, Niçois de vieille souche, et passionné des choses de la terre. Des oliviers recouvrent en grand nombre la colline de Caucade en l'an 1822; la vigne pousse alors généreusement sur les pentes. Dans la plaine du Var, le blé donne les meilleurs rendements, les prairies occupent 23 ha et la production de chanvre était le deuxième revenu de la commune. Outre quelques cultures florales, le jardinage est moins actif qu'à Saint-Sylvestre ou à Magnan. Blé et chanvre cèdent plus tard la place aux prairies aux arbres fruitiers et surtout aux cultures maraîchères, lesquelles occupent aujourd'hui toutes les surfaces disponibles, à part quelques ilots de cultures florales à Caucade et à l'Arénas. L'évolution agricole est toutefois moins spectaculaire que ne le sont les prélèvements sur les surfaces cultivées au bénéfice surtout du Marché-Gare puis de la cité HLM des Moulins. Entre ces réalisations et les voies de communication, les cultures cèdent souvent la place à la friche parce que les parcelles deviennent trop petites ou bien parce que leurs propriétaires espèrent les vendre. Cette friche sociale existe aussi sur la colline de Caucade, où des terrasses sont envahies par les ronces. Deux îlots sont encore réservés à l'agriculture, celui de l'Arénas, trop proche de l'aéroport, et celui de la lisière nord du marché aux fleurs. De minuscules propriétés inférieures à l'hectare fournissent des légumes à longueur d'année. Ainsi une agriculture prospère est cernée dans ses derniers retranchements; d'ores et déjà elle n'est plus qu'une survivance.

2/ LE COMMERCE. Le commerce est une activité ancienne liée à l'existence des grands axes routiers et des premiers noyaux d'habitations. C'est avant tout un commerce de détail avec une prépondérance pour les magasins d'alimentation; cependant le quartier dispose depuis quelques années de boutiques de vêtements et de chaussures, de magasins de meubles, d'appareils ménagers en plus des drogueries et teintureries. Ainsi les habitants ne sont pas gênés par leur éloignement du centre de la ville; seuls les commerces à fonction intellectuelle sont absents L'hôtellerie tient une place de choix car les débits de boissons, les bars-restaurants, les hôtels sont nombreux. Ils bénéficient d'une clientèle locale que leur apportent les entreprises et l'Aéroport, et d'une clientèle de passage que leur vaut leur situation à l'entrée de Nice.

L'un des plus anciens commerces de gros est un commerce de vin qui négocie 2000 à 2500 hl par artisan compter les eaux minérales, les bières, les jus de fruit. Cette diversification des ventes est le résultat d'une partielle reconversion accusant le progrès des boissons non alcoolisées. L'achat de vin rouge ordinaire se fait directement aux producteurs, aux caves particulières ou aux coopératives, autrefois en Algérie, aujourd'hui dans le département du Var. La vente s'effectue dans les magasins d'alimentation de Nice et de la vallée du Var. Le commerce le plus original est sans nul doute celui d'un expéditeur, de fleurs coupées, transplanté de Nice (cours Saleya). Un personnel féminin procède à l'emballage et 22 chauffeurs et mécaniciens sont chargés des expéditions en canions frigorifiques, un peu partout en France et plus particulièrement vers les succursales de la Maison à Clermont-Ferrand, Agen, Niort, Nantes et Albi; au retour, ils ramènent des cargaisons de poulets, de beurre et d'œufs. Parce qu'il n'y a pas d'expédition de fleurs en été, le transport des produits d'alimentation remplace l'autre entre la Fête des Mères et la Toussaint. Deux établissements tout nouveaux, le Supermarché Casino, et le Supermarché du Meuble "Tout en Bois" ont choisi le quartier de la Californie pour sa situation à la périphérie de la ville, pour ses facilités d'accès et de stationnement. Ils peuvent ainsi cumuler la clientèle de la ville et celle de l'extérieur. Le quartier. de Saint-Augustin a donc une importante fonction commerciale, à la fois sur le plan

local, pour fournir à une population en voie d'accroissement les services dont elle a besoin et sur un plan extérieur au quartier.

3/ -LES ACTIVITÉS DE BANLIEUE.- Trois grandes activités du quartier sont des activités typiques de la banlieue. Elles y ont trouvé des facilités d'accès en même temps que des terrains dont 1/acquisition a été facile et relativement peu coûteuse.

LES PEPINIERES. Les pépinières sont l'originalité des faubourgs occidentaux de Nice, monopole de deux familles jusqu'à une période récente. L'exploitation Pin et Maisonnat a été fondée en 1864. Il y a trois générations, dans le quartier des Grenouillères. Par manque de capitaux, les débuts ont été consacrés à la culture des petites plantes à fleurs. D'une superficie dé trois hectares à l'origine, l'exploitation s'est agrandie en bordure de la RN 7 pour atteindre 5,5 ha dont 5000 m2 en serres affectées aux plantes fragiles et aux semis. Ses spécialités sont la culture des plantes à fleurs et des arbres d'ornement méditerranéens ou acclimatés pour les jardins. Cette exploitation familiale emploie 35 salariés français -les plus nombreux--, italiens, espagnols et nord-africains, pour la plupart logés avec leur famille sur los lieux de travail. Les pépinières pratiquent la vente directe sans passer par la publicité et les circuits commerciaux.

A l'origine, dans le quartier de l'Arénas, les pépinières Navello spéculaient sur les cultures maraîchères et les arbres fruitiers avant de s'orienter peu à peu vers les semis et les pépinières. La création de l'Aéroport a provoqué en 1947 un déplacement au lieudit "Le Bois de Boulogne" entre le Var et la RN 202. C'est le point de départ de son prodigieux développements sur 50.000 m2 auxquels il convient d'ajouter d'autres parcelles plus en amont dans la plaine du Var. La propriété est strictement familiale, mais le travail est assuré sur l'exploitation par 63 hommes et 13 femmes employés en permanence. Une partie du personnel est qualifiée, mais la maison forme aussi mes employés, logés sur place depuis une ou deux générations. Dans leur grande majorité les employés sont de nationalité française ou italienne, mais des Espagnols, des Yougoslaves et des Nord-Africains y travaillent également en qualité de manœuvres pendant quelques mois. Le travail s'effectue à raison de 8 h par jour et chaque ouvrier dispose de 4 semaines de congés payés. La grande spécialité des pépinières Navello est la culture du palmier Phoenix expédié un peu partout en France et en Europe. Toutes les plantes vertes d'appartement sont cultivées dans les serres, et notamment les fougères, les bégonias Rex, les philodendrons, les ficus, les sansevérias, les platycerium, les anthurium, les galathea et les bilbergia. Les plantés à fleurs ne sont pas absentes non plus des serres Navello surtout au moment de Noël et de la Fête des hères. En plein air, les agrumes, les conifères, les mimosas et, d'une façon générale, les plantes d’essences méditerranéennes se partagent les superficies restantes. La commercialisation des plantes et des arbres s'effectue sur la base de leur renommée auprès des horticulteurs locaux; d'autre part, des camions isothermes livrent aux horticulteurs de la région parisienne et du nord de la France, ainsi que des pays voisins au premier rang desquels il y a la Belgique et l’Allemagne, acheteurs de palmiers.

Les deux exploitations ne se font pas concurrence, car leurs spécialisations et leurs commercialisations sont différentes, mais leurs problèmes sont similaires. Travaillé et amendé depuis longtemps le sol est devenu artificiel; mais des pulvérisations régulières et des visites fréquentes du Service de Protection des maladies sont nécessaires. D'autre part, l'arboriculture provoque une longue immobilisation des capitaux. Toutefois, la conjoncture économique n'a pas les mêmes incidences : la Maison Pin et Maisonnat vend directement aux particuliers et est davantage sujet aux variations du marché que Navello qui joue la carte de l’exportation. Les deux liaisons sont menacées d'expropriation à plus ou moins brève échéance pour l'urbanisation de la plaine du Var. Instruit par une première expropriation, Navello a pris les devants et a préparé son transfert.

Entreprise toute récente car elle date de 1967, Loisirs et Jardins diffère quelque peu des précédentes; sur 4.500 m2, elle emploie dix ouvriers tous qualifiés et permanents. Mais la jeunesse de ses pépinières l'oblige à travailler pour l'instant en association avec les pépiniéristes de la région. D'autre part, ses paysagistes créent des jardins et les entretiennent à la demande des clients. En outre, l'entreprise du matériel horticole et agricole moyen offre un libre service de petits outillages de Jardin et de semences; les jeux de jardin, le matériel d'arrosage et les piscines entrent aussi dans le champ de ses activités, Son rayon d'action s'étend aux départements voisins, en particulier au département du Var. C'est un bon exemple de concentration verticale, car "Loisirs et Jardins" cumule les activités primaires et tertiaires. Ces activités jouissent d'une prospérité due au climat et au niveau de vie de la Côte d'Azur. Paysage original de la banlieue et des faubourgs occidentaux de Nice, les pépinières ne pourront demeurer longtemps des enclaves de cultures au milieu d'un quartier en voie d'urbanisation rapide et dirigée. Leur déplacement ne fait aucun doute, mais le problème est de trouver des terrains pour les recevoir.

L'AUTOMOBILE. Quoique diffuses, les activités liées à l'automobile occupent une grande place dans l'économie du quartier. Elles vont de la vente d'essence et de voitures -à laquelle on peut rattacher la vente de canions et de caravanes à la démolition, en passant par la réparation, la vulcanisation, la carrosserie et la peinture. Les plus anciennes de ces entreprises se localisent sur les axes à grande circulation comme la RN 202 et la RN 7; sur la RD 41 s'est regroupée plus récemment la vente d'automobiles et de caravanes (voir fig.14). Deux établissements sont spécialisés dans la démolition: l'acquisition des voitures usagées ou endommagées se fait dans un rayon très étendu qui dépasse même le cadre régional. Tout ce qui est réutilisable .st prélevé et vendu à des particuliers ou à des garagistes, tandis que la ferraille est expédiée vers les fonderies italiennes. L'établissement Simca au carrefour du Bois de Boulogne est un exemple remarquable de ln vente et de la réparation. Installé depuis 1962 au bd François Grosso et transféré en 1966 à l'emplacement actuel, il occupe une superficie de 17.400 n2 dont 2.500 m2 en bâtiments préfabriqués pour les bureaux et les ateliers de réparation. Simca a fixé son choix en raison de l'expansion de Nice dans la plaine du Var et en fonction de l'existence d'un grand carrefour routier; cela lui assure à la fois un emplacement idéal par les possibilités d'accès et une publicité spontanée auprès des automobilistes. Sur les 69 personnes employées qui travaillent dans les bureaux, 20 s'occupent de la vente et le reste de la réparation. L'organisation est parfaite: quand une voiture arrive à la réception, un ordre de réparation est établi avec le client, le travail est alors planifié, le coût et la date de reprise sont donnés au client, un numéro de repère fixé à la voiture. A ce stade d'organisation, la réparation des automobiles relève du grand artisanat.

Certaines des activités sont anciennes dans le quartier puisque, en 1926, on relève déjà une liste de mécaniciens. Les plus récentes trouvent pour la vente l'espace nécessaire et la situation favorable, ce qui explique leur prospérité actuelle.

LE BATIMENT. Attirées par les emplacements disponibles, les entreprises du Bâtiment et des Travaux publics tiennent une place de choix dans l'éventail économique du quartier.

La société "Les Matériaux de Construction CEP", installée dans le quartier depuis 1953 sur une superficie de 3.600 m2, dispose de 20 ouvriers permanents, français recrutés sur place. L'entreprise emploie de la chaux, du ciment, des sables et graviers du Var, de la pouzzolane en provenance du Massif Central pour ses malaxeurs et presses hydrauliques. L'ensemble de ces matières premières lui permet de produire 10.000 à 12.000 tonnes de matériaux de construction, agglomérés vibrés, conduits de fumée, de ventilation, vide-ordures, plaques de fibrociment, planchers, tuyaux Eternit, tuiles, briques et carrelages. La commercialisation s'effectue en

Haute-Provence, dans les Alpes Maritimes, le Var et les Alpes de Haute-Provence , auprès des entrepreneurs mais aussi auprès des artisans maçons et des particuliers. Les installations se trouvent sur le tracé de la future autoroute.

L'Entreprise Rometti, précédemment installée au boulevard François Grosso à Nice jusqu'en 1956, offre un exemple remarquable du déplacement vers la banlieue d'entreprises devenues indésirables en ville-où d'ailleurs toute possibilité d'expansion leur était refusée. C'est dans le quartier de Saint-Augustin qu'elle a trouvé les 20.000 m2 nécessités par la construction de l'atelier de scierie et de menuiserie, des hangars affectés au montage des ferrailles et d la fabrication des divers matériaux de construction parle stockage des matières premières et des produits finis. Son personnel français et italien (deux ouvriers aux agglomérés, cinq aux ferrailles et huit à la menuiserie) est recruté à la fois sur place et en ville, car le siège social demeure Bd François Grosso. Importé de Bretagne pour le contre-plaqué mais surtout des forêts de Turin. le bois ouvré est employé de façon, quasi-industrielle à la fabrication de portes, de fenêtres, d'installations de cuisine et de toute la menuiserie d'appartement. Cette gamme de production est uniquement destinée aux chantiers de la, firme qui est une entreprise du bâtiment.

Spécialisée dans les constructions métalliques, la SOMETRA (société Méditerranéenne de Travaux et de Finition) est concessionnaire d' "Aciérie-Ruberoïd" pour tout le Sud-est de la France et dirige deux agences, l'une à Nîmes et l'autre à Marseille occupe sur 400 m2 treize employés de bureau et vingt ouvriers spécialisés dans la pose de matériaux d'avant-garde: des bardages aciéroïd, légers et démontables, sont récupérables pour un-réemploi. L'aluminium, l'acier galvanisé ou plastifié confèrent à ces matériaux un caractère esthétique recherché par la construction moderne. A ces avantages non négligeables s'ajoutent ceux d'un- prix de revient égal à celui d'un mur classique et d'une pose rapide qui ne gêne en rien les autres travaux en cours. En effet, les couvertures planchers métalliques aciéroïd offrent des-qualités de résistance, isothermie, d'étanchéité, d'isolation phonique et par surcroît de pose rapide qui les rendent indispensables dans la construction de nombreux édifices publics. Les toitures, terrasses ruberoïd ont l'avantage de s'adapter aux sollicitations mécaniques et thermiques ce qui permet de réaliser les couvertures en pente à courbure constante ou variable, imposées par les conceptions hardies de l'architecture moderne. La SOMETRA travaille pour l'état (chantier des Facultés), la Chambre de Commerce (planchers et toitures de l'Aérogare), les municipalités, les Sociétés du Bâtiment et les particuliers; son activité es d'autant plus intéressante qu'elle joue la carte du progrès technique clans une région où la construction est la première industrie. Autre affaire, l'Omnium d'Études et de Travaux du Sud-Est dont le siège social est rue Cronstadt, dispose d'un entrepôt de matériaux et de machines au carrefour du Bois de Boulogne.

L'entreprise Martin est spécialisée dans les revêtements routiers; créée en 1930, c'est alors une petite affaire de 30 ouvriers. A partir de 1953-54, elle connaît un développement rapide au point d'occuper maintenant une superficie de 5.000 m2 en ateliers, garages et bureaux. A cette étendue s'ajoutent les annexes temporaires de chantier. Société depuis sa création, l'entreprise a réinvesti en matériel ses bénéfices; elle utilise cinquante camions à bennes goudronneuses ou gravillonneuses, vingt engins de Chantier et deux centrales d'enrobage, l'une de 100 T/h, l'autre de 200 T/h ainsi que ceux enrobeuses à froid. Entièrement français, ce matériel est peu renouvelé -surtout le matériel de chantier- à cause d'un emploi insuffisant pour en amortir le prix en quelques années. Sur 140 employés, des Français en majorité, six travaillent dans les bureaux. Le recours à une main d'œuvre de complément, italienne et algérienne, s'explique par les difficultés du recrutement des manœuvres sur place, dues plus à la nature du travail, qu'à une infériorité des salaires. Le personnel qualifié, cadres et conducteurs d'engins est stabilisé aux environs de cent personnes. Au contraire, les manœuvres algériens sont des saisonniers embauchés pour les travaux d'été. Le travail est alors-de 50 à 51 heures par semaine, car les enrobés sont irrémédiablement perdus s'ils ne sont pas utilisé: tout de suite

après leur fabrication. Les chantiers, renouvelables par appels d'offre, se situent essentiellement dans le département. L'entreprise travaille seule, sauf pour la construction d'une nouvelle route, car elle n'entretient pas le matériel nécessaire aux travaux de terrassement. Le tonnage annuel du revêtement posé varie entre 30.000 T et 50.000 T suivant les crédits alloués par l'État. Sables et graviers du Var, bitumes livrés par les centrales de raffinage de l'étang de Berre, entre dans les fabrications dont les procédés sont protégés par des brevets et imposés par l'administration En bref, le revêtement consiste en un agrégat de matériaux de granulométrie différente et de bitume mélangés à 1600 et employés à 1200. L'entreprise dépend entièrement des chantiers ouverts par l'État et les collectivités publiques; d'autre part, les travaux dépendent du volume de crédits fixes qui ne tiennent pas compte, en cours de chantier, des incidences des augmentations de salaires et autres sur les prix de revient. En outre, l'entreprise cherche en vain un nouvel emplacement favorable pour prévenir une expropriation probable, problème rendu difficile par le logement de stocks de fuel et de bitume, ce qui interdit une installation sur la zone industrielle de Carros.

Trop gênantes en ville et privées de possibilités d'expansion, les entreprises ont découvert dans la plaine du Var l'espace nécessaire, introuvable dans la vallée du Paillon déjà saturée d'installations semblables. Les plus anciennes en sont à leur deuxième transfert; elles devront, à plus ou moins brève échéance, émigre à nouveau chassées par l'autoroute ou l'extension de la ZUP; une zone d'entrepôts et d'industries est, en effet, prévue à ln hauteur de l'entreprise Spada, plus à l'amont dans une vallée promise désormais à un aménagement total.

LES PREMIERS AMÉNAGEMENTS DE LA VALLÉE DU VAR

1/LES STUDIOS DE LA VICTORINE. Depuis 1922, les studios de la Victorine sont installés dans le quartier sur une superficie de 66.000 m2, Une douzaine de bâtiments abritent les différentes corporations (menuiserie, mécanique, électricité, staff), les décors et les plateaux, les laboratoires et l'auditorium, les bureaux de l'administration, les loges et le restaurant (voir fig.14). Le personnel employé augmente dans la proportion de un à dix à l'occasion des tournages; dans les intervalles, l'élément permanent est occupé à la réparation, à l'entretien dus bâtiments et à la construction de décors. Une vingtaine de productions pour la télévision et le cinéma sont tournées chaque année, mais la capacité de production ne dépasse pas six films complets à cause du nombre insuffisant de plateaux. Sur le plan financier et occasionnel, les rapports entre les sociétés cinématographiques et les studios se bornent à la location du matériel, des décors et du personnel. La fonction des studios est de fournir à un producteur tous les moyens nécessaires, qu'il soit sur place ou à l'étranger. Les studios ont un faible rôle sur le plan national et européen, mais leur confort est unique en Europe.

2/ LE MARCHE D'INTERET NATIONAL. En 1958, le Conseil Général des Alpes-Maritimes et la municipalité de Nice élaborent un projet de marché d'intérêt national, à la fois pour l'expédition des fleurs et pour la vente des fruits et légumes. Mandaté par la Préfecture, le Génie rural prend contact avec les groupements professionnels intéressés et les services du ministère de l'Agriculture pour préparer un programme général d'actions et de travaux approuvé par le ministère en novembre 1959, mais retardé jusqu''en janvier 1961 par les dispositions techniques et financières.

Les deux marchés occupent vingt six hectares de part et d'autre de la déviation de la RN 202 à la sortie ouest de la ville, un carrefour de voies ferrées et routières et à proximité immédiate de l'Aéroport. Cette implantation peut être considérée comme un exploit si l'on tient compte de la spéculation foncière qui sévit sur tous les terrains de la Cote d'Azur, et en particulier au voisinage des grandes villes. L'inconvénient du choix de l'emplacement est de

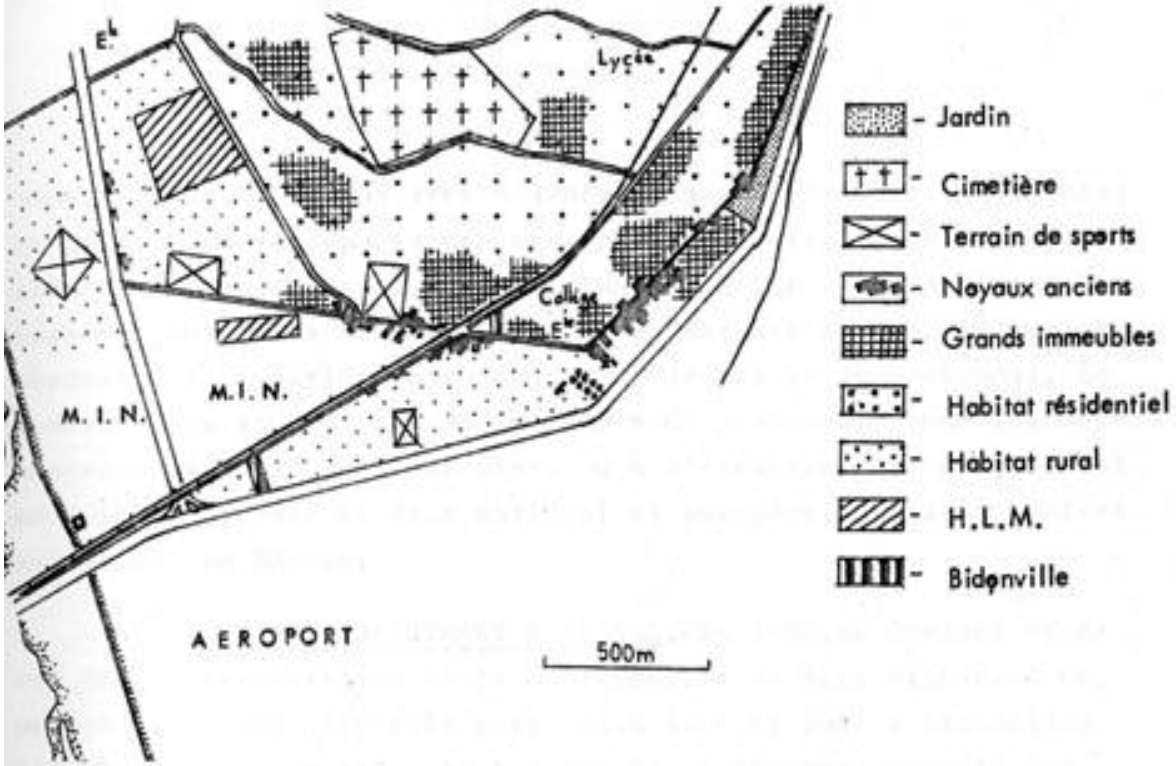
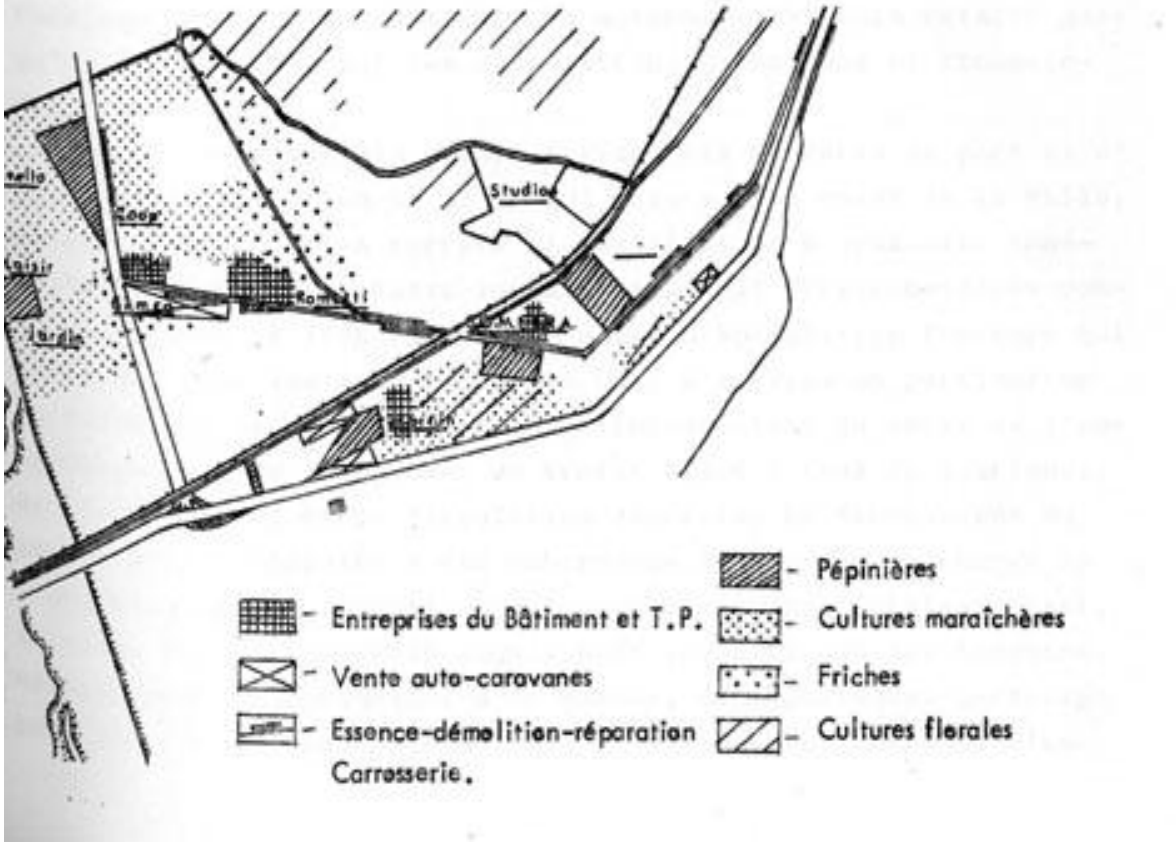


Fig. 13-Les supports de la vie humaine et économique



superposer un trafic lourd à ceux du tourisme, de l'Aéroport et de la circulation générale. Le financement du projet par le ministre a été subordonné à la prise en charge de l'acquisition des terrains par les collectivités locales: aussi, la ville de Nice a-t-elle acquis pour 720 millions les terrains nécessaires à l'implantation du marché. Le département participe pour 55 % au paiement des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt consenti par ln ville pour cette acquisition en service en 1965, le M.I.N. a demandé pour son installation des dépenses d'aménagement qui entrent, en effet, pour 14% dans le coût total de la construction. Il a fallu détourner des cours d'eau naturels ou artificiels, exécuter des travaux de terrassement, construire des remblais et des murs de soutènement et élargir le pont ferroviaire (voir fig.13).

Le marché des fruits et légumes fonctionne sur quinze hectares. Les principaux bâtiments sont parallèles à la voie ferrée avec laquelle les raccordements ferroviaires se font en pointe ver l'est par l'intermédiaire d'Un faisceau de voies de triage. Pour unifier le théâtre des transactions, les installations du marché sont distribuées en deux files de bâtiments parallèles d'une surface développée de 25.132 m2 pour abriter 78 magasins de grossistes, des locaux annexes, trois bars-restaurants, vêtements femmes, les bureaux de la SOMINICE et divers services administratifs. Les 78 grossistes niçois transférés au M.I.N. ont eu la possibilité de louer un magasin de 108 m2 ou 162 m2 et d'y adjoindre, selon leurs activités, des locaux au premier étage ou en sous-sol. Chaque magasin comprend des bureaux aménagés à l'entresol, mais ne comporte pas d'aménagement professionnel en dehors des monte-charge. Leur desserte s'effectue par un rez-de-chaussée sans quai, accessible aux camions qui peuvent pénétrer par une façade et sortir par la porte de l’autre. La desserte ferroviaire se fait du côté opposé au marché des producteurs. Entre ce dernier et les magasins, un espace découvert de seize mètres permet le stationnement des véhicules et la circulation générale. Le carreau des producteurs s'insère entre ces deux files de bâtiments sur 3.820 m2; il abrite 1.664 emplacements de 3 m2 séparés par des allées transversales de 5 m de large. Ces emplacements sont loués aux quelque 1.500 producteurs du département. L'entrepôt de pommes de terre de 1.960 m2 abrite une douzaine de magasins desservis directement par des voies ferrées. Une cour de débords pour les échanges rail-route s'étend sur 12.000 m2; enfin trois parkings, réservés l'un sur 58.000 m2aux grossistes et à leurs employés, l'autre aux producteurs et le dernier aux détaillants, occupent une superficie de 12 hectares. D'autres constructions sont prévues: une station phytosanitaire gérée par le Service de Protection des végétaux au ministère de l'Agriculture; un entrepôt frigorifique polyvalent ainsi qu'une station de douane.

Le marché aux fleurs, marché de production et d'expédition occupe Onze hectares. Les bâtiments sont attenants à la gare aux fleurs dotée de deux quais, quatre voies et d'une cour accessible aux véhicules routiers. Les installations de ce marché unique en France comprennent essentiellement un hall de commercialisation de 12.000 m2 avec un rez-de-chaussée et deux étages. Le rez-de-chaussée est réservé aux transactions sur le carreau que 1.500 producteurs louent à l'année (1.850 emplacements de 2 m2); ultérieurement, des amphithéâtres de vente aux enchères seront aménagés. Des locaux de conditionnement des fleurs avant l'expédition sont répartis entre le rez-de-chaussée et les deux étages, disposés en fer à cheval sur une surface développée de 7.200m2. Ils sont loués aux expéditeurs mais aussi aux producteurs pour leur resserre; sur une surface de 30m2 au rez-de-chaussée et de 55 m2 en étage, une hauteur de 4,50m permet l'installation d'un plancher intermédiaire pour le stockage des emballages et l'aménagement de bureaux. Les manutentions de fleurs entre le rez-de-chaussée et les étages sont assurées par six élévateurs continus et quatre monte-charge. L'air conditionné en température et humidité est distribué sur les carreaux de vente et dans les locaux de conditionnement. La gare "fleurs" comprend un ensemble de, quais et de voies relié au premier étage du butinent par deux passerelles; un bâtiment abrite les locaux de la SNCF, une aire de "parkings" surélevée au niveau des quais est pourvue d'une rampe d'accès Pour l'apport de colis venant du marché ou de l'extérieur. Situé sous cette aire de "parking", un bâtiment technique

abrite un poste de livraison d'électricité et le local de production du froid desservant le conditionnement d'air du hall et des magasins; enfin six hectares sont aménagés en parkings (voir fig.16).

Un bâtiment commun aux deux marchés abrite les bureaux de la SOMINICE, un bureau de poste, des agences de banques, un restaurant cantine et des logements réservés au personnel de surveillance. Les deux marchés sont reliés par un pont routier au-dessus de la déviation de la RN 202; ainsi les parkings communiquent et peuvent se dépanner mutuellement. Par ses conceptions M.I.N. architecturales, le M.I.N. s'impose dans le paysage du quartier comme l'une des réalisations d'envergure qui l'ont le plus transformé. En même temps, la ville de Nice y trouve un instrument indispensable pour assurer le ravitaillement de ses 400.000 habitants dans los meilleures conditions de rapidité et de rationalisation.

Le marché aux fruits et légumes est fréquenté à des titres divers par plusieurs catégories d'usagers, d'où des fluctuations ni; cours des trois premières années de son fonctionnement. Les producteurs installés sur un emplacement à l'année sont d'abord 720, puis 756, enfin 746, alors que les producteurs inscrits à la journée sont 96 en 1965 et 809 en 1967. Les 78 négociants grossistes, ont dès l'ouverture du marché transféré leurs installations depuis 12 cours Saleya et les rues avoisinantes; cependant quelques uns viennent de Riquier-Saint-Roch. Les 900 acheteurs-détaillants du début passent à 1.388 en 1967, progrès qui consacre le MIN comme source principale de ravitaillement. Enfin, 766 personnes fréquentent aussi le marché à titres divers. Pour l'ensemble de ces catégories, la fréquentation journalière est estimée à 2-.384 personnes les jours de grand marché et à 843 les jours de petit marché.

En 1967, 76.048 tonnes de légumes et 51.659 tonnes de fruits ont été commercialisées sur le MIN, soit un tonnage total de 127.707 unités; ces tonnages communiqués par le Service des Nouvelles du marché correspondent, à 1% près, à la masse des produits mis réellement en vente sur le marché, car il est particulièrement difficile d'obtenir des renseignements auprès des producteurs. Par ailleurs, un certain volume de marchandises est directement réexpédié sur le marché. Compte tenu de ces éléments, le tonnage effectif ou réel est de 135.000 tonnes on 1967 et 130.000 en 1966. L'évolution mensuelle des tonnages indique de grandes variations: 8.852 tonnes en février et 14.222 en août, des deux extrêmes. Seuls juillet, août, septembre, octobre et décembre dépassent le tonnage moyen de 10.642 t. Mais ce sont les mois d'été surtout juillet et août, qui offrent le maximum de tonnages commercialisés, aussi bien pour les légumes que pour les fruits. L'activité du MIN est ainsi liée au tourisme, lequel augmente brusquement le nombre des consommateurs. Selon des statistiques portant sur près de 90.000 tonnes de produits de base, les pommes de terre fournissent 21 du tonnage, les tomates, salades et pêches 7% et les poires 6%. 25.363 tonnes de produits commercialisés arrivent sur le MIN

en1967, par voie ferrée, les pommes de terre figurent pour 43, les légumes et fruits pour 17 et 18%, les aulx et oignons pour 14% et les agrumes pour 7%.

La fréquentation du marché aux fleurs présente des caractéristiques analogues. Le nombre des producteurs installés à l'année est en baisse, passant de 1.279 à l'origine à 1.043; la préférence est donnée à l'inscription journalière avec 242 cas au départ et 610 ensuite. 78 expéditeurs-concessionnaires disposent de locaux de conditionnement; 61% d'entre eux viennent de Nice 8% d'Antibes et 5% de St-Laurent-du-Var; le reste est originaire des diverses localités de la Cote. Les acheteurs sont entre 450 et 550.

En 1967,1es apports de fleurs s'élèvent à 113.048 corbeilles, mais compte tenu des livraisons directes, on peut estimer à 124.000 corbeilles les apports réels. Le mois le plus chargé est octobre avec 23.229 corbeilles, puis viennent mars et novembre (plus de 33.500); décembre est le dernier à dépasser 10.000 corbeilles. Ce sont des mois où la grande production d'œillets, spécialité horticole de la C3te d'Azur et des coteaux du Var en particulier, interfère avec d'autres productions florales. Juillet et août sont les mois les plus creux avec moins de 3.000

corbeilles, l'œillet vient en tête avec 71.807 corbeilles soit 74% des apports, puis la rose avec

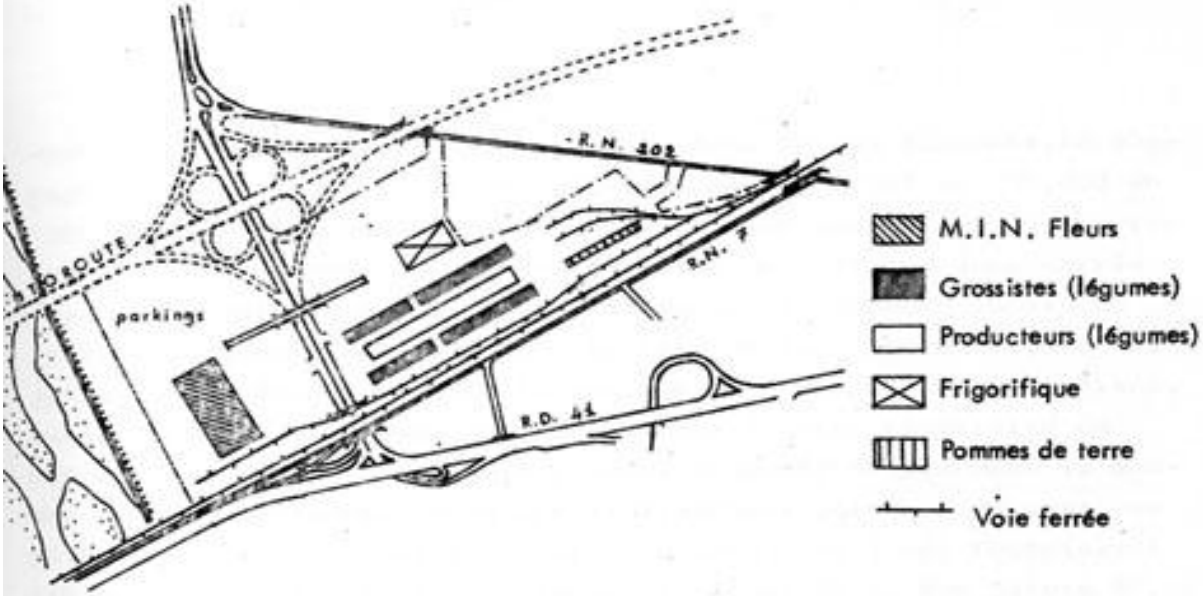


Fig. 16.- Marché d'intérêt national, Aménagement routier.

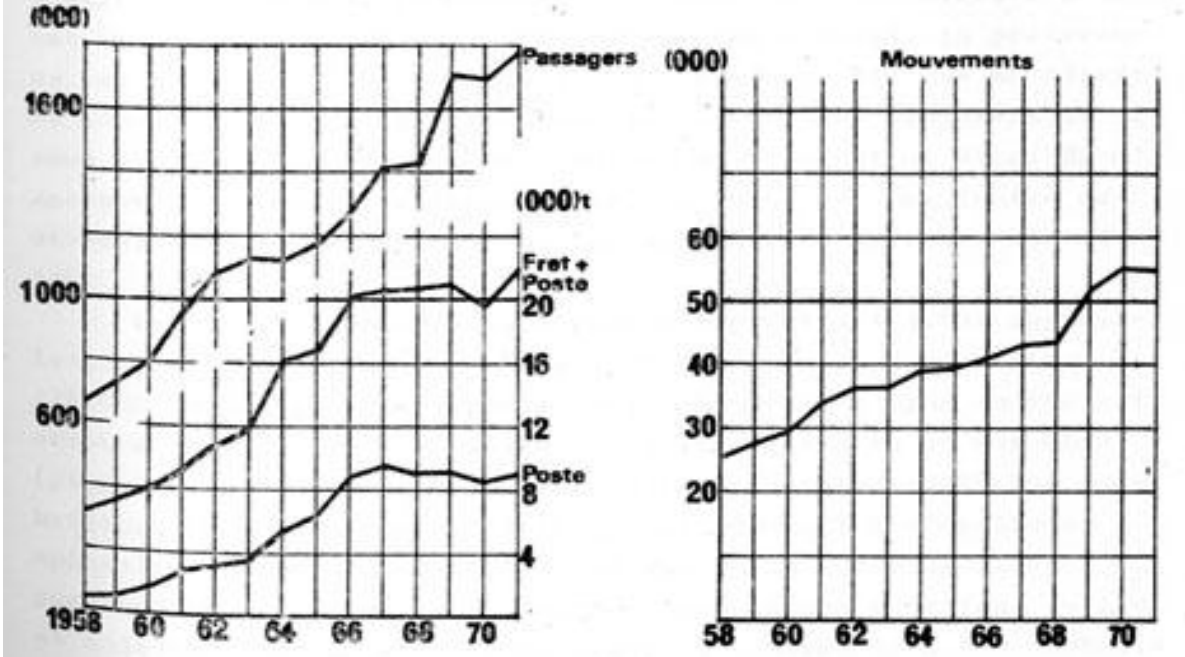


Fig. 17.- Evolution du trafic sur l'Aéroport Nice-Côte d'Azur.

5.445 corbeilles seulement, en raison de la concurrence victorieuse des deux criées d'Antibes. L'anémone, le chrysanthème et le glaïeul sont commercialisés à raison de 3.000 à 4.000 corbeilles par an; le mimosa, le souci et l'asparagus de 2.000 à 3.000, tandis que le piment, la violette et le strelitzia comptent chacun pour moins de 1000 corbeilles. Une très grande partie

des apports est expédiée par route mais il n'y a aucune statistique pour préciser les tonnages et leur destination, contrairement aux modes d'expéditions:

	1966	1967
Nice-ville	2.282	1.190
MIN	3.350	4.229
Antibes	5.842	4.899
Cannes	1.693	1.755
Autres gares	817	536
	13.984 T	12.609 T

Fig.15.-Tonnages expédiés par voie ferrée

Si les expéditions par voie ferrée sont inférieures en 1967 à cause d'une production moindre, ce sont toujours les gares de Nice-ville, Antibes et Cannes qui assurent la quasi totalité du trafic par voie ferrée. Mais l'exportation par voie aérienne passe de 477 tonnes en 1965 à 538 en 1967 cela malgré la baisse de production enregistrée cette année-là. Les plus forts tonnages sont expédiés à destination de la République f déraie allemande (210 T), de la Belgique (121 T) et de la Suède (101 T). Le -IN de Saint-Augustin est en France le seul à comprendre à la fois un marché des fruits et légumes et une halle aux fleurs. (fig.15)

Depuis sa création, le MIN n’a pas réussi à résoudre les problèmes de son fonctionnement, d'où un véritable malaise. De nombreux incidents, des grèves d'apports ou de transactions ont été entre les usagers et la Direction principalement à cause de redevances élevées. La publication du compte d'exploitation de 1967 laisse apparaître un déficit de 944.000 Fr. en raison de la baisse de fréquentation enregistrée au marché aux fleurs mais aussi à cause d'un manque de recettes. Le Conseil d'administration de la SOMINICE en effet a refusé de voter le budget 1967 comportant l'augmentation des redevances. Les usagers prétendent qu'il appartient à l'État et aux collectivités locales de combler ce déficit structurel, mais l'administration affirme au contraire qu'il s'agit d'un problème de discipline et que l'on ne peut faire supporter à l'ensemble des contribuables des dépenses qui ne concernent que certaines catégories d'usagers. Le problème essentiel est celui des redevances, les usagers, grossistes en tête, les jugent trop élevées et contraires à la politique des marchés d'intérêt national puisque l'accroissement des charges se répercute sur le prix des denrées. Or, le prix de location annuelle du mètre carré des magasins de fruits et légumes est de 66,40 Fr. à Nice contre 84 à 150 Fr. à Strasbourg, 132 Fr. à Rungis mais 46 à 65 Fr. à Avignon. Il est exact que les chiffres d'affaires réalisés ne sont pas les mêmes; mais à Nice, des entreprises marginales inadaptées aux conditions nouvelles de commercialisation louent de trop grandes surfaces de magasin. Du coup la majorité des grossistes on fruits et légumes ne paient plus leurs redevances; leur dette vis à vis de la SOMINICE se monte à 710.000 Fr. le 31 décembre 1967. La diminution de la fréquentation surtout du marché aux fleurs est un problème tout aussi grave. 96.810 producteurs de fleurs et 45.921 acheteurs sont venus en 1967 contre 119.430 et 62.665 en 1966. Dans le même temps, le volume des apports passe de 140.231 corbeilles à 113.048. La baisse de la production florale en 1967 n'explique pas que sur les 18.000 à 20.000 tonnes de fleurs produites annuellement par la région, 5.000 à 6.000 seulement sont commercialisées sur le MIN Ainsi "périmètre de protection" n'est pas reconnu; une application effective de la loi pourrait entrainer

la concentration de la production et du commerce sur le MIN et en assurer la rentabilité. Les perspectives d'avenir du NIN de St-Augustin apparaissent sous un jour différent pour les usagers; ils en considèrent l'exploitation comme longtemps encore déficitaire, donc tributaire des subventions de l'État et des collectivités locales, subventions nécessaires pour prévenir une désertion complète; l'administration estime qu'une fréquentation suffisante et une meilleure compréhension des usagers seraient capables de résoudre les problèmes financiers de la SOMINICE. Quoiqu'il en soit, personne ne songe à contester l'utilité de cet instrument adapté aux conditions de la vie moderne et à ses exigences, ni à nier l'intérêt qu'il représente pour l'économie de la Cote d'Azur.

3/ L'AEROPORT DE NICE COTE D'AZUR

Il y a un siècle et demi, l'emplacement de l'aéroport était une plaine marécageuse où les oiseaux migrateurs venaient trouver un refuge dans les hautes touffes de roseaux. Boisé en bordure du Var pour protéger les riverains des crues du fleuve, le terrain a au début une destination militaire: Napoléon Ier fait installer une batterie en liaison avec celles de Sainte-Hélène et de la rive droite du Var pour défendre la côte contre toute tentative de débarquement. Beaucoup plus tard, un champ de tir est ouvert, remplacé par un hippodrome en 1869; enfin, un terrain d'aviation utilise l'étendue herbeuse disponible entre la pointe de la Californie et la piste d'entraînement de l'hippodrome. Dès 1902,1e capitaine Ferber fait ses premiers essais; mais il faut attendre presque qu'un demi-siècle pour créer et développer un vrai aéroport. Nivelé et gazonné après 1910,1e terrain d'atterrissage de la Californie devient le théâtre de manifestations aéronautiques diverses; l'exploit le plus téméraire des pionniers de l'aviation est sans doute celui de François-Auguste Maison qui, le 24 avril 1919, réussit à passer sous une arche du pont du Var à bord de son Caudron C3. Pendant l'année 1918 des essais techniques préparent un service postal entre Nice et Calvi; peu à peu le terrain d'aviation de la Californie est transformé en aéroport. En 1928,1a Chambre de Commerce de Nice alerte l'opinion parce que la ville ne figure pas au projet d'aviation postale établi par l'administration des PTT. Jean Médecin défend le principe d'un terrain à usage touristique et postal, approuvé par les représentants de la ville et du département; mais le projet est critiqué par là direction du journal "L'ECLAIREUR ": "L'atterrissage de quelques aéroplanes ne pourrait nous consoler de voir gâcher 50 à 60 ha de terrains qui constituent seule réserve de Nice. Le terrain d'aviation bloquerait notre ville à l'ouest". Le journal lance meule un contreprojet de parc avec pelouses pour le polo, jardins, pistes cavalières et aménagement de la plage. Cependant 1935 voit l'ouverture de deux lignes aériennes Corse-Côte d'Azur et Nice-Bordeaux au prix de travaux d'aménagement financés par l'État à 50% et de la cession par la ville des terrains en sa possession. La piste est inaugurée en 1937 par le Président Lebrun, venu à Nice pour la Convention du Rotary; cette même année, la Société des Courses accepte de céder ses droits sur les terrains Occupés pur l'hippodrome et la piste d'entraînement, mais toute possibilité d'expansion vers l'ouest semble définitivement condamnée par la présence du Pont Chauve dans le prolongement de la route du bord de mer.

Réquisitionné en 1939, l'aéroport n'échappe pas aux dommages de guerre qui vont pourtant être à l'origine de son prodigieux développement. Les destructions du Mont Chauve, d'une partie des installations de l'hippodrome et les dégâts subis par les villas du quartier de l'Arénas et des Sagnes, décident du choix de l'implantation du nouvel aéroport à son emplacement actuel. Un nouveau tracé plus au nord de la route du bord de mer des gains de terrains sur le Var détourné et endigué des emprises en mer avec digue de protection en enrochements portent ln superficie à 175 ha. Dès 1945, l'armée américaine ouvre une piste de 1350 mètres, portée à 1687 l'année suivante, pour l'atterrissage et l'envol des bombardiers et

avions de transport. Ainsi arrivent chaque semaine jusqu'à 22.000 passagers, pour la plupart des permissionnaires américains.

Le décret d'utilité publique du 12/9/1946 organise l'aéroport, lequel ne possède encore qu'une aérogare de fortune, cependant que les liaisons se multiplient avec Paris et avec les grandes villes de province. Les lignes vers la Corse sont rétablies et les compagnies étrangères ne tardent pas à s'intéresser à Nice. Bientôt la BEA, SABENA, ALITALIA, la SWISSAIR, la SAS, et la PAA y font escale. Les installations s'améliorent jusqu'en 1957,date de la mise en service de la nouvelle aérogare dont le bloc-trafic est aménagé avec le confort et le luxe nécessaires à l'accueil de 1.500.000 passagers par an, En 1960,1a superficie de l'aéroport est portée à 183 ha par construction d'une digue à la pointe de la Californie; ainsi allongée vers l'est, la piste principale atteint alors 2.685 mètres pour permettre l'atterrissage des Boeing 707 et des DC.8. Cette amélioration de l'infrastructure confère à l'aéroport de Nice-Côte d'azur l'accès à la classe internationale en 1962. Depuis, l'accroissement régulier du trafic incite en 1967 la Chambre de Commerce de Nice et des Alpes-Maritimes, chargée de l'exploitation, à agrandir l'aérogare par l'adjonction de deux ailes est et ouest, puis, à détourner à nouveau le lit du Var pour porter la piste aux 3.000 mètres nécessaires au décollage à pleine charge des Boeing 747. Nice est dès lors desservie par 18 compagnies, reliée à 30 capitales mondiales et à 32 grandes villes réparties sur quatre continents (voir fig.17).

Sur les 183 hectares en partie gagnés sur la mer, l'aéroport de Nice Côte d'Azur comprend actuellement une piste principale longue de 3 kms et large de 60 mètres, orientée NE-SO dans le sens des vents dominants et parallèle au relief, une piste de secours (1.687 m. sur 40m), un réseau de voies de circulation et d'aires de stationnement de 245.000 m2, infrastructure définitive réalisée en deux temps. Au cours de la première phase des travaux en 1953 et 1954 sont exécutées les voies de circulation, les aires de stationnement et la piste principale de 2.200 mètres. Très faible, l'indice de portance du sol naturel oblige à construire sur un mètre d'épaisseur les chaussées aéronautiques; des assises inférieures de 45,5 cm sont en tout venant de galets du Var; les 12 cm de la sous-couche de roulement sont aussi en galets du Var mais criblés à 80 mm; la couche superficielle formée de 5 cm de béton bitumeux, repose sur 7,5 cm d'enrobés. La cause de la perméabilité d'une grande partie des terrains, le drainage se limite à 5 émissaires principaux qui peuvent évacuer vers la mer une averse de 40 mm/h ruisselant trois heures sur l'ensemble des revêtements. Les travaux d'allongement de la piste principale par emprise sur la mer commencent dès 1960 pour autoriser le décollage des quadriréacteurs long-courriers. Une digue, réalisée en tout venant de carrière, est protégée du côté de la mer par des enrochements de 0,2 à 8 tonnes; côté terre le colmatage est effectué en tout venant du Var pour la chaussée aéronautique.

Toutes les installations techniques modernes sont groupées en deux ensembles localisés de part et d'autre de l'aérogare. Pour les arrivées et les départs, moyens de navigation et moyens de liaison et de guidage débordent largement le cadre de l'aérodrome Ce sont les radiophares de Saint-Tropez, du Mont Leuze, du Mont Chauve et de l'îlot de la Tradelière à l'est des îles de Lérins, la radiobalise du Fort-Carré à Antibes, point d'origine du circuit d'attente pour l'arrivée à l'aéroport. Les équipements de la tour de contrôle sont des émetteurs récepteurs téléphoniques à ondes courtes et ultra-courtes, un radar d'approche finale à écrans panoramiques et un ensemble enregistreur de communications; le guidage peut être effectué soit à l'aide de l'ILS, soit à l'aide du goniomètre. L'ILS (Instrument Landing System), comporte des radioalignements de piste et de descente, ainsi qu'une borne extérieure da distance située au Fort-Carré à Antibes. L'ILS et le radar d'approche, d'une portée de 65 kms de rayon jusqu'à 8 kms d'altitude, permettent la surveillance, le guidage et l'atterrissage par visibilité très réduite. C'est ramener au minimum les risques d'approche d'une région déjà avantagée, et c'est la raison décisive d'un succès remarquable, par un ciel dégagé à plus de 8000 mètres neuf fois sur dix.

La Chambre de Commerce entretient un centra de réparation des avions commerciaux sur l'emplacement même de l'ancien hippodrome; les diverses installations de l'aéroport sont dispersées dans un cadre de jardins. A l'ouest une plantation de pins fixe le talus en remblais devant l'aérogare et tout le long de la route du bord de mer, c'est une végétation luxuriante de palmiers, de mimosas, d'eucalyptus, de lauriers roses et d'agaves. Cette végétation acclimatée annonce déjà la Promenade des anglais et compose un cadre agréable qui illustre la fonction d'accueil de l'aéroport Nice-Côte d'Azur. (voir fig.18).

En 1971, deux grandes catégories d'appareils animent le trafic de l'aéroport Nice-Côte d'azur. Les avions commerciaux y opèrent 36.348 mouvements et les autres 13.542, soit un total de 54.890 mouvements d'appareils, une moyenne mensuelle de 4.574. Des écarts de moins 1.207 pour novembre -le mois au trafic le plus faible- et de plus 1.969 pour le mois d'août, le plus chargé, caractérisent le trafic (voir fig.17, 19 et 20).

Mois	Avions de commerce	Avions non commerciaux		TOTAL
A+D		Militaires	Divers	
Janvier	2.464	165	821	3.450
Février	1.939	194	1.049	3.182
Mars	1.992	270	1.009	3.271
Avril	3.132	275	1.170	4.577
Mai	3.340	218	1.589	5.147
Juin	3.354	331	1.319	5.004
Juillet	3.804	313	1.915	6.032
Août	3.962	160	2.431	6.553
Septembre	3.689	271	1.549	5.509
Octobre	3.096	130	1.659	4.885
Novembre	2.484	222	363	3.569
Décembre	2.689	206	816	3.711
	35.945	2.755	16.190	54.890

Fig. 20: Trafic mensuel en 1971.

Juin, juillet, août et septembre sont les plus chargés avec un total mensuel supérieur à 5.000 mouvements soit 42% du trafic annuel. Le trafic des avions militaires varie du simple au double et plus selon les mois. L'évolution annuelle du trafic des appareils sur l'aéroport de Nice est le reflet exact de l'activité touristique sur la Cote d'Azur en été comme à Noël. Par catégories, les compagnies commerciales représentent à elles seules 67,5% du trafic total et les avions privés près de 15%, ce qui peut surprendre à première vue étant donné la proximité de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu dont le trafic est réservé à ce type d'appareils. Le chiffre de 3,4% est relativement élevé pour le trafic des appareils appartenant aux services officiels; car la Cote d'Azur sert souvent d'escale à des chefs d'État des pays du Proche et 'moyen Orient ou de l'ancienne Communauté Française, de cadre pour de fréquents séjours de souverains et chefs d'État et de but de voyage pour les missions d'études étrangères. La part de l'aviation militaire est ramenée de 11,5% du trafic à 4,7 en 1971 (4.764 et 2.633 mouvements) à la suite de l'annulation des accords de 1'OTAN.

En 1966, Air-France assure à elle seule la moitié du trafic, part portée à 64,2% par la collaboration des autres compagnies françaises, car elles servent aussi d'agents à l'escale de Nice. Pour les compagnies étrangères -par exemple UTA, pour Air Afrique et Air Azur pour Air Algérie-. Cependant les compagnies étrangères détiennent 34,4% du trafic, participation élevée pour un aéroport de province. Les avions particuliers, français et étrangers, se partagent

à égalité le trafic privé; car les belles résidences secondaires de la Côte d'Azur sont désormais

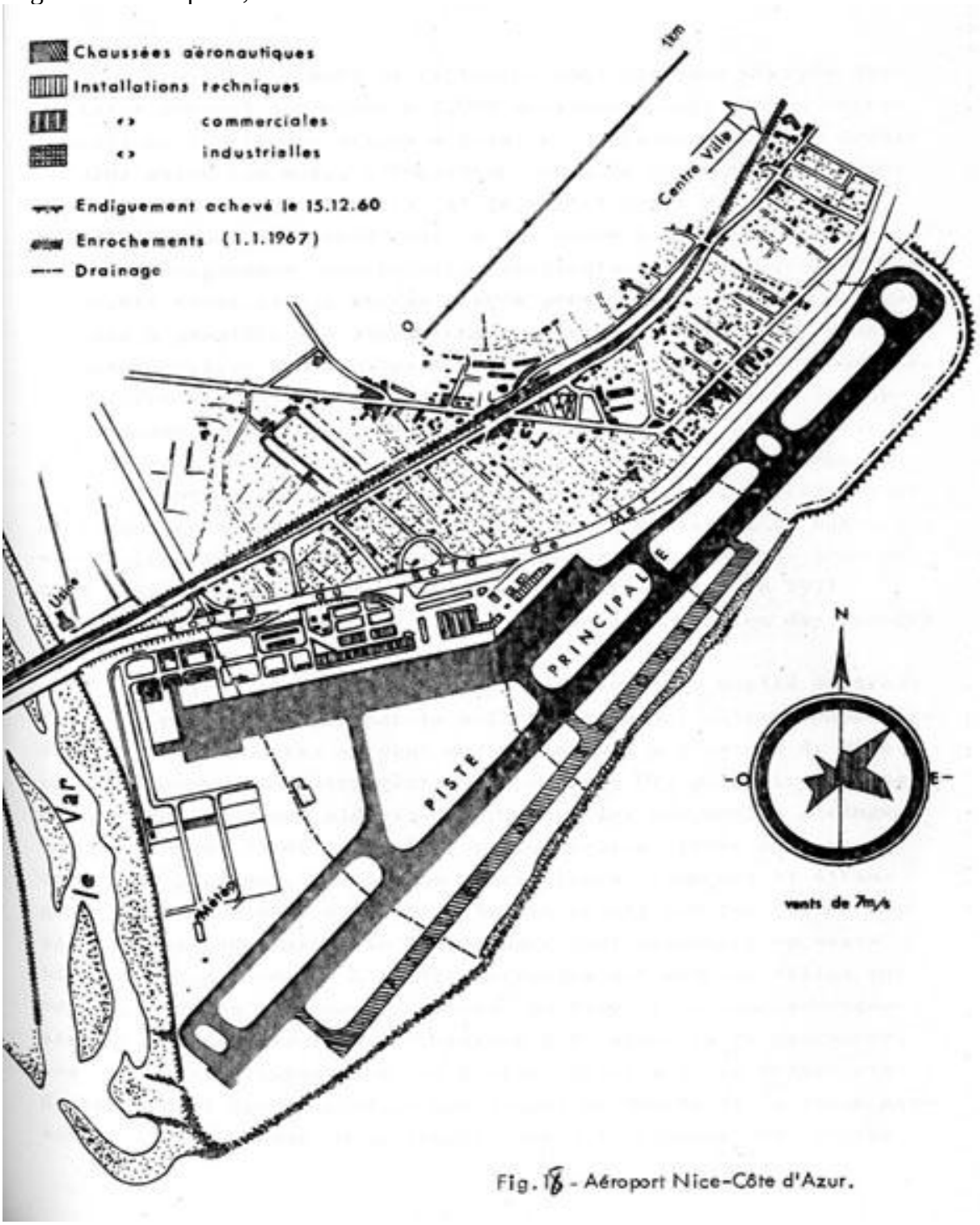


Fig. 18 - Aéroport Nice-Côte d'Azur.

accessibles en fin de semaine à partir de toutes les grandes villes européennes très fréquentées par l'aviation d'affaires et de plaisance. Les avions militaires sont des cargos affectés à des transports de troupes et de matériel, ou des avions de chasse et de reconnaissance. La base radar du Mont-Agel assure la liaison avec Istres et Orange pour la couverture aérienne du S.E. de la France.

L'aéroport se trouve au cœur d'une zone urbaine de plus de 500.000 habitants, à 6 km seulement du centre de Nice et dispose de liaisons rapides avec les autres agglomérations touristiques et résidentielles de la Côte. A ces avantages locaux s'ajoute le fait capital d'être un carrefour aérien accessible en toutes saisons. Ainsi, en 1971, un seul mouvement a souffert

d'une visibilité inférieure à 150 m. Les grandes compagnies aériennes ont donc établi à Nice une escale sur leurs lignes régulières à grande distance, assurant la réputation de Nice, grand aéroport international.

L'Alitalia effectue 17,5% du trafic commercial étranger; avec 12,5% du trafic se placent la BEA, la PAA et la Swissair puis viennent la ELM, la SAS, la Sabena, Air Afrique et Transweden, Royal Air Maroc et Luxair. Avant tout aéroport à fonction européenne, Nice est cependant utilisée par la plupart des compagnies européennes comme étape sur leur réseau mondial, pour assurer les liaisons avec le continent américain, l'Afrique, le Proche et le Moyen Orient. Cet hinterland et ce trafic placent Nice au douzième rang européen (voir fig.21).

L'aéroport de Nice Côte d'Azur est accessible à tous lés types d'appareils, car la piste vient d'être aménagée Pour permettre le décollage à pleine charge des quadriréacteurs. L'Aéroport bénéficie par sa situation géographique de conditions météorologiques favorables à une activité permanente. En 1966, 17.636 vols sur 20.468 ont bénéficié de conditions météorologiques de vol à vue (un plafond supérieur à 450 m et une visibilité de 8km), parfaites donc dans 85% des cas. Le brouillard ou les plafonds bas sont observés seulement quelques heures par an; de même, le verglas ou la neige apparaissent sur les pistes deux ou trois fois chaque année. Aussi, au cours de la mauvaise saison, Nice sert-elle d'aérodrome de déroutement à de nombreux longs courriers chassés des aérodromes d'Europe Occidentale par le brouillard ou le verglas.

En 1971,1e trafic se décompose en 801.713 arrivées, 810.517 départs, 155.892 transits et 12.399 divers, bref l'aérodrome voit passer 1.730.000 personnes

Le rôle de l'aéroport dans l'économie régionale est encore accru par le recours de plus en plus fréquent à des moyens de transport rapides et confortables. L'extraordinaire accroissement de la capacité de transport des moyens et longs courriers (362 passagers par Jumbo Jet ou Boeing 747) explique une hausse de 50% (près de 600.000 clients) dans les cinq années entre 1966et 1971

Le trafic des passagers commerciaux s'étend à quatre continents. Il est cependant possible d'établir des distinctions géographiques. En 1966, la France totalise 49% du trafic avec 617,941 passagers; 25% et 319.583 voyageurs reviennent aux pays du nord et du nord-ouest do l'Europe plus la Suisse et l'Autriche. s marne date les pays méditerranéens totalisent seulement 225.197 passagers (18%) et les liaisons avec les 'démocraties populaires tt.358 passagers sont négligeables. Ainsi 92% Ses passagers sont en provenance ou à destination de l'Europe. Nice s'insère dans un contexte économique et social comme intermédiaire entre deux mondes complémentaires, l'Europe industrielle à haut Niveau de vie du nord et du nord-ouest et l'Europe méditerranéenne qui offre aux touristes la mer et le soleil mais aussi sa richesse artistique et l'âpre beauté des paysages.

L'Afrique vient alors au deuxième rang avec S5.269 passagers et plus de 5% du trafic. C'est le Maghreb, avec 45.783 passagers, soit 3% du trafic en provenance ou à destination de l'Afrique, qui occupe la première place; l'Afrique noire recense à son profit 39.486 passagers, les deux tiers à l'actif de l'ancienne Afrique française. En effet, une grande partie du trafic tain se fait par d'autres voies aériennes, notamment le Caire-Rome et Dakar-Paris. Le trafic avec le continent américain s'élève à 14.293 unités, pour la plupart en provenance de l'Amérique du Nord. Cc faible pourcentage du trafic résulte là aussi de l'emprunt d'autres routes aériennes pour arriver en Europe, car les grands aéroports internationaux comme Londres et Paris offrent de nombreuses correspondances, les horaires et los itinéraires les plus variés. A l'actif du continent

asiatique figure seulement les 47 passages de la Thaïlande et les 1.712 voyages vers la

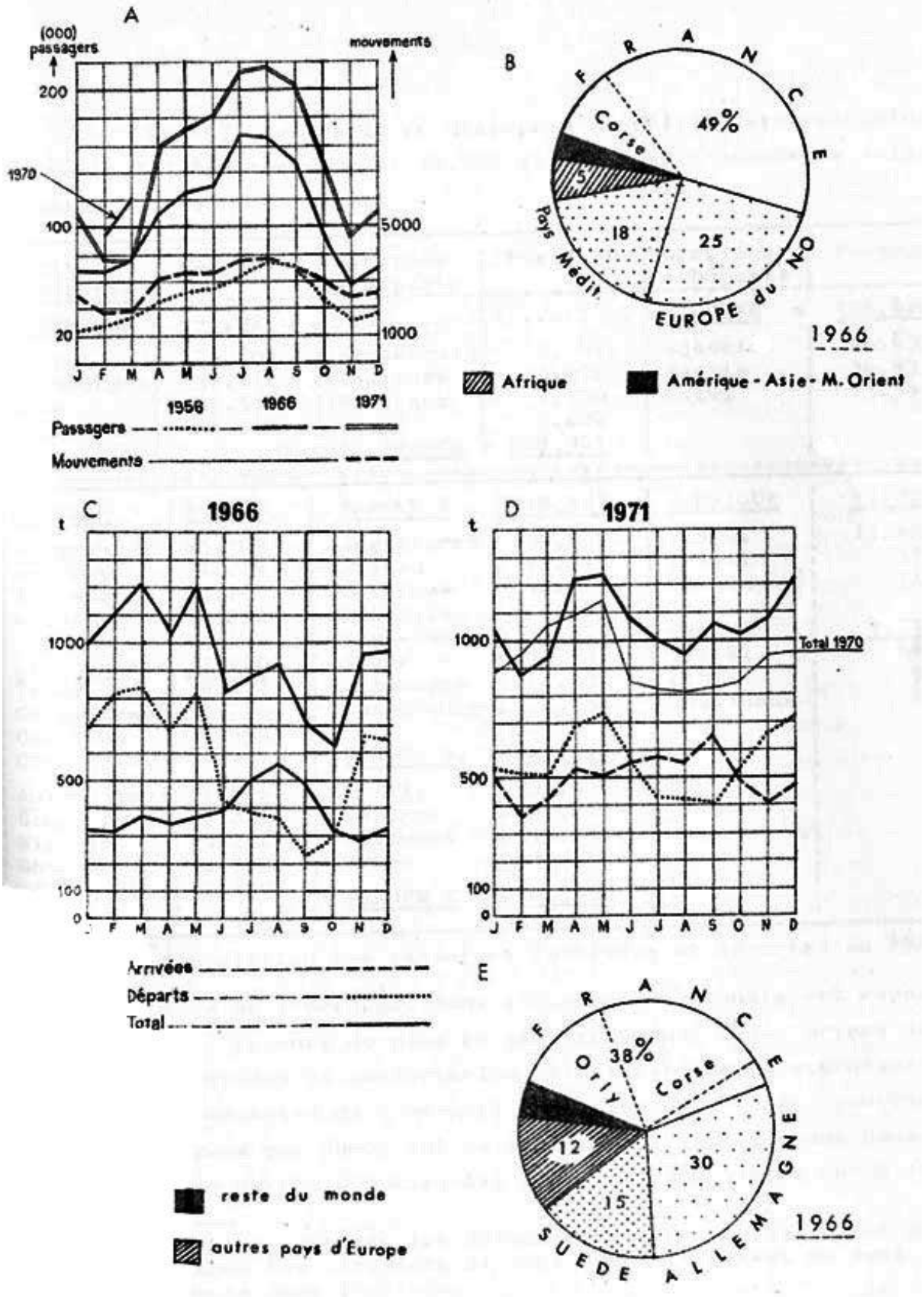


Fig. 19. - Les trafics : A et B : passagers

charnière afro-asiatique du Proche et i1oyen Orient, chiffres insignifiants, car la concurrence des Paris-home enlève à Nice l'essentiel du trafic (voir fig.23).

Arrivées + Départs	Passagers	Arrivées + Départs	Passagers	Arrivées + Départs	Passagers
METROPOLE =	491.321	.....	.....	et CORSE =	126.620
Orly	374.603	Strasbourg	5.161	Ajaccio	56.634
Le Bourget	34.112	Toulouse	5.092	Bastia	54.432
Lyon	35.508	Bordeaux	4.100	Calvi	15.544
Marseille	26.586	Vichy	1.684		
		Total FRANCE =	617.941		
AFRIQUE	85.269	EUROPE W	319.583	AMERIQUE	14.293
Maghreb	45.783	Angleterre	133.657	U.S.A.	13.685
Algérie	21.284	Suisse	75.617	Brésil	317
Tunisie	12.747	Belgique	45.666	Canada	110
Maroc	11.752	Danemark	17.277		
		Pays-Bas	14.879	ORIENT	1.712
Afrique Nre	27.920	Suède	13.331	Israël	645
Tchad	9.412	Allemagne	12.370	Libye	797
Congo Braz.	7.722	Luxembourg	6.156	Thaïlande	47
Cameroun	4.394				
Côte d'Iv.	2.467	EUROPE S.	225.197		
Autres pays	11.566	Italie	136.377		
Congo R.	3.259	Espagne	67.261		
Nigeria	3.212	Portugal	11.498		
Ghana	2.750	Grèce	3.246		
Afrique S.	2.150	EUROPE E.	1.358		

Fig.21. (*) Répartition des passagers (arrivées et départs) en 1966.

*

La part écrasante du trafic en provenance et à destination de l'Europe souligne la fonction européenne de l'Aéroport de Nice-Cote d'Azur l'intérieur de chaque secteur géographique certains pays tiennent une place éminente, telles los régions d'Europe Occidentale qui envoient traditionnellement sur la Côte d'Azur les plus fortes colonies de touristes étrangers. Ainsi les échanges, s'élèvent, en 1969, à 117.000 unités avec la Grande-Bretagne, à 102.000 avec la suisse (les deux tiers par Genève et un tiers par Zurich) et à 93.000 pour le Benelux. La fréquentation élevée des lignes d'Italie (150.000 passages) (les deux tiers par Rome et par Milan) et d'Espagne (100.000) s'explique à la fois Par un rôle de relais de la Côte d'Azur entre les régions de villégiature de l'Italie et de l'Espagne, mais aussi parce que les itinéraires aériens sont des raccourcis par rapport aux lignes de transport terrestres, avantage qui se traduit par une notable diminution de l'écart habituel entre les tarifs par air et par fer. Nice est bien placé sur l'itinéraire méridien Strasbourg-Afrique du Nord; la moitié du trafic maghrébin se fait avec l'Algérie; Tunisie et Maroc se partagent le reste à peu près à égalité. En Afrique Noire, les liaisons principales sont étalées avec le Tchad 33%, le Congo Brazzaville 27% et le Cameroun 15%. En dehors de l'ancienne Union Française, les relations sont assurées surtout avec le Zaire, le Nigéria, le Ghana et l'Afrique du Sud. Le trafic avec le continent américain passe dans une proportion de 95% par les USA; la Lybie totalise 4.6% et Israël 37% des passages du Proche et

* N.B.: Dans ce tableau les totaux effectués englobent les passagers de tous les aéroports et pays même si ceux-ci ne sont Pas mentionnés dans la liste et 1971, sans une augmentation corrélative du nombre des appareils en service (24%), rapports qui mettent en évidence le caractère commercial de l'Aéroport de Nice-Côte d'Azur.

Moyen Orient. Ainsi par les pourcentages de fréquentation, par l'intensité et les fréquences de vol, il est possible de situer Nice par rapport aux grands courants de circulation aérienne.

Toutefois, les relations avec un même pays peuvent présenter des différences sensibles: parfois les arrivées résument à elles seules l'essentiel du trafic, cas du Dahomey, du Nigéria, des Iles Canaries, de la RAU et de la Yougoslavie, du Mexique, Chypre, du Koweit, de la Somalie française et de la Thaïlande. Inversement, ce sont les départs pour le Brésil, le Canada, la Guinée et la Jordanie qui comptent; ces trafics dissymétriques portent sur une clientèle restreinte qui utilise d'autres lignes internationales à grandes distances donc d'autres aéroports mieux placés sur leurs itinéraires d'aller ou de retour. En contrepartie, la Finlande, la Rhodésie et le Liban totalisent un nombre égal d'arrivées et de départs, signe d'une fréquentation essentiellement touristique. Il existe parfois une grande différence entre les deux composantes du trafic. Les départs à destination de l'Algérie, d'Iran, du Sénégal, du Cameroun et de l'Irlande varient entre 27 et 34% du trafic d'ensemble avec chacun de ces pays; pour la Côte d'Ivoire, les départs représentent 16% du trafic, à l'inverse de la Hongrie (66%) et de la République Centre Africaine (63%). Ces déséquilibres traduisent la variété des choix d'itinéraires.

Pour la plupart des clientèles, le déséquilibre -arrivées-départs est rarement supérieur à 10%; les liaisons directes avec Nice sont nombreuses, utilisées aussi bien pour le tourisme que peur los affaires; pour les autres, ce qui compte c'est la régularité des voyages en toutes saisons, avantage décisif pour les gros appareils des grandes lignes internationales comme les possibilités locales de correspondance multipliées par cette commune incidence financière. La part du transit dans le trafic des voyageurs (10% en moyenne) varie considérablement d'un pays à l'autre; elle est nulle ou presque pour le Canada, la Belgique, la Suisse, les Pays-Bas, la Finlande, le Maroc, le Kenya... révélant des voyages touristiques. A l'opposé, le transit représente la totalité du trafic à peu près avec le Mali, Chypre, la RAU, Malte et la Yougoslavie, indice du rôle d'escale technique dévolu à Nice, carrefour de grandes lignes aériennes internationales. Le pourcentage du site est inférieur à 209. Pour les pays européens, surtout en vertu de la loi des grands nombres, car les déplacements sont loin de comporter tous un aller-retour. Ainsi, le rôle principal de l'aéroport de Nice est la desserte locale de la Cote d'Azur, province touristique; il justifie la large place faite aux relations avec Orly (un tiers du trafic total) et avec l'étranger (50%).mur l'aéroport de Nice, le mouvement général du trafic des marchandises (fret et poste) est en progrès continu (23.000 tonnes) doublant depuis 1966; mais le déséquilibre est toujours d'environ 50% au profit de l'embarquement (12.348 tonnes pour 9.666 débarquées).lui seul le fret des marchandises atteint 12.750 tonnes distribuées assez régulièrement tout au long de l'année avec un avantage pour décembre (1200 tonnes) et minimum en août (950 tonnes), si l'on ne fait pas intervenir les grèves de février-mars 1971. Il y a, en effet, compensation entre les tonnages débarqués et les tonnages embarqués, le maximum des premiers se place entre juin et septembre, période. de la grosse saison touristique d'été; celui des embarquements correspond aux expéditions de fleurs pour les fêtes en décembre, avril et mai. Les pointes du trafic sont dues à l'interférence des cueillettes des mimosas ou des roses avec les ventes régulières des œillets (voir fig.22).

Mois	Débarqué	Embarqué	Total en tonnes
Janvier	847	1.013	1.860
Février	659	930	1.589
Mars	728	998	1.726
Avril	831	1.191	2.022
Mai	772	1.191	1.963
Juin	865	1.057	1.922
Juillet	886	885	1.771
Août	741	851	1.592
Septembre	943	871	1.814
Octobre	792	996	1.788
Novembre	710	1.124	1.834
Décembre	892	1.241	2.133
TOTAL	9.666	12.348	22.014

Fig.22.- Trafic commercial en 1971.

L'exportation des fleurs, œillets, roses et mimosas entrent Pour les 3/5 dans le total des expéditions; les huiles essentielles d. Grasse représentent davantage en valeur qu'en poids; la confection d'été, Nice est le deuxième centre français de confection, créateur de la "Mode Côte d'azur") exporte un grand nombre de maillots de bains et de robes dans les pays d'outre Atlantique; un petit tonnage complémentaire est fourni par les colis-cadeaux de confiserie ou de fleurs. Les principaux articles importés sont des pièces et des matières premières pour la "Texas-Instrument" et pour IBM, des huiles essentielles exotiques pour la parfumerie grassoise, des articles de confection en provenance d'Italie, des poissons mais surtout des crustacés, en particulier ces crevettes d'Algérie et des écrevisses de Turquie, des fleurs tropicales, des tulipes et des lilas, tous trafics soumis à des disparités saisonnières. Le fret embarqué est pour 38% destiné au reste de la France, essentiellement aux aéroports de Bastia, Ajaccio et Orly, preuve de liaisons privilégiées avec la Corse et avec la capitale. La République fédérale allemande reçoit 30% des marchandises embarquées; le principal client est Düsseldorf (9/10e) très loin devant Francfort et Nuremberg. En Suède, troisième partenaire avec 15% du fret, les affaires marchent surtout avec Malmoë (3/4) et un peu avec Göteborg (1/5). Des tonnages ramenés à 200-400 tonnes sont affectés à la Grande-Bretagne, à la Suisse, la Belgique, l'Italie et les Pays-Bas. Le trafic s'effectue avec les capitales à l'exception de la Suisse où la balance est tenue égale entre Genève et Zurich, et de l'Italie où milan reçoit presque le double de Gênes. Les USA. Et l'Algérie reçoivent entre 100 et 200 tonnes; l'Espagne, principalement Barcelone, cinquante tonnes, puis le Maroc et la Tunisie (de 20 à 40 tonnes). Au total, 33% des marchandises expédiées de Nice vont vers trois pays seulement, la France, l'Allemagne et la Suède. L'aéroport de Nice contribue au ravitaillement de la Corse et exporte les fleurs de sa région vers la France et l'Europe septentrionale. Dans ce trafic total entrent aussi les 400 tonnes du trafic militaire (voir fig.24).

La poste aérienne manipule 9.227 tonnes de courrier, 3.621 tonnes à l'arrivée et 5.655 au départ. Dans les deux cas le trafic d'été est élevé, sauf août pour expédition, en période de fermeture des bureaux, et le mois de décembre est toujours le plus chargé. Le gonflement du trafic répond aux besoins des saisons touristiques mais aussi à ceux de la population permanente desservie par le centre de tri de Nice. Ainsi, par sa situation géographique exceptionnelle, par sa classe internationale, l'aéroport de Nice assure la desserte touristique d'une région où les liaisons aériennes et postales sont indispensables et tirent avantage de leur fréquence et de leur rapidité en favorisant aussi l'exportation des fleurs dans les meilleures

conditions de fraîcheur, i1 est dans l'économie régionale un élément déterminant de l'expansion.

Le trafic des avions sur l'aéroport a connu trois périodes: 1951-1954, 1956-19601 1961-1964 où il subit les effets multiplicateurs de la mise en service des Super constellations puis des Caravelles et enfin des turboréacteurs DC8 et Boeing 707, à plus grande capacité de transport. La part des avions à réaction est en augmentation considérable depuis 1961; d'autre part, le trafic des passagers enregistre une progression régulière de 100.000 voyageurs par an. Après une baisse entre 1952 et 1954 puis une reprise lente jusqu'en 1957,1es progrès du fret sont spectaculaires notamment en 1960, 1964, 1966 et 1971. La poste démarre lentement jusqu'en 1959 pour atteindre un palier en 1961-1963 puis s'accroître rapidement en liaison avec l'essor touristique et économique. Malgré quelques petits arrêts dans le développement, l'activité de l'aéroport est excellente et il n'y a aucune raison pour que soit mis un terme à cette prospérité. L'accroissement constant et rapide du trafic résume les phases de l'expansion de Nice et de sa .région; l'agrandissement des installations terminales de l'aéroport est sans nul doute la preuve d'une gestion remarquable. L'évolution actuelle est en partie commandée par l'extérieur; elle dépend de l'aménagement de grands hôtels modernes, dotés de salles de congrès, de salles de traduction, etc., seuls capables de loger ensemble les centaines de congressistes amenés par charters. Spectaculaire depuis 1950,1a progression contemporaine lais. se présager une fréquentation par 2,5 millions d'usagers en 1976 et par 4 millions en 1985; la saturation sera alors atteinte et il faudra trouver des solutions de rechange, car les profondeurs marines interdisent de nouveaux gains sur la mer. Pour l'heure, on suggère de construire un deuxième aéroport national dans la plaine du Bas Argens. Cette croissance condamne l'aéroport à de constantes adaptations: portée à 3.000 m, la piste autorise l'établissement de nouvelles liaisons avec des aérodromes d'Afrique centrale, l'ouverture de lignes directes vers le Moyen Orient et l'Amérique du Nord, comme l'accueil des avions commerciaux à forte capacité ou les appareils supersoniques, Boeing 747, Concorde, Airbus et autres. L'accroissement du nombre des mouvements est moins rapide que celui du nombre des passagers compte tenu de la plus grande capacité des avions, ce qui entraîne des aménagements annexes; ainsi, les parcs à voitures offrent 2.500 places depuis 1970. Les agrandissements récents de l'aérogare portent la surface de plancher de 20.000 m2 à 30.000 m2, surface nécessaire à 1' accueil de 2,5 à 3 millions de passagers; au-delà ce sera la saturation et il faudra construire une nouvelle aérogare en bordure du Var et transformer le bloc trafic actuel en gare de fret et de magasinage. Ainsi tous les secteurs de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, de l'infrastructure aux installations terminales, devront dans les vingt prochaines années être constamment modifiés en fonction de l'évolution des techniques aéronautiques, de l'accroissement rapide du trafic comme des modifications apportées aux méthodes d'exploitation des aérogares.

L'aéroport tient une place considérable dans le quartier, la masse imposante de ses bâtiments et la vaste étendue des pistes s'imposent sans conteste dans le paysage. Le grondement des réacteurs est une gêne pour les riverains; une zone de nuisance condamne le quartier de l'Arénas à servir d'annexe à l'Aéroport. C'est enfin un chantier de travail; les compagnies contrôlent 699 emplois; 300 sont offerts par Air France (46%) qui assume les services d'accueil pour toutes les autres compagnies. Chacune de cos compagnies dispose seulement d'un chef d'escale et de son adjointe, agents de réservation et d'hommes de piste en nombre variable. Les .employés d'Air France sont renforcés de 80 à 100 surnuméraires pendant l'été. Les services de l'aérogare occupent 382 personnes, 155 ressortissants de la Chambre de Commerce, 95 fonctionnaires des douanes, Gendarmerie et Police de l'air, 74 employés à 1.a location des voitures. Le Bloc technique occupe 259 employés; 107 appartiennent au Service de l'Aviation Aérienne, 96 à la Base aérienne et aux Ponts et Chaussées, 40 à la météo; 46

spécialistes s'occupent du ravitaillement des avions. Au total, 1386 travailleurs opèrent sur

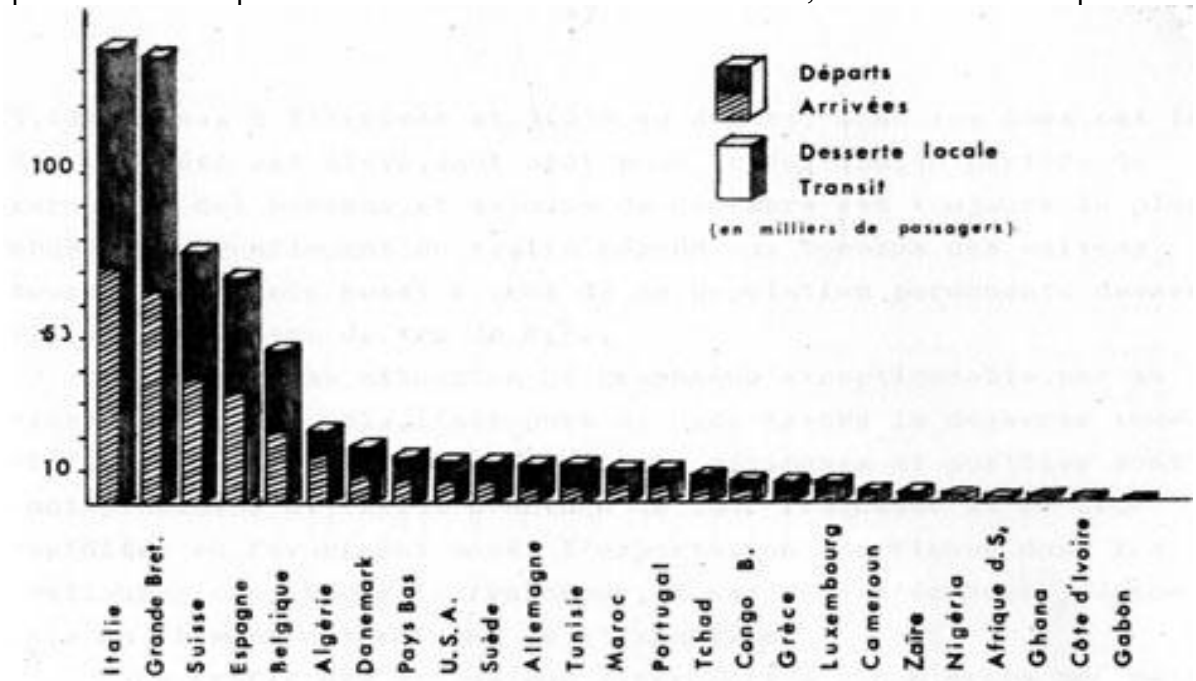


Fig.23 - Répartition géographique des passagers en 1966.

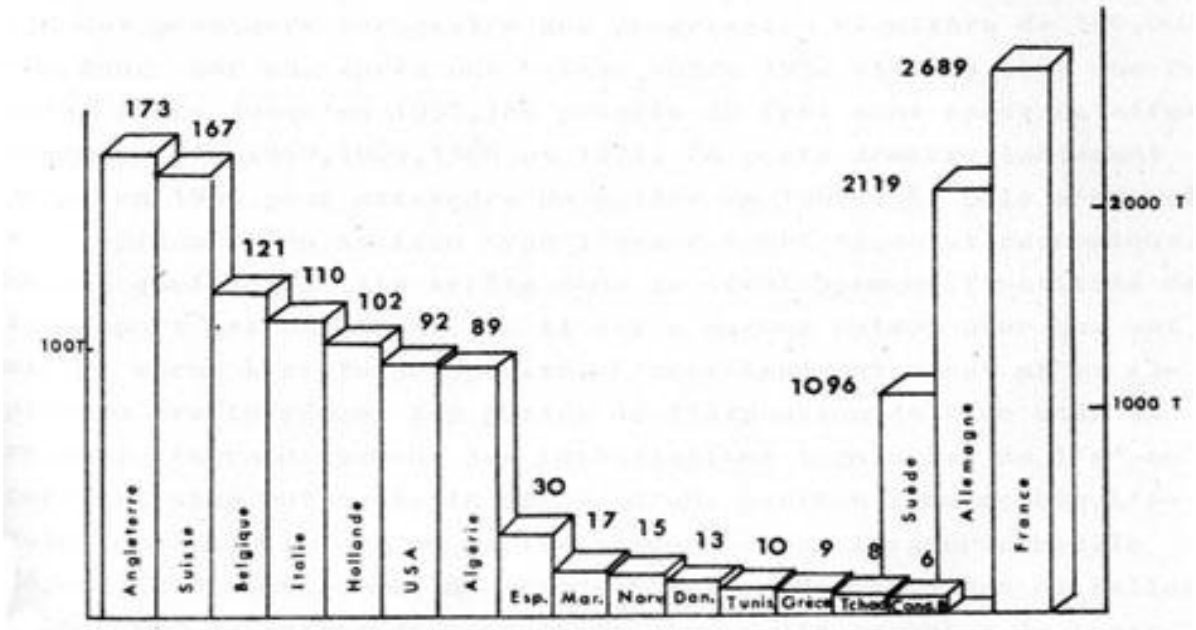


Fig.24 - Répartition géographique des marchandises en 1966.

l'aéroport de Nice, chiffre majoré d'environ 10% en été; ils occupent pour la plupart des emplois de haute qualification technique, d'où un recrutement national. Mais le accaparement de surfaces étendues et l'élargissement de la zone de nuisance interdisent vers le sud toute expansion du quartier dans lequel l'aéroport a été un élément étranger jusqu'au jour où il a attiré

le marché aux fleurs. Si ce voisinage contribue à intégrer le quartier de St Augustin à la ville et à la région, il justifie aussi la nouvelle vocation de la basse vallée du Var; accueillir les organismes de commandement régional.

CONCLUSION

Ainsi, malgré les traces d'un passé encore vivant, le quartier Saint-Augustin prend un nouveau visage. Aménagé au départ en chantier de travail et en quartier populaire pour de nouveaux venus, il entre aujourd'hui dans un plan d'urbanisme où l'esthétique et le fonctionnel vont de pair, sans pour autant sacrifier à la monotonie. Marécage, puis jardin maraîcher de Nice, c'est désormais sur le plan géographique une banlieue qui assume des fonctions résidentielles, surtout depuis la création de la cité des HLM des Moulins. La fonction industrielle appartient déjà au passé, car les entreprises vont disparaître bientôt au profit d'installations technico-commerciales. Cette banlieue urbaine est d'un type original, car l'existence d'espaces disponibles à la sortie de la ville à proximité du Var lui vaut d'attirer les organismes de commandement régional, hier l'aéroport, aujourd'hui le marché-gare, puis un vaste complexe sportif sans rival. Du coup la transformation paisible amorcée depuis quelques lustres est déjà soumise à révision: une politique volontaire d'aménagement remet en question la destinée du quartier en le replaçant dans 1'ensemble naturel de la plaine du Var. Cette plaine du Var jouera-t-elle pour l'avenir de Nice le même rôle que celle du Drac pour le destin de Grenoble? C'est un pari que la ville s'efforcera de gagner dans la perspective d'une vie régionale accrue, si elle veut devenir un des pales d'attraction et d'animation du Sud-est de la France. Du judicieux aménagement d'un précieux territoire, le dernier disponible, dépend la prospérité du Nice de l'an 2000.

Yvette SEGURAN
Laboratoire de Géographie
R. Blanchard

La mise au point des dessins et croquis est due à Jean Ottavi. Nous l'en remercions.

LABORATOIRE de GEOGRAPHIE RAOUL BLANCHARD

-:-:-:-:-:-:-:-

Mémoires de Maîtrise de Géographie présentés sur les ALPES-MARITIMES et la Principauté de MONACO

/1970/

Mlle ARRIGHI Hélène: Evolution humaine et économique de Roquefort-les-Pins, le Rouret et Gourdon.

Mlle BOURLARD Marianne: Les commerces de Grasse.

Mme ELACOTT Françoise: Les magasins de Nice.

Mme LA NOE Danielle: Evolution humaine et économique d'Eze et de Cap-d'Ail.

M. BIANCHI Alain: Beaulieu-sur-Mer.

Mlle CARMES Michèle: L'aménagement de la vallée de Chastillon et des stations de ski des Alpes-Maritimes.

Mlle ROMEO Danielle: Un quartier de Nice: Rimiez.

/1971/

M. DELAPIERRE Jacques: Le quartier du Port à Nice.

Mlle TROJANI Marie-José et Mlle TOESCA Danielle: Le quartier Malausséna à Nice.

Mlle BIMA-LIORE Annick: Les problèmes touristiques de Monaco.

Mlle BOGGIO Brigitte: Evolution des villages et de l'agriculture dans la moyenne vallée du Var.

Mlle VIDARD Marie-Geneviève: L'arrière-pays mentonnais et Sospel.

/1972/

Mlle LE POCHAT Dominique: Le plateau de Saint-Vallier, étude pour un aménagement.

M. CARREGA Pierre: Les hivers froids sur la Côte d'Azur (1956-1962-1971).

Mlle GREUET Anne-Marie: St-Paul de Vence et la Colle s/Loup.

Mlle LEVEAU Béatrice: Promotion immobilière et aménagement de l'espace urbain à Antibes.

Mlles CARLES Henriette et LAURENT Geneviève: La population

.../.....

étrangère à Nice en 1926.

M.GENEST Jean-François: Le quartier de Cessole à Nice.

M.ROTGE Michel: Evolution économique et humaine de Monaco.

Compte-rendu.

EPISTEMOLOGIE de la GEOMORPHOLOGIE (1)

par A.REYNAUD - 1971.

Une analyse de ce qu'est la géomorphologie.

Voilà qui intéressera non seulement tous ceux qui ont"pratiqué" la géomorphologie,mais aussi tous ceux qui s'interrogent sur le caractère "scientifique" de la géographie et réfléchissent sur sa nature,sa qualité,ses rapports avec les Sciences de la Nature. Quoique non géomorphologue de formation ou de terrain, A.REYNAUD a lu beaucoup et avec le souci d'analyser les démarches de pensée et d'approche des problèmes,sur cette partie de la géographie où les progrès ont été prodigieux depuis 30 ans.

Le lecteur y trouvera une réflexion sur les méthodes et les attitudes,conscientes ou non,des géomorphologues, les "doutes" et les "retournements" manifestés dans leurs travaux, les "mythes" qui ont pu s'imposer à eux, les "complexes" de ces chercheurs, historiens de formation séduits par le caractère scientifique de leurs études si distinctes des travaux littéraires. Il ne lui est pas demandé pour autant de souscrire à toutes les affirmations de l'auteur. Le but de celui-ci sera atteint si le lecteur partage au moins certaines interrogations.

Suivons le plan de l'ouvrage.

Les premières parties sont consacrées aux caractères de la géomorphologie et aux types de raisonnements qui y sont utilisés. Apparaissant au moment où on veut dépasser la simple étude de la topographie,la géomorphologie est "une science naturelle" encore incomplète,autonome,quoique fréquemment confondue avec la géologie,non encore reconnue à part entière. Pourquoi? Son vocabulaire est encore trop lié à la problématique dominant chez chaque

---

(1)épistémologie: "étude critique des principes,des hypothèses et des résultats des diverses sciences...(en vue de) déterminer leur origine logique et(leur) portée objective" (Lalande: vocabulaire technique et critique de la philosophie).

auteur; elle a du mal à dégager ses méthodes et ses objectifs; elle ne peut ignorer les résultats et les techniques de sciences variées. Est-elle alors une discipline parasitaire ou une discipline de carrefour? Jeune, cette "science" est passée du dyptique géologie-géomorphologie à une "géographie physique globale", de fondements explicatifs puisés dans l'actualisme (appel aux causes actuelles), à ceux où domine la primauté du facteur temps (héritages).

A.Reynaud y consacre de nombreuses pages aux aspects du raisonnement qui ont dominé les idées et l'oeuvre de W.M. Davis: cohérence,rigueur,clarté,hiérarchisation des notions. On trouvera sans doute sommaire,voire caricaturale,la présentation des bases du raisonnement davisien,et leurs prolongements dans les travaux de maîtres tels que P.Birot,dont la pensée est souvent trop "sollicitée" (cf. p.29,41,43,66...). On y retrouve les critiques habituelles des concepts davisiens,oubliant que Davis a travaillé sur des formes d'érosion autres que "normales", soulignant une "mentalité préscientifique" à propos de l'abus de termes vagues (l'érosion) ou anthropomorphiques (jeunesse,maturité) allant parfois jusqu'au procès d'intention (la "fréquence des images,des analogies et des métaphores évite de définir sérieusement les notions" p.28 et encore p.62 "le chercheur partait avec une idée préconçue. D'ailleurs,s'il n'en avait pas été ainsi, l'objet de la recherche n'aurait pas été une région de plaine sédimentaire"...

Du moins trouve-t-on des pages judicieuses sur la prise en compte plus récente du facteur climatique devenu une variable "active",conduisant à s'intéresser de plus près qu'auparavant aux manifestations mineures de son action dans le modelé,et à "éclaircir la notion d'échelle,réviser la conception du temps, quantifier les phénomènes étudiés"(p.34). L'apport de l'oeuvre de A.Cholley où sont soulignés les aspects de "complexes d'agents" de "systèmes d'érosion",de combinaisons de facteurs,s'enchaînant ou intervenant avec des rapports variables,est considé-

-ré comme marquant le passage à une vue "structuraliste" de la géomorphologie; qui structurale,climatique,lithologique,(où les 3 facteurs existent toujours conjointement) est affaire de choix d'une dominante. La combinaison de ces types est à faire avec la notion d'échelle,avec celle de seuil (2),la synthèse se faisant dans une perspective dynamique et dialectique des actions de façonnement du relief. Cette étude rétrospective des types de raisonnement se termine sur une discussion plus neuve mais trop courte,sur les "coupures épistémologiques",c'est-à-dire sur l'existence de problématiques distinctes dans les raisonnements utilisés en géomorphologie.

M.Reynaud présente ensuite,dans le prolongement de ces réflexions,les conceptions du temps qui se sont succédées dans la géomorphologie. Le souci de reconstituer l'évolution du relief, en rapport avec l'histoire de la Terre,la rapproche des disciplines historiques,et explique la quantité d'efforts consacrés aux datations. Encore montre-t-il que se distinguent les conceptions linéaires du temps et celles d'évolution discontinue.C'est à nouveau l'occasion de critiquer les attitudes finalistes, les concepts catastrophistes,de souligner les ambiguïtés de la notion de cycle (présenté trop exclusivement comme fermé); en revanche,il a mieux montré l'intérêt de l'apport des conceptions ultérieurement introduites: notions de crise climatique (avec ses dangers,p.82),de rupture ou discontinuité du temps,d'intensité variable des processus de la morphogénèse.

L'étudiant de premier cycle à qui cet ouvrage est destiné y trouvera sans aucun doute de quoi alimenter sa réflexion: encore devra-t-il faire l'effort suffisant,-et sera-t-il toujours en mesure de redresser certaines assertions exagérées ou manquant de nuances?-; de quoi étayer en tous cas,les principes d'organisation de ses lectures,à condition de lire lui aussi les principaux articles et ouvrages auxquels il est fait emprunt ou allusion. Il sera mis en garde, avec raison,vis-à-vis de la portée réelle de méthodes séduisantes (chap.IV). Il est certain

(2)cf.R.Brunet,Les phénomènes de discontinuité en géographie. Mém.et Doc.CNRS,1967,117p.

en effet,que l'objectif du mesurable,du quantifiable,soutenu par l'usage des mathématiques,des méthodes statistiques ou de laboratoire dont l'intérêt considérable apparaît dans les travaux de la géomorphologie moderne,risque de conduire aux excès que A.Reynaud dénonce avec la même causticité qu'il emploie pour critiquer le vocabulaire en usage trop fréquent. Là non plus, A.Reynaud n'est pas à l'abri de la critique,dans son propre vocabulaire (termes mal définis: altération p.32, région p.82, détournés: eustatisme (toujours glaciaire),voire anthropomorphisme: "ces termes font preuve d'un endémisme très prononcé"(p.14),"la conception structuraliste est du côté de la géomorphologie climatique" (p.36) "un type de phénomènes structuraux...a monopolisé l'appellation structure"(p.47)etc...)

Au terme de son livre, A.Reynaud montre aisément combien le géomorphologue a négligé l'organisation théorique de sa pensée, s'est voulu guidé seulement par les faits,le concret,alors qu'implicitement ses méthodes procédaient d'une théorie qui orientait son observation. Il explique aussi clairement en quoi les lois "géographiques" (en dehors des processus élémentaires) se distinguent des lois physiques pour se rapprocher de celles de la statistique,et propose l'objectif réel à donner aux typologies ou aux modèles qui découlent des recherches.Classant à son tour les démarches suivies par les géomorphologues,l'auteur oublie peut-être que le même chercheur a souvent adapté sa démarche au sujet étudié.

Enfin,A.Reynaud,courageusement,expose la voie qui lui semble indispensable à l'affirmation de la géomorphologie en tant que science: elle ne peut se prétendre géographie physique globale,ni inscrite dans l' "unité" de la géographie. Pour lui,elle doit s'en détacher.

Au lecteur de l'ouvrage de prendre alors position.On se contentera ici de dire que l'impact de ce travail fort intéressant est atténué par quelques exagérations,par des affirmations

et des schématisations hâtives. Il est des phrases écrites qu'on ne peut extraire sans risque de leur contexte, certains avant-propos de thèse qui tiennent compte de situations locales, etc....

Il est dommage aussi que les travaux pris en considération soient à deux ou trois exceptions près antérieurs à 1965. Du moins doit-on savoir gré à A.Reynaud d'avoir conduit chacun à replacer l'évolution de la géomorphologie dans les courants de pensée concernant d'autres sciences ou disciplines.

o o o

H. NONN
U.E.R. de Géographie
Strasbourg

Ouvrages reçus

LES PUBLICATIONS du CENTRE d'ETUDES de GEOGRAPHIE TROPICALE.

(CEGET - BORDEAUX)

o o o

L'abondance de l'information rend de plus en plus difficile une mise au courant simple et rapide sur les différents secteurs de la géographie. La création de centres d'études spécialisés sur un thème a pour but de rassembler les chercheurs et la documentation et d'éviter ainsi une perte de temps préjudiciable à tous, en même temps qu'elle permet un approfondissement des recherches. C'est bien là la vocation, couronnée de succès, du Centre d'Etudes de Géographie Tropicale de Bordeaux. Son activité n'est plus à décrire et un Niçois ne peut qu'espérer qu'un jour sa ville soit dotée ,sur un autre thème,d'un centre de cette ampleur. La large diffusion d'une série de publications permet à des non-spécialistes de prendre contact avec les aspects les plus marquants des travaux effectués en son sein. Ces publications se divisent en deux séries: les Travaux et Documents de Géographie Tropicale, et les Etudes de Géographie Tropicale.

Les Travaux et Documents, de format 21 X 29, se composent à l'heure présente de trois cahiers. Le premier est un article de la revue de Géographie physique et Géologie dynamique (1970; vol.XIII, fasc.5, pp. 449-564). Il s'agit d'une étude de M. Boyé -N. Gourdon- P. Légigan sur l'emploi d'un code de couleur pour évaluer la concentration en sels de fer (exprimée en fer total) dans les sols, altérites et sédiments. Le second est une bibliographie sur l'Equateur (avec notes critiques en espagnol) due à Mr. R-J Bromley, un jeune chercheur anglais enthousiaste et compétent. Sa bibliographie compte 60 p., avec diverses subdivisions (textes généraux, études géographiques, géographie physique, études économiques, agriculture, migration et colonisation, transports, industries, ethnologie, archéologie, histoires, relations de voyages, études régionales et locales). Le troisième cahier recueille quatre articles sur l'élevage (84 p.) de C. Prioul -P. Sirven- A.J. Jeauen- C.A. Medeiros. Le premier étudié "les éleveurs nomades et les paysans sédentaires dans le Nord-Ouest centrafricain" (pp. 1-42). La région est bien peuplée avec un bon dynamisme géographique, une faible urbanisation et la présence dominante de l'ethnie Gbaya. L'originalité régionale réside dans la coexistence d'un groupe de pas-

-teurs nomades Bororo et de paysans sédentaires. Les Bororo possèdent près de 400.000 ovins et ils font un commerce actif qui les enrichissent. Les paysans sédentaires cultivent le sorgho, le mil mais aussi le coton, l'arachide, le sésame. On souhaite voir se répandre les cultures maraîchères et le petit élevage sédentaire. Entre les deux groupes d'étroites relations de complémentarité se développent, ce qui est bénéfique mais pose aussi bien des problèmes. P.Sirven étudie "La situation et les perspectives de l'élevage des bovins en République Populaire du Congo" (pp.43-54). Alors que les conditions physiques et humaines de l'élevage ne sont pas favorables, devant la montée des besoins en viande, des ranchs et de petits éleveurs se sont fixés dans la vallée du Niari; il y a désormais plus de 40.000 bovins. Mais la gestion comme le niveau technique des éleveurs sont peu satisfaisants, d'où des échecs au moment où l'on va créer le grand ranch de Dihessé (prévu pour 40.000 bovins). A.J.Jouen traite de "L'approvisionnement en lait d'une grande ville sud-africaine: Pretoria"(pp.55-68). On y voit le bassin laitier de cette ville en croissance rapide se diviser en deux éléments, un secteur péri-urbain avec élevage intensif et un secteur plus lointain d'élevage extensif dans le Veld. Enfin C.A. Medeiros montre "Une grande société d'élevage dans les tropiques pluvieux: la S.E.G.T (Antilles françaises)(pp.69-84). Avec plus de 1.400 têtes de bétail pâturant sur une savane nettoyée et enrichie, (le pangola supporte 4-5 bêtes/ha), la société fournit des produits laitiers et, de plus en plus, de la viande.

Les Etudes de Géographie tropicale, au nombre de 10, sont presque toutes des tirés à part d'articles. Cinq d'entre eux sont consacrés à des problèmes touchant le monde caraïbe. M. G.Lasserre rappelle les "Problèmes économiques et sociaux des Antilles Françaises"("Géographica" n°22 - Anno VI - Abril 1970 - pp.19-43). Limitées dans leur développement par le milieu naturel (exiguïté de l'espace, climat difficile, tares pédologiques), les héritages de l'histoire coloniale (les Isles à Sucre) et par une rapide croissance démographique, les Antilles françaises ont une économie commandée de l'extérieur où le rôle de l'Etat est essentiel. Le problème de l'emploi est le plus alarmant avec un secteur primaire important mais menacé, un secteur secondaire faible et un secteur tertiaire hypertrophié. M. J.C. Giacottino étudie "L'économie trinidanienne" (C.O.M.N° 86 - 1969 -pp.113-160) et "Les petites Antilles britanniques"(C.O.M.n°91-1970-

pp.307-334). La Trinité-et-Tobago se présente comme un pays prospère grâce à l'industrie pétrolière, certaines activités de transformation et le tourisme. Mais là aussi la croissance démographique menace cette situation assez satisfaisante. La dégradation économique est, hélas, déjà bien marquée dans les Petites Antilles britanniques où l'activité principale est l'agriculture (sauf Antigua où le tourisme domine); en dépit d'une "révolution bananière", ces îles qui, sur 2898 km2, supportent 476.000 habitants, ne peuvent accéder à l'undépendance économique et se tournent vers le puissant voisin américain dont elles espèrent qu'il enverra beaucoup de touristes. Dans le cadre de la préparation de sa thèse de doctorat J.C. Maillard présente deux recherches, une sur "La banane en Jamaïque et dans les Windwards Islands" (C.O.M. n°87-1969- pp.313-324) et une autre sur "La flotte bananière française "(C.O.M. n°91-1970- pp.335-344). Dans la première, il montre le développement de la production des îles du vent, la prépondérance récente des achats de la Grande-Bretagne et les efforts d'intensification des cultures. Dans la seconde, il met en évidence l'évolution de la flotte bananière française vers un accroissement des tonnages et la relative déspécialisation par la mise en service des navires fruitiers polythermes.

Trois autres études sont tournées vers l'Afrique. M. J.Gallais propose une réflexion sur "Les Peul en question" (Rev. de Psychologie des Peuples - n°3 1969-pp.231-251). Cinq millions d'individus répartis en une longue traînée du Cap Vert au Lac Tchad sont des pasteurs exclusifs et sentimentaux. Mais la "bomanie" des Peul est aussi le fait d'une grande prudence et d'une "super-domestication" des bêtes. Or, ce peuple Peul est aujourd'hui en crise à cause de sa faiblesse politique et de son déclin démographique. M.P.Vennetier étudie "Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville" (C.O.M.-n°88-1969-pp.337-355) dans leur situation coloniale, leur évolution présente et leurs perspectives d'avenir. Mais, surtout, il présente un gros article sur "Le développement urbain en Afrique tropicale" (C.O.M. n°85-1969-pp.5-62). Ce dernier est récent, rapide et est avant tout un fait colonial. Les facteurs de la croissance urbaine sont l'exode rural (aux causes complexes) et l'accroissement démographique interne. La ville a toujours un paysage original marqué par la dualité "ville blanche-ville noire", une spécialisation fonctionnelle, un rôle capital de la fonction publique dans les formes de croissance. Les activités sont faiblement industrielles, fortement ter-

-tiaires et il y a la survie d'un secteur primaire traditionnel. Cette ville, toute tournée vers l'extérieur, accroît le déséquilibre avec son espace environnant.

Deux autres études sont moins liées à un cadre régional précis. M.M.Boyé s'interroge sur notre discipline. "La géographie est-elle une science?" est un article extrait des Cahiers de Géographie du Québec (n°32-1970- pp.157-169). Amené à cette réflexion épistémologique par les problèmes du traitement automatique de l'information, l'auteur pense que la géographie n'est ni une science ni une discipline scientifique et que l'information géographique n'est rien d'autre qu'une manière géographique de dresser la synthèse d'informations de provenances diverses. Enfin, M.Gourou P. dans "Quarante ans de Géographie tropicale" (54p.) résume ses cours du Collège de France de l'année 1969-70. Il est impossible d'analyser ici en quelques lignes tous les thèmes et exemples abordés. Les problèmes de l'insalubrité, de l'essartage tropical, des agricultures intensives africaines, de la diffusion des techniques agricoles, des pays tropicaux marginaux, de la colonisation des terres vacantes, des techniques d'encadrement, du morcellement du monde tropical sont traités. Et, en conclusion, M.P.Gourou légitime l'étude géographique en écrivant: "En ne perdant de vue aucun des facteurs qui produisent les paysages, la géographie apporte une irremplaçable contribution à l'intelligence du monde qui est sous nos yeux".

Il faut remercier le CEGET de mettre à notre portée ces travaux et nous espérons que cette première série aura une heureuse suite.

E.DALMASSO.

Le développement linéaire de l'urbanisation:

ETUDE SUR L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE DANS LA BANLIEUE NORD DE TOULOUSE

par Mme Arnauné-Clamens

(Thèse de 3e cycle soutenue à l'Université de Toulouse. Directeur: M. Kayser -1970-245p. dactyl.)

=====

L'axe de sortie nord de Toulouse, s'étirant sur 20 km, couvrant une infime partie de la commune de Toulouse (îlot 42 du recensement de 1968) et cinq communes (Aucamville, St-Alban, Fenouillet, Lespinasse, St-Jory), forme le cadre d'étude de la thèse de 3e cycle de Mme Arnauné-Clamens. Espace plat (ce qui est favorable à l'industrie), doté d'une nappe phréatique abondante et peu profonde (ce qui avantage les cultures maraîchères mais pose des problèmes d'assainissement), il est parcouru par trois axes de circulation, le canal, le chemin de fer, la route. Ses caractères sont différents des autres axes de pénétration de l'agglomération toulousaine. En effet, la fonction majeure n'est pas ici résidentielle mais agricole et industrielle.

La 1ère partie (pp.17-76) montre qu'il y a là "un secteur peu peuplé et peu urbanisé". Avec seulement 13.821 habitants en 1968, ce secteur a un faible poids dans l'ensemble de l'agglomération toulousaine et ne connaît qu'une croissance modérée. La structure démographique présente un fort pourcentage de gens âgés, une tendance à la diminution des adultes. L'augmentation de la population est surtout dûe aux migrations. Les habitants se sont fixés sur les deux routes départementales parallèles à l'axe routier principal (la R.N.20-113). Dans la partie toulousaine du secteur, les vieilles constructions dominent. Dans les communes de banlieue, le noyau villageois avec ses maisons basses en briques roses représente une importante fraction des bâtiments ,ce qui dénote un faible dynamisme de la construction; depuis dix ans, celle-ci retrouve sa vigueur dans les communes les plus proches de Toulouse. La présence d'une agriculture maraîchère prospère explique cette lente urbanisation. Le prix du sol est élevé et les agriculteurs ne se laissent pas dessaisir de leurs terrains. L'existence de petites parcelles détournent les promoteurs, à la recherche de vastes surfaces, et laisse se développer un habitat pavillonnaire isolé. Ce sont des agriculteurs et des

ouvriers qui occupent les constructions, les cadres et membres des professions libérales boudant un site peu attractif.

La 2e partie (pp.77-132) étudie les aspects "d'une agriculture spécialisée soumise à la croissance urbaine". La presque totalité du terroir non urbanisé est mis en culture, avec un grand nombre de très petites exploitations (souvent inférieures à 1 ha.). Toutefois, quand on s'éloigne de Toulouse, quelques grandes exploitations apparaissent. L'essentiel de leur activité est consacré à des cultures maraîchères. Les maraîchers, dont la moyenne d'âge est élevée, travaillent en famille avec un appel limité à des salariés; ce sont souvent des personnes d'origine étrangère. Le mode de faire valoir est avant tout direct. Le système maraîcher traditionnel a évolué sous l'effet de facteurs techniques (motorisation, utilisation des "tunnels" en plastique, engrais chimiques...) et de facteurs humains et économiques (nécessité des jeunes agriculteurs d'aller chercher plus loin des terres disponibles, création du Marché d'Intérêt National). Il en résulte la division en trois systèmes de cultures spécialisées: au sud domine un maraîchage très intensif marqué par un morcellement extrême des exploitations exigeant beaucoup de main d'oeuvre (2 à 3 UTH par ha.), pratiquant deux productions principales (par ex: radis, carottes) et trois autres cultures en rotation (accessoirement la violette de Toulouse); ce ne sont pas là des primeurs mais des productions précoces assurant un bon revenu net (40.000 à 60.000 par ha.). Au centre de la zone il y a mélange entre des exploitations maraîchères intensives et la polyculture avec céréales et élevage bovin laitier; une place à part est à donner aux plantations de peupliers ("ramiers") des bords de la Garonne. Enfin, au nord du secteur, les systèmes de culture sont en mutation. Il s'y développe des exploitations d'horticulture et des pépinières mais surtout on y pratique un maraîchage extensif avec deux ou trois légumes lourds produits en rotation sur une même sole. Les exploitations sont plus grandes (1 à 3 ha.), la mécanisation plus poussée (un demi UTH par ha. suffit), les cultures moins soignées.
On comprend que cette zone de haute rentabilité agricole résiste à l'urbanisation mais malgré tout, l'agriculture recule et on note une lente migration vers le nord et l'ouest des exploitations.

Mais la 3e partie (pp.133-193) complète ce tableau de la banlieue nord de Toulouse en examinant "la croissance de l'axe d'industrialisation". Il y a en

plein centre du secteur d'études une longue bande de terrain libre de toute activité agricole et de toute habitation, de part et d'autre de la RN 20-113 (300 mètres à l'est, canal à l'ouest). La concentration des axes de circulation a été un facteur déterminant pour la fixation d'industries. Le canal latéral de la Garonne ne joue plus un grand rôle. La voie ferrée, avec la présence de la gare de triage de St-Jory, est un facteur plus important mais son activité stagne. La route est l'élément essentiel de la banlieue nord. Le transport routier, plus rapide, plus souple, avec des prix de revient inférieurs aux autres moyens de transport, attire les industries qui se disposent en façade sur la route, d'où une croissance linéaire. Les types d'établissements sont variés. Les anciennes usines de production (papeterie, chimie, abattoirs) sont proches du canal; leur situation économique est précaire. Les implantations actuelles dans Toulouse sont de deux types. D'une part, entrepôts et services après-vente des quatre grands constructeurs automobiles français. D'autre part, trois établissements particuliers (M.I.N., Coop. laitière ULP., abattoirs municipaux). Dans les communes de banlieue, les établissements prolifèrent. Matériel agricole, véhicules lourds, entrepôts et magasins de vente, un service privé de transport ... s'y concentrent. Cette accumulation est possible parce que, outre l'attrait de la route, il y avait là des terrains disponibles, la construction étant interdite sur une bande de 20 m. de part et d'autre de la route. Ces établissements ont surtout une fonction de services intermédiaires (entrepôts et services d'après-vente).

La 4e partie (pp.194-231) fait la synthèse de cette "Organisation linéaire de l'espace". C'est un axe économique fort avec un grand dynamisme industriel, une agriculture de haut rapport, une intense vie de relations soulignée par les migrations quotidiennes de travail (il y a 4600 emplois industriels dans le secteur). La nécessité d'une planification urbaine est urgente. Mais le projet de l'autoroute A-61 qui devrait passer à travers la zone maraîchère ne paraît pes très heureux. Au total donc, une banlieue dotée d'une grande originalité.

Le travail de Mme Arnauné-Clamens est très bien présenté avec un style clair et vigoureux, une cartographie élégante, un plan rigoureux. Par souci de convaincre, l'auteur est amené à répéter plusieurs fois les idées-force qui guident sa démonstration, c'est peut-être là une faiblesse mais nul ne s'en plaindra car l'on est ainsi constamment ramené à l'essentiel. C'est un bon exemple d'extension urbaine qui est analysé dans cette thèse.

E.DALMASSO.

L'INDUSTRIALISATION DES PORTS DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE

par Christrian VERLAQUE.

(Thèse Lettres -1970- Université de Montpellier - 4 volumes dont un de bibliographie - 941 pages roneo.)

=-=-=-=-=

La thèse de M. Christian Verlaque aborde un très vaste sujet, celui de l'analyse des rapports entre le transport maritime et l'industrie dans le cadre de la Méditerranée occidentale. Ce bassin maritime a une très forte originalité physique. Presque complètement fermé et sans marée, coupé par des îles importantes, cerné par des arcs montagneux dont la retombée brutale limite le développement des plaines côtières et donne des côtes rocheuses découpées, il offre une abondance de ports naturels, admirablement protégés le plus souvent, mais avec un étroit hinterland. On y trouve tous les grands types de sites portuaires, sauf celui d'estuaire. Toutefois, l'intervention humaine, ancienne et intense, a été plus fondamentale que les faits physiques dans l'implantation portuaire.

o
o o

La 1re partie de l'étude se consacre aux "Conditions de développement du trafic maritime et de l'industrialisation" (pp.1-270). L'auteur retient 5 thèmes. L'héritage du passé tout d'abord. Si le phénomène industriel en Méditerranée occidentale est récent, la plupart de ses ports ont une origine très ancienne. Les grandes colonisations maritimes de l'Antiquité (phénicienne, grecque, carthaginoise) ont joué un grand rôle. Après l'effondrement de l'Empire romain, le déclin maritime est certain, aggravé par la lutte "entre le Croissant et la Croix" (p.15) et ce, en dépit de la prospérité de la période des Croisades (essor de Pise, Gênes...). Du XVIe au XIXe siècle, le transport méritime est très limité en Méditerranée (influence de l'Empire turc, intensification des courants d'échanges sur l'Atlantique, conséquences négatives des rivalités européennes). Le renouveau se manifeste avec la colonisation française en Algérie et surtout avec le percement du canal de Suez (1869). Malgré tout, à la veille de la 2e guerre mondiale, les régions riveraines de la Méditerranée occidentale sont largement sous-industrialisées. Des changements énergétiques et techniques vont

modifier la situation. En effet, il y a eu amélioration des infrastructures portuaires. Les caractéristiques techniques des navires ont subi une profonde mutation. Leur dimension moyenne s'est élevée et, surtout, il y a eu spécialisation des unités avec, notamment, l'apparition des transporteurs en vrac, des grands pétroliers, des navires porte-containers. Cela a permis l'abaissement des coûts et donné un nouvel avantage au transport maritime, à condition que les ports soient en mesure d'accueillir les navires. L'auteur examine alors les caractères des ports actuels (grandes rades et ports articiels; problème du tirant d'eau; les quais; la croissance du port et la morphologie portuaire; problèmes des espaces industriels; outillage polyvalent et spécialisé). Mais les seuls équipements techniques ne sauraient tout expliquer, il faut tenir compte encore, pour comprendre l'attractivité d'un port, des tarifs portuaires (nationaux et locaux), de l'existence ou non de zones franches, du régime de la gestion des ports. Autant de questions importantes qui varient selon chaque pays, d'où la nécessité d'une analyse régionale.

Le besoin de l'industrialisation se révèle par l'étude du "développement et l'évolution des activités maritimes". La pêche en est une des premières, mais les conditions physiques générales ne permettent pas d'obtenir de forts tonnages. Il y a progrès des prises dans les divers pays intéressés grâce à une industrialisation de la pêche mais cela n'est pas suffisant. Un autre élément majeur de l'activité portuaire est le transport des passagers. Les grands courants transocéaniques, alimentés autrefois par l'émigration, régressent. Les points forts du trafic sont désormais les liaisons transméditerranéennes et insulaires. Mais la concurrence du transport aérien est partout victorieuse (en dépit d'un regain d'intérêt pour les croisières). Par contre, le trafic marchandises présente une augmentation considérable des marchandises manipulées, parmi lesquelles les hydrocarbures tiennent une place de choix. Les ports méditerranéens n'auraient pu attirer de tels trafics par le seul mouvement de transit, ils ont su s'industrialiser. "Les conditions de l'industrialisation" dépendent de la disponibilité locale en sources d'énergie, en matières premières, en hommes, et de l'existence de politiques de planification. L'auteur passe en revue, pour chacun de ces thèmes, la situation dans les pays riverains de la Méditerranée occidentale. Enfin, il montre les rapports entre "l'industrialisation portuaire et aménagement du territoire", car les ports ne sont pas des ensembles économiques sans rela -

-tions avec leur environnement régional. Par des interventions directes, par des politiques d'incitation ou par des essais de réanimation de l'épargne régionale, chaque Etat essaie d'intégrer les espaces portuaires à la croissance nationale.

o

o o

La 2e partie du travail de M.Verlaque se porte alors sur "Les grands types d'industries portuaires" (pp.271-564). Il y a d'abord "l'essor du raffinage du pétrole". Ce dernier représentait 21,4% de l'ensemble des marchandises transportées par voie maritime en 1938 et 53,6% en 1965. La région étudiée a été très tôt une zone d'appel pour les hydrocarbures car les raffineries disposaient d'un vaste marché national. Les diverses politiques de raffinage ont déterminé la disposition géographique des raffineries. Il y a ainsi un secteur "ancien" de raffinage, de Sète à Naples, installé de 1929 à 1938, un secteur européen "récent" en Espagne et en Italie, correspondant à la volonté d'industrialisation des régions méridionales pauvres, un secteur nord-africain né après 1960 dans le cadre d'une politique d'indépendance.

Cela a entraîné "le développement de la pétrochimie", là où l'abondance des capitaux et un haut niveau technologique ont rendu possible sa mise en place. Après avoir rappelé les grandes filières de fabrication, M.Verlaque présente les différents complexes engendrés par le raffinage pétrolier portuaire (Carthagène,Escombreras,Castellon de la Plana,Campo de Gibraltar,Frontignan,La Mède,Berre l'Etang,Augusta,Gela,Porto Torrès...) et ceux développés à partir de matières premières importées (Malaga,Tarragone,Livourne...). Cette industrie a, au demeurant, de nombreuses servitudes d'implantation (espaces, eau, électricité,investissements...).

"Sidérurgie et métallurgie sur l'eau" constituent une troisième grande famille d'industries portuaires, grâce à l'abaissement des coûts de transport, la politique spécifique de l'Italie dans ce domaine et la volonté d'équipement des pays du Maghreb. Un grand paragraphe est consacré à la sidérurgie italienne (avec les unités de Gênes, Piombino, Bagnoli, Tarente), auquel fait suite l'examen des problèmes de la modernisation en Espagne et celui des projets et réalisations en France et en Afrique du Nord.

La dernière grande catégorie d'industrie portuaire est celle des "constructions

et réparations navales" (et de la démolition). La construction navale a dû résister à la concurrence japonaise et produire des navires toujours plus grands. En France, les deux seuls chantiers d'importance qui subsistent en Méditerranée sont ceux de la Seyne et de la Ciotat. En Italie, un vif mouvement de concentration économique a eu lieu mais il n'a pas altéré la dispersion géographique des chantiers (Sestri Ponente, La Spezia, Livourne, Castellamare di Stabia...). En Espagne, Carthagène est le seul centre notable (sur la façade méditerranéenne de l'Espagne s'entend).

"Les autres types d'industries liées à l'activité portuaire" forment un ensemble varié: conserves de poissons, autres industries alimentaires, travail du bois, de la cellulose, du papier, industries chimiques lourdes, cimenteries.

o

o o

La 3e partie de la thèse présente des "types d'ensembles industriels portuaires" (pp.565-823). Celle-ci s'ouvre sur un chapitre relatif à la terminologie et au principe de classement des ports. Un complexe industriel suppose pour M.Verlaque "l'occupation d'un espace délimité par des établissements industriels associés entre eux par des relations de complémentarité ou de similitude" (p.569). La complémentarité peut être technique ou de service. La similitude est dépendante de l'attraction portuaire (le port intervenant comme point de rupture de charge et lieu de concentration de marchandises). Mais la classification, outre l'importance et les modalités de l'industrialisation, doit faire intervenir aussi le degré d'activité portuaire et le niveau d'urbanisation. La combinaison de ces données fixe l'ordre des chapitres qui suivent où l'on trouve un ensemble de monographies portuaires.

Il y a d'abord des ports industriels spécialisés: SETE, seul port industrialisé français notable à l'ouest du Rhône, SAGONTE et PIOMBINO, complexes portuaires sidérurgiques, les foyers secondaires de CROTONE et VIBO VALENTIA, les trois ports pétroliers récents de GAETE, MILAZZO, GELA, le centre chimique de PORTO EMPEDOCLE, le port minéralier d'ALMERIA, BIZERTE avec ses problèmes de reconversion de l'arsenal, les complexes chimiques de CASTELLON, TARRAGONE, ALGESIRAS, les nouveaux ports industriels sardes (PORTO TORRES, PORTO SCUSO, SANT ANTIOCO PONTE) et algériens (CHAZAOUET, BENI SAF, MOSTAGANEM, BEJAIA, SKIKDA, ARZEW, ANNABA).

Pour les grandes villes industrielles et portuaires (villes de plus de 100.000 habitants dotées d'un port important), l'auteur divise son texte en deux gros chapitres. Le premier examine les exemples italiens (PALERME, CATANE, SAVONE et les complexes des Bormidas, LA SPEZIA, LIVOURNE, AUGUSTA-SYRACUSE, TARENTE, CAGLIARI). Le deuxième étudie les autres complexes portuaires: TOULON pour la France, MALTE et ses problèmes bien particuliers, les exemples espagnols (MALAGA, ALICANTE, PALMA DE MAJORQUE, VALENCE, CARTHAGENE) et maghrébins (ORAN, ALGER, TUNIS). Enfin, quatre monographies s'attachent à montrer les caractères des grandes agglomérations portuaires et industrielles (BARCELONE, NAPLES, GENES, MARSEILLE). On nous excusera cette énumération qui peut ressembler à la lecture d'une table des matières. En fait, à la lecture attentive de cette oeuvre, on s'aperçoit qu'il est difficile de donner un aperçu, en quelques mots, sur chaque cas cité, minutieusement décrit et expliqué par M. Verlaque. Pour chaque port, il y a un exposé très complet et clair de l'équipement portuaire et de l'appareil industriel. L'ouvrage se termine par des considérations sur les perspectives de ces ports méditerranéens. Les grandes villes portuaires ont l'avantage de bénéficier d'un effet d'entraînement industriel, de disposer d'une main-d'oeuvre, d'offrir un marché de consommation particulier permettant une diversification de l'activité industrielle; elles ont contre elles la spéculation foncière, la concurrence de l'expansion urbaine, la contrainte d'une ancien réseau de communications, des problèmes de reconversion. Les ports neufs, à l'écart des grandes cités dans des zones peu actives jusqu'ici, ont plus de liberté mais ils sont généralement dépendants d'une industrie lourde d'où la délicate question de la diversification de leurs activités. En tous cas, l'industrie portuaire, avec l'usine sur l'eau, est une chance certaine pour le développement de la Méditerranée occidentale. On doit remercier M. Verlaque de nous éclairer sur ce point à l'aide d'une information très riche maîtrisée avec vigueur et de nous montrer aussi les voies d'une nouvelle géographie industrielle.

E. DALMASSO.