

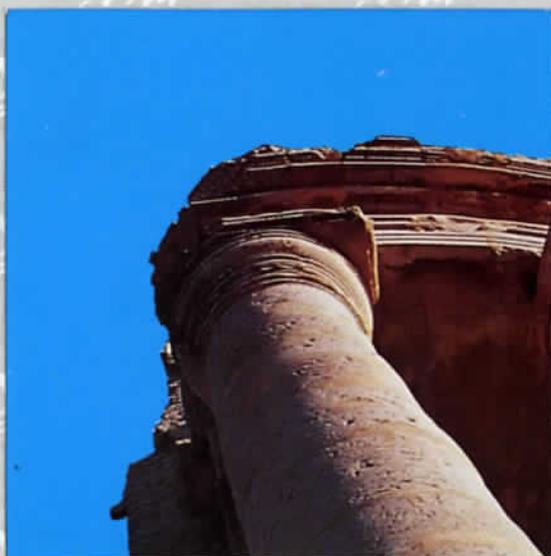


CONSEIL GÉNÉRAL  
DES ALPES-MARITIMES

DIRECTION  
ARCHIVES

*Votre mémoire*

# RECHERCHES



# REGIONALES

---

COTE D'AZUR

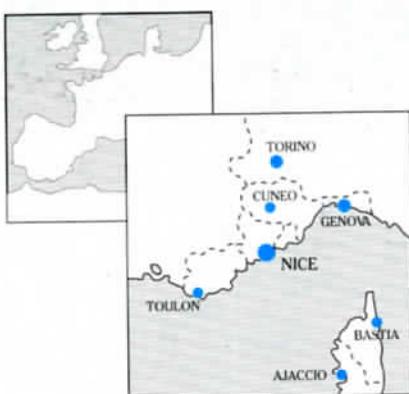
---

ET CONTREES  
LIMITROPHES

---

NUMERO <sup>2<sup>ème</sup></sup> TRIMESTRE  
2 - 1991

---



# RECHERCHES REGIONALES

## COTE D'AZUR ET CONTREES LIMITROPHES

*Recherches régionales  
se propose de faire  
mieux connaître  
la Côte d'Azur  
et les contrées limitrophes  
telles qu'elles  
apparaissent au travers  
des recherches  
en sciences humaines  
et sociales.*

*La revue publie,  
dans un esprit  
multidisciplinaire,  
des travaux originaux,  
des résumés de thèses,  
ou de mémoires  
de maîtrise,  
des documents  
d'archives,  
des données  
statistiques,*

*des notes de lecture,  
toutes les informations  
qui font progresser  
la connaissance  
ou facilitant les  
études ultérieures.*

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

BULLETIN TRIMESTRIEL

édité par la

DIRECTION  
**ARCHIVES**  
*Votre mémoire*

Centre Administratif Départemental  
06030 - NICE Cédex - Tél.: 93 72 20 81

### FONDATEURS

Etienne DALMASSO  
Andrée DEVUN

### COMITE DE REDACTION

Marie-Louise CARLIN, histoire du droit  
Rosine CLEYET-MICHAUD, archives  
Loïc ROGNANT, géographie  
Ralph SCHOR, histoire



**RECHERCHES  
REGIONALES**

---

**Alpes-Maritimes**

**et**

**Contrées limitrophes**

**SOMMAIRE**

La domesticité à Cannes à la belle époque  
par Christine CECCONI

p .2

Le département du Var 1790-1990.  
Métamorphose d'un territoire  
par Etienne JUILLARD

p. 16

**32<sup>e</sup> année**

**1991 – N°2**

**Avril-juin**

**115**

# **LA DOMESTICITE A CANNES A LA BELLE EPOQUE**

**par Christine CECCONI**

**Résumé d'un mémoire de maîtrise préparé sous la direction de M. SCHOR à  
l'université de Nice-Sophia-Antipolis**

La période de 1880 à 1914 correspond à l'apogée du tourisme aristocratique dans le département des Alpes-Maritimes. Cannes, comme ses voisines Nice et Monaco, accueille chaque hiver la haute société internationale et dans son sillage de nombreux villégiateurs qui viennent se reposer et se divertir six mois de l'année sur la Riviera.

L'art de vivre de l'élite de ces hivernants se traduit notamment par l'organisation de brillantes réceptions dans des villas de maître et des châteaux, qui nécessitent la présence d'une importante domesticité de qualité, hiérarchisée.

Dans le premier volet de notre étude, nous nous proposons d'évaluer les effectifs qui composent cette profession à Cannes. Le deuxième volet est une approche sociologique de cette catégorie de travailleurs. Nous apportons un éclairage sur les conditions d'embauché et étudions leurs conditions de vie et de travail au travers des rapports qu'ils entretiennent avec leurs maîtres.

## **I - ETUDE QUANTITATIVE**

### **A - Explications sur l'exploitation des sources**

L'étude des domestiques est un aspect important de la villégiature à la Belle Epoque. Ce groupe social a joué un grand rôle dans l'institution familiale au XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup>. Cependant, la domesticité a été peu analysée. L'étude de cette catégorie professionnelle s'est effectuée d'après les registres des recensements de la population cannoise déposés aux Archives départementales. Nous avons rencontré des difficultés liées à la rareté des sources dans le domaine des statistiques et à l'imprécision de celles-ci.

Pendant longtemps, les historiens ont négligé l'étude de ce groupe social si bien que nous ne savons pas grand chose de la vie des domestiques autrefois en province. Les sources littéraires nous renseignent seulement sur la vie des domestiques à Paris et dans quelques grandes villes. Or chaque province a ses traditions dans ce domaine et on ne traite pas de la même manière un domestique en Alsace et en Provence. De plus, sur la Côte d'Azur, les conditions sont particulières : le caractère saisonnier de la villégiature entraîne un rythme de vie différent pour le personnel de service. De nombreux domestiques viennent à Cannes pour suivre leur maître ; leur présence est donc beaucoup plus importante l'hiver que le reste de l'année.

Ce mouvement saisonnier rend très difficile leur dénombrement lors des recensements. Ainsi cette étude revêt-elle un caractère particulier que l'on ne trouve pas dans l'étude de la domesticité à Paris par exemple.

Nous nous sommes heurtés à des difficultés pour exploiter méthodiquement les sources des recensements. La première a été de délimiter cette catégorie professionnelle aux contours sociologiques mal définis. Qui considère-t-on comme domestiques ? La deuxième difficulté a été d'établir une distinction entre les domestiques attachés à la personne (valet et femme de chambre, valet de pied, nourrice...) et les domestiques collectifs, c'est-à-dire ceux travaillant dans les hôtels, les restaurants, les hôpitaux, les hospices ou les collèges. Les recensements s'effectuent par ménage et sur le lieu d'habitation du chef de famille, ce qui ne nous a pas permis d'établir cette distinction. En conséquence, nous ne nous sommes pas limités à l'étude des domestiques attachés à la personne, mais nous avons aussi pris en considération les domestiques collectifs.

Par ailleurs, ce n'est qu'à partir de 1891 que la nationalité des domestiques étrangers est mentionnée. En 1896 apparaissent les "ménagères" dont le statut préfigure celui de la femme de ménage actuelle.

## **B - L'importance et l'origine de cette domesticité**

Entre 1880 et 1914, la domesticité en France diminue. L'apogée des effectifs se situe en 1881 avec 1 156 000 domestiques, soit 31 domestiques pour 1 000 habitants. Vingt ans plus tard, ils ne sont que 956 000, soit 24 domestiques pour 1 000 habitants. Cette baisse des effectifs s'accompagne d'une féminisation de la profession ; les hommes représentaient 31,7 % des domestiques en 1851, en 1901 ils ne représentent plus que 17 %. Cette diminution des effectifs touche essentiellement une catégorie de domestiques : la bonne à tout faire. La baisse est d'autant plus inquiétante que la demande augmente toujours. Sur le plan national, le département des Alpes-Maritimes se place en deuxième position pour le nombre de domestiques par ménage avec 56 pour 1 000 derrière la Seine avec 65 pour 1 000, la moyenne nationale étant de 24 pour 1 000 ménages.

La domesticité travaillant sur la Riviera à cette époque est en grande partie saisonnière et étrangère, autant pour les domestiques au service des grandes maisons que pour les domestiques travaillant dans les hôtels qui, la saison terminée, repartent avec leur employeur dans une station estivale où celui-ci possède également un hôtel. La majeure partie de la domesticité cannoise se caractérise par sa qualité ; ce sont des domestiques de luxe ayant beaucoup de classe et de style.

L'effectif des domestiques ne cesse de croître à Cannes entre 1886 et 1906. En 1886, les domestiques sont au nombre de 1 857 et représentent alors 9,3 % de la population de la commune et 21 % de la population active. Dix ans plus tard, on en dénombre 2 549 qui représentent alors 11 % de la population de la commune et 22,6 % de la population active. En 1906, on compte 4 393 domestiques, ce qui représente 15 % de la population totale de la commune et 30 % de la population active. En vingt ans, le nombre de domestiques à Cannes a donc été multiplié par 2,4. En 1906, les domestiques représentent environ un tiers de la population active de Cannes, ce qui est considérable. Cannes, comme toutes les grandes villes de villégiature du littoral à cette époque, semble moins touchée par la crise de la domesticité que la capitale. Ceci peut s'expliquer par l'importance dans cette cité d'une domesticité spécialisée qui ne manque pas d'effectifs. Ce qui semble net, c'est une tendance à une féminisation de la profession surtout dans la deuxième partie du XIX<sup>ème</sup> siècle. A Paris, cette évolution est très marquée : les femmes dominent nettement les hommes. En 1881, elles représentent 73 % de l'effectif total et ce pourcentage ne cesse de croître jusqu'en 1901 où elles représentent 83 %. A Cannes pendant la même période, le pourcentage des femmes dans la profession est beaucoup moins important. En 1886, elles représentent 59 % des effectifs et en 1906, 60 % seulement. Ceci peut s'expliquer par l'importance des grandes maisons dans cette ville qui emploient en majorité un personnel masculin. En 1906, parmi les treize plus grandes maisons de la haute bourgeoisie et de l'aristocratie employant cent soixante-seize domestiques, quatre-vingt-quatorze sont des hommes, quatre-vingt-deux des femmes. Dès que l'on descend dans la hiérarchie sociale, l'élément féminin parmi les domestiques s'accroît.

Ce personnel qualifié compte de nombreux étrangers à l'image de la population cannoise. En vingt ans, le nombre des étrangers à Cannes a été multiplié par 2,5 ; de 85<sup>000</sup> en 1886, leur nombre passe à 10 363 en 1906. Cette augmentation de la population étrangère à Cannes va de pair avec l'augmentation pendant la même période des domestiques étrangers. De 35 % en 1886, ils représentent vingt ans plus tard, 43,5 % de la domesticité totale. Parmi les domestiques de nationalité étrangère, les italiens dominent très nettement avec un apogée en 1906, où ils

représentent 69 % des effectifs étrangers. Avec le secteur du bâtiment, la domesticité est la branche professionnelle où les Italiens sont le plus nombreux. Poussés à s'expatrier de leur pays par une situation économique désastreuse, les travailleurs italiens viennent offrir leurs bras dans les villes du littoral. Pour l'Italie, la vallée du Piémont fournit le plus important contingent de domestiques et de maçons. Dans une moindre proportion, les domestiques suisses, allemands, anglais, russes sont également présents ainsi que toutes les nationalités, témoins du caractère cosmopolite de cette ville.

Qui n'a pas de bonne ?

Dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, avec l'élévation générale du niveau de vie et l'accès d'un grand nombre à la petite bourgeoisie, on assiste à la généralisation de la bonne à tout faire dans ce milieu. Aussitôt qu'un ménage dispose au moins du minimum pour vivre, il prend une bonne. C'est le premier signe de la promotion sociale. N'être pas servi vous rejette du côté des prolétaires. La pauvreté commence pourrait-on dire, là où l'on ne trouve pas de bonne.

Parmi les chefs de famille cannois employant des domestiques 80 % n'en emploient qu'un. Et seulement 1,1 % en emploient plus de cinq. A Cannes, le taux de possession varie beaucoup selon la catégorie socio-professionnelle. En 1891. 35 % des employeurs de domestiques sont des propriétaires, des rentiers, des retraités ou des sans profession ; 22,1 % sont des commerçants et 17,1 % sont des professions libérales et des cadres. Les employés et les ouvriers représentent 12,3 % des employeurs de domestiques. Enfin, 8,7 % sont des artisans. Cette particularité, que l'on ne trouve pas ailleurs, semble en contradiction avec les salaires élevés exigés par le personnel domestique en service à Cannes. Mais, il faut noter que la prospérité économique de la ville et de la région fournit aux habitants des revenus élevés.

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'apparition de la femme de ménage indépendante, payée à l'heure permet à des foyers plus modestes de se faire aider.

## **II - LES BUREAUX DE PLACEMENT**

Pour faciliter le contact entre les demandeurs et les employeurs se sont créés tout d'abord des bureaux de placement privés, puis pour lutter contre l'exploitation des domestiques par les placeurs, les bureaux de placement gratuits sous la tutelle de l'Etat.

### **A - Les bureaux de placement privés**

Créés dans le courant du XIX<sup>ème</sup> siècle, ces bureaux de placement payants sont dits "autorisés" car leur ouverture est soumise à l'autorisation de la préfecture de police. Ces bureaux vivent exclusivement du placement des travailleurs ; le domestique doit d'abord s'acquitter d'un droit d'inscription allant de 0,50 F à 2 F indépendant du placement. De plus, le placeur reçoit pour chaque personne employée 3 % du salaire annuel de celui-ci quelle que soit la durée du travail. Ce droit est exigible en totalité huit jours après l'entrée en service du domestique. Ainsi les placeurs ont-ils intérêt à ce que l'employé change souvent de travail. A cela, il faut ajouter encore le versement d'une source non officielle pour obtenir une meilleure place. Cette pratique scandaleuse et illicite est très fréquente. Pour lutter contre ces abus, la municipalité de Cannes contrôle le fonctionnement et la gestion des bureaux de placement ouverts dans la commune. Selon le premier article de l'arrêté municipal datant du 1er octobre 1892, l'ouverture d'un bureau est soumise à l'autorisation du conseil municipal. Le commissaire de police contrôle toutes les opérations effectuées dans ce bureau (article 5). La réglementation prévoit un contrôle de moralité du placeur (article 3) et du demandeur (article 6). Les droits d'inscription et les droits de placement sont fixés

à l'avance une fois pour toute (article 8). A Cannes, ce droit d'inscription se situe entre 0,25 F et 0,50 F (article 7). L'article 13 protège les mineurs contre les placements douteux.

Malgré ces précautions, on reproche aux bureaux privés de manquer de sérieux et de privilégier leurs intérêts au détriment des travailleurs. Les domestiques demandeurs doivent faire preuve de patience: il peut s'écouler plusieurs semaines avant que le bureau ne leur trouve un emploi. Or pour un domestique, être au chômage mène vite à la misère. En 1912, Cusenier affirme qu'un mois sans travail correspond compte tenu des avantages en nature (logement et nourriture) à une perte supérieure à 200 F pour un domestique, soit l'équivalent de six mois de gages.

Pour briser le monopole qu'exercent ces bureaux privés sur l'emploi et diminuer la dépendance des domestiques, le gouvernement promulgue le 14 mars 1904 une loi qui modifie les rapports entre les employeurs et les domestiques. Cette loi essaie de réduire l'activité des bureaux privés payants en décidant de supprimer ceux-ci dans un délai de cinq ans (article 11), les bureaux créés avant recevant une indemnité de l'Etat pour leur fermeture (article 1). Cette loi veut freiner la création de nouveaux bureaux de placement. De plus, l'article 11 de cette loi modifie les rapports entre employeurs et domestiques en stipulant que les frais de placement seront désormais entièrement supportés par les employeurs. La loi considère que ce n'est pas au domestique de payer pour travailler mais que c'est au maître de payer s'il veut se faire servir. Ainsi l'Etat espère-t-il transférer une partie de la clientèle des bureaux privés vers les bureaux gratuits.

La loi du 14 mars 1904 ne va pas donner les résultats escomptés. Au début du siècle, les bureaux payants sont encore nombreux. En 1913 nous apprenons dans une lettre datée du 13 mars du maire de Cannes au préfet des Alpes-Maritimes que quatre bureaux de placement au moins fonctionnent à Cannes : un municipal et trois privés. Ces bureaux privés sont dirigés l'un par M. Jacques Pelissier dans la rue Grande et les deux autres par Mmes Bertrand et Albran, respectivement rue du Petit-Juas et boulevard d'Alsace.

## **B - Les bureaux municipaux de placement**

L'Etat met en place dès 1848 à Paris les premiers bureaux de placement gratuits. Ces bureaux, destinés à mettre en contact sans contrepartie financière les demandeurs d'emploi et les employeurs, sont un échec. Il faut attendre plus de trente ans, en 1887, pour voir se créer définitivement dans la capitale, sous la pression des syndicats, les bureaux de placement municipaux gratuits. Vingt ans plus tard, les vingt mairies de Paris sont chacune pourvues de bureaux municipaux. Créés dans les villes de plus de dix mille habitants, ces bureaux de placement ont pour but de concurrencer les bureaux privés. Subventionnés pour la plupart par l'Etat, ces bureaux municipaux de placement obéissent à des règles de gestion et de fonctionnement strictes. Pour recevoir ces subventions, il faut que les bureaux de placement répondent à un certain nombre de conditions. L'Etat subventionne un seul bureau de placement par commune selon l'article 3 du décret du 25 octobre 1911. Un minimum de placements est nécessaire pour pouvoir bénéficier des subventions gouvernementales. Le quota est fixé à vingt-cinq placements en moyenne par mois (article 11).

Le bureau municipal de Cannes, créé en 1905, n'a pas sollicité de subventions de l'Etat. En effet, nous apprenons par une lettre datée du 22 décembre 1911 du préfet au ministre du Travail et de la Prévoyance sociale, que le bureau municipal de placement de Cannes n'a effectué, pour l'année 1910, que soixante-quatre placements à demeure, ce qui est très peu, alors que pendant la même année celui de Nice en effectuait mille dix-neuf à demeure et quatorze à la journée. Par cette même lettre, nous apprenons aussi que les villes de Grasse et d'Antibes ont créé chacune un bureau,

mais que, malgré la publicité faite à ces organisations, aucune demande d'emploi n'a été enregistrée.

Par l'article 4 du présent décret, l'Etat a un droit de regard sur le fonctionnement interne de tout bureau de placement qui fait l'objet d'une attribution de subvention. Le bureau de placement est soumis au contrôle d'une commission paritaire composée par moitié de patrons et d'ouvriers ou employés choisis parmi les principales professions intéressées par ces placements (article 2). Aux subventions de l'Etat s'ajoutent celles des conseils municipaux des villes concernées. En moyenne, chaque bureau de placement reçoit de la ville une subvention de 2 500 F par an. A cette source s'ajoutent les dons divers, les produits des fêtes et ventes de charité. Tout cela doit couvrir le traitement du directeur, les frais d'impression, de correspondance, d'affichage... Le bureau de placement a un pouvoir de contrôle sur les domestiques inscrits qui doivent fournir de nombreux renseignements sur leur situation. En contrepartie, le bureau de placement offre une certaine garantie aux demandeurs d'emploi puisque ceux-ci connaissent dès le départ les salaires qu'ils recevront, la durée de leur travail et les conditions générales d'emploi (article 14). Le placement est entièrement gratuit et la corruption éventuelle des employés est sévèrement réprimandée (article 19).

Aux différents bureaux municipaux de placement présents dans chaque département, se joint un office départemental de placement. Cet office départemental n'effectue pas de placement direct dans les communes qui possèdent un bureau. Cet organisme a deux fonctions principales. Il coordonne les actions des bureaux municipaux du département mais il sert aussi de lien entre les bureaux municipaux d'un département et ceux des départements limitrophes. Il doit aussi fournir des renseignements sur le marché local du placement à l'office central de Paris pour que celui-ci puisse lui envoyer des demandes d'emploi susceptibles de recevoir satisfaction dans son département (articles 13 et 14). L'office départemental a un rôle de contrôle et de surveillance ; par l'intermédiaire de ses agents, il est chargé par les municipalités de surveiller l'organisation et le fonctionnement des différents bureaux de placement (article 16). Cet office départemental supervise le travail de tous les bureaux municipaux.

Malgré les avantages apportés par les bureaux municipaux (gratuité, garantie de sérieux des places proposés), les domestiques continuent à s'adresser aux bureaux privés. En effet, ceux-ci trouvent en général par l'intermédiaire des placeurs un emploi mieux rémunéré pour la même qualification. Et pourtant, les domestiques sont toujours pénalisés financièrement malgré la loi du 14 mars 1904, car les maîtres qui doivent payer les droits aux placeurs retiennent en réalité leur montant sur les premiers mois de gages. L'insuccès des bureaux municipaux se vérifie à Cannes. Son bureau principal n'a effectué que soixante-quatre placements à demeure pour l'année 1910 par exemple, alors que le bureau de M. Bertrand, situé rue d'Antibes, a placé trois cent vingt domestiques entre 1873, année de sa création et 1877.

### **C - Les sociétés philanthropiques**

Ces nombreuses sociétés pratiquent à la fois l'hébergement et le placement. A l'époque, la plupart sont confessionnelles, catholiques ou protestantes. Le prix de la pension est peu élevé, 1,50 F par jour en moyenne. Si une servante doit y séjourner pendant un mois, elle paye 45 F, soit un mois de gage d'une domestique bien payée, par exemple une cuisinière à Paris en 1900. En 1891, ces sociétés philanthropiques sont au nombre de quarante-deux dans le département de la Seine.

A Cannes, on en compte deux. Il s'agit tout d'abord de la "Maison Hospitalière" située au numéro deux de la rue Jean Dolfus, réservée aux gouvernantes et jeunes servantes qui sont

momentanément sans travail, et de la "Friedrich French Home", société de bienfaisance située dans le quartier Montfleury réservée aux hommes. Le but de ces deux maisons, d'origine allemande, est de fournir un gîte honorable et sûr à un prix réduit à des employés d'hôtel ou domestiques en quête d'emploi pour la saison d'hiver. La "Maison Hospitalière" complète l'oeuvre entreprise par la "Protection de la Jeune Fille" qui reçoit à la gare de Cannes les domestiques, gouvernantes, cuisinières sans emploi. Le logement et la nourriture reviennent à 3 F pour les hommes et 1,25 F pour les femmes au début du XXème siècle. Les deux maisons servent gratuitement d'intermédiaire entre les domestiques allemands cherchant du travail et les employeurs. Ces deux sociétés à caractère social concurrencent directement les bureaux de placement privés exerçant à Cannes. Nous avons retrouvé trace d'une série de plaintes à leur encontre, formulées par M. Pelissier, propriétaire d'un bureau de placement privé, au ministre du Travail et de la Prévoyance sociale. Dans sa correspondance avec le ministère du Travail, le préfet, le maire de Cannes et le commissaire spécial de Cannes, le plaignant s'appuie sur trois arguments.

Le premier d'ordre juridique conteste la légitimité de ces deux sociétés qui n'ont pas fait l'objet d'une autorisation comme celles accordées aux autres bureaux de placement payants. Il demande au ministre d'appliquer à leur encontre l'article 8 de la loi du 14 mars 1904 sur les bureaux de placement qui stipule :

"Qu'aucun hôtelier, logeur, restaurateur ou débitant de boissons ne peut joindre à son établissement la tenue d'un bureau de placement."

Le deuxième argument avancé par le plaignant est d'ordre politique : M. Pelissier accuse ces deux institutions, patronnées par de hautes personnalités de la colonie étrangère comme le grand-duc Michel de Russie et sa soeur la grande-duchesse de Mecklembourg-Schwerin, de n'être que deux "bureaux exotiques" et deux "nids d'espionnage" à la solde de l'Allemagne.

Le troisième argument avancé par M. Pelissier est d'ordre économique : il se plaint de la concurrence faite aux Français par les domestiques allemands dans les hôtels de la Riviera. Il accuse les travailleurs allemands de voler des emplois aux Français.

Après enquête administrative, les réponses ne souffrent aucune ambiguïté. Tout d'abord, ces deux sociétés sous la tutelle de notabilités cannoises jouissent d'une grande honorabilité contrairement à la mauvaise réputation dont jouit le plaignant à qui l'on reproche "d'exploiter ses domestiques". Aucune autre plainte n'a été déposée contre ces deux sociétés hospitalières. L'accusation d'illégalité venant du plaignant n'est pas fondée puisque aux yeux de la loi, ces deux établissements ne sont pas considérés comme des bureaux de placement privés. La loi du 14 mars 1904 ne vise que les bureaux ou offices de placement dont les propriétaires font commerce. Or ces deux institutions placent les domestiques gratuitement. Elles n'ont pas été fondées dans un but lucratif ; les sommes demandées aux pensionnaires sont si faibles qu'elles ne couvrent pas leur fonctionnement. La preuve est faite tout du moins pour la "Maison Hospitalière". La comptabilité de cet établissement réservé aux jeunes femmes laisse apparaître un déficit pour l'année 1903-1904. En effet, le produit des pensions perçues pour cette année-là s'élève à 5 342,50 F. Or, les dépenses occasionnées pour les frais de fonctionnement de l'établissement ouvert du 15 septembre au 31 mars, soit un total de 3 426 journées, s'élèvent à 5 950 F. Le prix de revient d'une journée par personne dans cet établissement se monte à 1,74 F. Ce déficit ne se résorbe que grâce au concours financier sous forme de subventions du Haut Conseil fédéral, de la Société suisse de Secours, de la Société allemande de Secours et aux dons recueillis parmi les hauts dignitaires de la colonie étrangère, tels le grand-duc Michel de Russie et sa sœur, la comtesse Bobrinsky, la princesse Lobanov, le comte Auguste de Pourtalès, lady Waterlow, le comte Alan de Rothschild entre autres, qui financent cette oeuvre. Il est probable que la "Friedrich French Home" reçoit aussi le soutien financier des organismes allemands ou suisses, ainsi que les dons des riches hivernants cannois. Quant au sentiment de xénophobie qui anime le plaignant, il semble injustifié, puisque les hôtels et les restaurants de la Riviera ont besoin de recruter une partie de personnels étrangers ayant la nationalité de leur clientèle. Les plaintes de M. Pelissier ne semblent en fait motivées que par la défense de ses intérêts personnels face à la concurrence que font à son commerce ces deux sociétés, et non comme il le prétend pour défendre l'intérêt national.

La "Maison Hospitalière" de Cannes connaît un succès grandissant, si l'on en juge par son activité. Créée à l'origine pour aider les domestiques allemands à trouver du travail dans la région, cette société s'est depuis très largement ouverte aux autres nationalités. Alors que pour la saison 1893-1894, cette société a reçu 261 demandes de domestiques, dix ans plus tard, le nombre de demandes est multiplié par 2,6 avec un total de 672 dont 322 ont trouvé une place pour la saison. L'année précédente, en 1902-1903, 310 seulement ont été placés. Il est à noter que la "Maison Hospitalière" ne place pas seulement ses pensionnaires mais tous les domestiques qui le désirent. 54 % des pensionnaires de la "Maison Hospitalière" sont des femmes dont l'âge se situe entre vingt et vingt-neuf

Le deuxième argument avancé par le plaignant est d'ordre politique : M. Pelissier accuse ces deux institutions, patronnées par de hautes personnalités de la colonie étrangère comme le grand-duc Michel de Russie et sa soeur la grande-duchesse de Mecklembourg-Schwerin, de n'être que deux "bureaux exotiques" et deux "nids d'espionnage" à la solde de l'Allemagne.

Le troisième argument avancé par M. Pelissier est d'ordre économique : il se plaint de la concurrence faite aux Français par les domestiques allemands dans les hôtels de la Riviera. Il accuse les travailleurs allemands de voler des emplois aux Français.

Après enquête administrative, les réponses ne souffrent aucune ambiguïté. Tout d'abord, ces deux sociétés sous la tutelle de notabilités cannoises jouissent d'une grande honorabilité contrairement à la mauvaise réputation dont jouit le plaignant à qui l'on reproche "d'exploiter ses domestiques". Aucune autre plainte n'a été déposée contre ces deux sociétés hospitalières.

L'accusation d'illégalité venant du plaignant n'est pas fondée puisque aux yeux de la loi, ces deux établissements ne sont pas considérés comme des bureaux de placement privés. La loi du 14 mars 1904 ne vise que les bureaux ou offices de placement dont les propriétaires font commerce. Or ces deux institutions placent les domestiques gratuitement. Elles n'ont pas été fondées dans un but lucratif ; les sommes demandées aux pensionnaires sont si faibles qu'elles ne couvrent pas leur fonctionnement. La preuve est faite tout du moins pour la "Maison Hospitalière". La comptabilité de cet établissement réservé aux jeunes femmes laisse apparaître un déficit pour l'année 1903-1904. En effet, le produit des pensions perçues pour cette année-là s'élève à 5 342,50 F. Or, les dépenses occasionnées pour les frais de fonctionnement de l'établissement ouvert du 15 septembre au 31 mars, soit un total de 3 426 journées, s'élèvent à 5 950 F. Le prix de revient d'une journée par personne dans cet établissement se monte à 1,74 F. Ce déficit ne se résorbe que grâce au concours financier sous forme de subventions du Haut Conseil fédéral, de la Société suisse de Secours, de la Société allemande de Secours et aux dons recueillis parmi les hauts dignitaires de la colonie étrangère, tels le grand-duc Michel de Russie et sa soeur, la comtesse Bobrinsky, la princesse Lobanov, le comte Auguste de Pourtalès, lady Waterlow, le comte Alan de Rothschild entre autres, qui financent cette oeuvre. Il est probable que la "Friedrich French Home" reçoit aussi le soutien financier des organismes allemands ou suisses, ainsi que les dons des riches hivernants cannois. Quant au sentiment de xénophobie qui anime le plaignant, il semble injustifié, puisque les hôtels et les restaurants de la Riviera ont besoin de recruter une partie de personnels étrangers ayant la nationalité de leur clientèle. Les plaintes de M. Pelissier ne semblent en fait motivées que par la défense de ses intérêts personnels face à la concurrence que font à son commerce ces deux sociétés, et non comme il le prétend pour défendre l'intérêt national.

La "Maison Hospitalière" de Cannes connaît un succès grandissant, si l'on en juge par son activité. Créée à l'origine pour aider les domestiques allemands à trouver du travail dans la région, cette société s'est depuis très largement ouverte aux autres nationalités. Alors que pour la saison 1893-1894, cette société a reçu 261 demandes de domestiques, dix ans plus tard, le nombre de demandes est multiplié par 2,6 avec un total de 672 dont 322 ont trouvé une place pour la saison.

L'année précédente, en 1902-1903, 310 seulement ont été placés. Il est à noter que la "Maison Hospitalière" ne place pas seulement ses pensionnaires mais tous les domestiques qui le désirent. 54 % des pensionnaires de la "Maison Hospitalière" sont des femmes dont l'âge se situe entre vingt et vingt-neuf ans et 3<sup>^</sup> % ont trente ans et plus. La majorité des effectifs représente des femmes expérimentées. La "Friedrich French Home" semble connaître le même succès puisque dans une lettre du 21 septembre 1909 adressée au ministre du Travail et de la Prévoyance sociale, M. Pelissier parle de mille employés allemands placés chaque année par cet établissement. Ceci paraît exagéré.

### **III - LES GAGES**

Les gages d'un domestique ne constituent à cette époque qu'une partie de ses gains. Néanmoins, c'est sur cette partie que nous possédons des indications chiffrées. Le montant des gages varie selon certains critères. Deux critères vont d'ailleurs de pair : l'importance de la maison et la qualification du domestique.

Dans les grandes maisons, les domestiques sont nombreux et donc très hiérarchisés, qualifiés, stylés et mieux rémunérés que dans les maisons de moindre importance. Parmi les domestiques femmes la cuisinière, la femme de charge, la première femme de chambre et la nourrice, sont les mieux rémunérées. Pour les deux premières citées ceci se justifie par les responsabilités qu'elles supportent dans l'organisation de la maison et du service. Une bonne cuisinière est payée en moyenne 80 F par mois en province en 1910. Pour la première femme de

chambre, la situation semble différente. Deux éléments entrent en jeu, l'expérience tout d'abord. Etre première femme de chambre suppose qu'on est passé par les autres grades de la hiérarchie. Elle possède certaines qualités, en particulier l'art de coiffer et de coudre en finesse. L'autre élément qui fait de la première femme de chambre une domestique privilégiée est la proximité avec la maîtresse de maison ; elle partage son intimité, elle touche son corps. Plus une domestique est proche du corps de sa maîtresse, mieux elle est considérée et payée. En 1910, cette dernière touche une rémunération maximale de 60 F par mois en province et 70 F à Paris. Cette dernière considération vaut également pour la nourrice. Etre nourrice dans une grande maison s'avère particulièrement lucratif. Celle à qui l'on confie l'avenir de la race a droit à un meilleur salaire et à plus d'égards. En 1910, son salaire peut aller jusqu'à 100 F par mois à Paris. Pour la même raison, la gouvernante et l'institutrice, qui sont toutes deux chargées de l'éducation des enfants, occupent une position privilégiée au sein de la famille. Dans la domesticité masculine, la hiérarchie des salaires est semblable. Le maître d'hôtel, chargé de la distribution des tâches et de l'organisation de la maison, est payé 120 F par mois en moyenne en province à la même époque, le 1er valet de chambre 80 F minimum. Une autre fonction est bien rémunérée, celle de chauffeur. Ceci se justifie par le fait que le chauffeur comme le 1er valet de chambre est très proche de ses maîtres. En voyage, il partage leur intimité. Il doit comme le valet de chambre se soumettre à une entière discrétion. En province, un chauffeur gagne en moyenne 160 F par mois.

Les écarts de rémunération sont très importants entre Paris et la province et entre les deux sexes. D'après l'étude faite par Mme Anne Martin-Fugier dans son livre intitulé "La place des bonnes : la domesticité féminine à Paris en 1900", il apparaît qu'en 1880, un domestique dans la capitale gagne entre 45 % et 65 % de plus que dans une ville de province et une domestique parisienne 20 % à 30 % de plus qu'une domestique provinciale. A Cannes, en 1889, un domestique gagne entre 20 % et 29 % de plus qu'une femme de même qualification. Si l'on compare le salaire d'un employé de magasin au salaire d'un domestique à Cannes la même année, on s'aperçoit qu'un employé de magasin nourri gagne entre 87,5 % et 130 % de plus qu'un domestique. Or, un domestique travaille en moyenne entre soixante et soixante-dix jours par an de plus qu'un ouvrier. Même si les gages d'un domestique ne représentent qu'une partie de ses gains (aux gages s'ajoutent des gratifications, les étrennes du nouvel an qui sont en général proportionnelles aux gages et qui peuvent représenter de un demi à un mois de salaire et les dons en nature : vêtements...), la domesticité ne coûte pas cher. Entre 1882 et 1910, les gages des domestiques se stabilisent. Les salaires sont si bas en province à la fin du XIXème, qu'ils permettent à des gens fortunés d'entretenir des serviteurs dans des résidences inoccupées pendant une partie de l'année. Il faut cependant nuancer cette affirmation en ce qui concerne Cannes.

Il semble qu'à Cannes, les salaires des domestiques soient supérieurs à ceux de Paris. En 1889, à Cannes, un domestique attaché au service de la personne gagne ordinairement 800 F par an, alors qu'à Paris en 1910, il ne gagne que 600 F. Cette variation de gages touche les femmes attachées au service de la personne qui gagnent à Cannes 600 F, alors que, plus de vingt ans plus tard, à Paris, leur salaire n'est que de 500 F. Une cuisinière en 1889 à Cannes gagne 800 F en moyenne alors que dans la capitale, en 1910, elle touche 500 F annuellement. Les salaires élevés du personnel domestique qui vient travailler à Cannes peuvent s'expliquer par deux facteurs. Dans cette ville, la villégiature de luxe a entraîné une domesticité d'apparat, très hiérarchisée et stylée, qui se distingue nettement de la domesticité d'utilité employée dans la petite bourgeoisie. D'autre part, une grande partie de cette domesticité n'est que saisonnière donc vraisemblablement mieux payée.

#### IV - LES RAPPORTS MAITRES-DOMESTIQUES

Il existe une grande différence entre les domestiques employés chez les petits bourgeois et ceux employés dans les grandes maisons de la haute bourgeoisie et de l'aristocratie.

Dans les maisons bourgeoises à l'effectif réduit, le personnel est beaucoup moins qualifié, les tâches moins différenciées ; on demande parfois à la cuisinière de participer aux gros travaux, au valet d'aider au service. Dans les grandes maisons où le personnel est très important, entre quinze et trente domestiques, le travail est bien organisé et surveillé. La maîtresse de maison donne les ordres pour la journée et délègue l'organisation des tâches au maître d'hôtel qui est chargé de coordonner les différents travaux. Le service se répartit en deux sections : le service personnel, qui comprend les domestiques attachés à la personne comme les valets et les femmes de chambre servant chaque membre de la famille, la bonne d'enfants, et le service de maison. Celui-ci se divise, toujours selon Cusenier, en quatre. Le service de bouche est dirigé par un chef, aidé de cuisiniers, rôti-seurs, sauciers et filles de cuisine. Le service des appartements de réception et de table est dirigé par un maître d'hôtel aidé de valets de pied chargés du nettoyage des appartements. Les argentiers entretiennent les cristaux et l'argenterie. Ce service est complété par des garçons et filles d'office. Le troisième service est celui des appartements privés et du linge de maison. La femme de charge dirige les femmes de chambre chargée du linge et des appartements privés. Enfin, le palefrenier, le mécanicien et le chauffeur s'occupent de l'écurie et de la remise. Dans les petites familles bourgeoises, le manque de domestiques entraîne une dispersion des tâches. Le service est lourd, d'autant plus qu'il est souvent mal organisé par la maîtresse de maison. La bonne doit aussi bien s'occuper de l'entretien de la maison, des repas que des enfants. Si bien qu'il n'est pas rare de voir un domestique travailler entre seize et dix-huit heures par jour. Accaparée, surmenée par le service des enfants et le souci du repas, la bonne n'a pas de repos dans la journée. De plus, le maître n'accorde souvent à la bonne qu'un dimanche ou deux par mois de repos, parfois un après-midi seulement. A cette fatigue s'ajoutent de mauvaises conditions de vie : la chambre du domestique se réduit souvent à une petite cellule mansardée, mal chauffée, avec une mauvaise aération. La servante est condamnée à vivre dans la promiscuité, l'exclusion, la solitude, avec de rares moments de liberté. Dans ces familles, la bonne est d'autant plus malheureuse et exploitée qu'elle est engagée non par nécessité, mais comme une preuve apparente d'une élévation sociale mal établie. Les domestiques se trouvent exclus des lois sociales instituées pour protéger les ouvriers, par exemple en cas d'accident (la loi du 9 avril 1898) ou la loi du 13 juillet 1906, qui oblige les employeurs à accorder aux ouvriers et employés une journée de repos par semaine. Il faut attendre la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle pour voir poser devant l'opinion publique le problème du logement des domestiques.

Le code des bonnes manières, de la vertu et de l'effacement, est le seul point commun entre le domestique attaché à la petite bourgeoisie et le domestique de grande maison. Le domestique attaché au service d'une famille aristocratique a le sentiment de faire partie d'une caste privilégiée. Dans cette aristocratie qui entretient de véritables bataillons de serviteurs, les domestiques se sentent membres de cette famille ; ils participent à son train de vie. La mise en scène qui régit le quotidien des grandes maisons donne du lustre à leur existence. Pris dans une représentation sociale, leur vie revêt une autre dimension. Ce sont les acteurs indispensables pour créer l'apparat qui entoure les maîtres. De cette manière, ils sortent de l'anonymat. Le domestique faisant partie d'une grande maison est en représentation lors des soirées données par son maître et cette situation est plus valorisante que de travailler dans l'ombre. Ceci est encore plus vrai pour les domestiques ayant un service plus personnel, comme la femme ou le valet de chambre, ou pour celui qui se trouve au sommet de la hiérarchie comme le maître d'hôtel. Leur fonction leur donne le sentiment

d'approcher la caste des puissants. Il n'est pas rare de voir poindre un comportement snob chez certains domestiques. Un domestique peut quitter des gens parce qu'on met mal le couvert chez eux. Il arrive que le domestique choisisse le maître chez qui il veut travailler. On comprend mieux que cette catégorie privilégiée ne se sente pas concernée par le mauvais sort réservé aux domestiques servant dans de petites maisons. De ce point de vue, il y a une certaine hétérogénéité chez cette classe de travailleurs, un manque de solidarité. Dans les grandes maisons à forte domesticité, le rythme de travail est beaucoup moins contraignant et les maîtres "soignent" plus leurs domestiques. On leur donne beaucoup plus de congés.

L'élite de cette domesticité est constituée par le personnel des souverains de ce monde. Entre maîtres et serviteurs s'installe très souvent une tendre complicité. Cette complicité est due aux fonctions qu'occupent ces domestiques, partageant l'intimité de ces illustres personnages. Le témoignage de Xavier Paoli, ancien commissaire délégué à la surveillance des souverains en voyage, sur les rapports entre le prince de Galles, futur Edouard VII, et ses domestiques est très intéressant. Hormis la suite du prince de Galles réduite au minimum, le personnel domestique comprenait deux valets de chambre et deux valets de pied. Le 1er valet de chambre, M. Meininger, d'origine autrichienne, remplissait en quelque sorte les fonctions de majordome et de maître d'hôtel de la maison du souverain lorsque Sa Majesté voyageait incognito. Le prince de Galles qu'il servait depuis dix-huit ans l'appréciait beaucoup et tolérait de sa part une certaine familiarité. C'est lui qui devait préparer les objets de toilette du souverain, qui lui apportait les journaux et s'assurait que rien ne manquait à son auguste maître. Un second valet de chambre, anglais du nom de Hawkins, s'occupait de tous les détails auxquels la dignité de 1er valet ne pouvait s'abaisser. C'est lui notamment qui était chargé de faire le lit du souverain ; il connaissait mieux que quiconque ses habitudes et ses goûts. Les deux valets de pied qui accompagnaient le prince de Galles en voyage avaient également des fonctions déterminées. L'un, un Allemand, Hoepfner, devait sa brillante carrière à sa belle prestance. Il servait le souverain à table et ouvrait la porte des appartements royaux, tandis que l'autre valet de pied, un sujet anglais du nom de Wellard, était exclusivement chargé de l'entretien des vêtements, des chaussures et du chien de sa majesté, inséparable compagnon du prince.

Dans les grandes maisons, les domestiques sont très bien traités et font partie de la famille. Ceci est confirmé par deux autres témoignages recueillis par Jean Bresson dans son livre intitulé "La fabuleuse histoire de Carmes". Il s'agit tout d'abord de celui de Fanny Bottero qui est entrée au service du grand-duc Michel de Russie à la villa Kasbeck à l'âge de dix-neuf ans en qualité de femme de chambre. Mme Bottero nous renseigne sur le fonctionnement d'une grande maison et sur l'attitude qui régit les rapports entre maîtres et domestiques :

*"Tous les matins, elle (la comtesse de Torby) donnait ses ordres au personnel. Nous étions trente-cinq employés, dont le maître d'hôtel et cinq valets de pied. Nous étions bien traités, mais la majorité des serviteurs était d'origine allemande. A cause de la langue, cela compliquait un peu les choses. A Pâques, la tradition voulait que nous cherchions dans le parc les oeufs de Pâques en bois que le grand-duc et la grande-duchesse avaient cachés dans les taillis. Ils étaient remplis de bonbons et de petits cadeaux... "*

L'autre témoignage est celui d'Henri Frey, fils du chauffeur du duc et de la duchesse de Vendôme, propriétaires du château Saint-Michel :

*"Mon père a été dix-huit ans au service du duc et de la duchesse, en qualité de chauffeur-chef. Avec ses cent trente-cinq kilos, c'était même le plus gros chauffeur automobile d'Europe,*

*comme l'avaient surnommé ses collègues. La duchesse avait l'habitude de lui dire gentiment "Joseph, partout où nous allons, ce n'est jamais moi qu'on remarque, mais vous !". Mon père, au volant d'une imposante Rochet-Schneider décapotable, a sillonné, avec ses illustres passagers, toutes les routes d'Europe et d'Afrique du Nord (...) Mon père, en voyage, partageait la même table que le duc et la duchesse qui conversaient avec lui de tout et de rien. Huit ans durant, j'ai vécu moi-même au château Saint-Michel, avec mes parents, ainsi qu'au château de Tourronde, sur les bords du lac Léman, et à Paris. Pour ma première communion, la duchesse m'avait offert un cadeau que j'ai toujours. Le duc, la duchesse, leurs enfants ne considéraient pas le personnel comme étant de rang inférieur, mais comme les membres d'une grande famille..."*

Les grands de ce monde introduisent les domestiques dans leur famille, dans leur intimité. Ils oublient leur supériorité sociale. S'ils commandent leurs domestiques, il est rare qu'ils leur refusent leur amitié. On comprend dans ces conditions la relative stabilité de la domesticité dans les grandes maisons.

Les domestiques sont ici bien traités et les possibilités de promotion sont bien plus importantes que dans les maisons de moindre importance. Cette mobilité présente dans les grandes maisons est d'autant plus facile que les maîtres très riches possèdent plusieurs résidences. Cette stabilité des places est visible à travers les recensements. Il n'est pas rare de trouver un domestique au service d'une même maison pendant cinq ans voire dix ans, occupant une place différente. Si l'on prend comme exemple la maison du comte de Caserta, on s'aperçoit que plusieurs membres du personnel restent à son service pendant plusieurs années. Fille de chambre en 1896, Joséphine Clausen est toujours au service du comte de Caserta dix ans plus tard, où elle occupe le poste de femme de chambre. Dans la même maison, Sophie Müller a une carrière semblable. Trois domestiques hommes font une carrière exceptionnelle au service du comte : Louis Andréozzi, Vincent Cajani et Vincent Martinelli, entrés tous trois comme domestiques dans la famille Caserta en 1896, sont valets de pied dix ans plus tard. Un domestique reste au moins cinq ans dans une grande maison, alors que chez les petits bourgeois, la domesticité change plusieurs fois par an.

Dans les grandes maisons, les catégories les plus stables sont les jardiniers et les gardiens ou concierges de villa qui habitent dans les dépendances. Paul Clergue est le jardinier de la villa Allerton durant cinq ans au moins de 1896 à 1911. Clément Sansoldi, le jardinier de la villa Kasbeck, est resté au moins dix ans au service du grand-duc Michel de Russie. Claude Guillin est jardinier au moins de 1896 à 1911 à la villa Valleta, résidence du maréchal Michel Nicolaïewitch. Cette relative stabilité du personnel des grandes maisons vient aussi de ce que les domestiques s'engagent souvent en couple. Il est intéressant de remarquer que dans les couples de domestiques, il y a souvent équivalence entre le grade du mari et celui de la femme. Entre 1896 et 1901, le couple Dallo assure la fonction de jardiniers à la villa Stella. En 1901, les fils du couple, Auguste et Joseph, sont eux aussi jardiniers à la villa. Les Guillin, à la villa Valleta, occupent, pour le mari, nous l'avons vu, une place de jardinier, et pour la femme une place de concierge. Leur fille Rosé est couturière. De 1906 à 1911, Jean Hugues est jardinier à la villa Madrid, alors que sa femme est ménagère. En 1901, Jean Delacour assure la fonction de jardinier à la villa Allerton alors que sa femme Louise est concierge. Il en est de même du couple Pellegrin au château Thorence en 1906. Leur deux filles sont aussi employées au château, l'aînée Claire est couturière et Félicie la cadette, lingère.

Le grand nombre de domestiques travaillant à Cannes entre 1880 et 1914 témoigne de l'ampleur de la villégiature hivernale qui gagne la Côte d'Azur à cette époque. Comme dans la capitale, la concentration à Cannes durant six mois de l'année de grades maisons aristocratiques attire une abondante domesticité, masculine en majorité, étrangère, de qualité, hiérarchisée,

entretenant avec ses maîtres des rapports privilégiés et ayant un statut social bien plus élevé que la domesticité travaillant dans des maisons de moindre importance.

Cette domesticité joue un rôle primordial dans le cérémonial quotidien qui régit la façon de vivre de ces riches hivernants. En effet, par le raffinement de leurs manières et la qualité de leur service, ces domestiques participent au prestige des grandes maisons. L'étude de la domesticité à Cannes constitue donc un élément majeur dans la connaissance du mode de vie de des hôtes illustres. Elle donne aussi l'occasion de réfléchir, dans un cadre local, aux conditions de vie et de travail de ce groupe social qui, bien qu'ayant joué un grand rôle dans l'institution familiale au XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup>, n'a fait que rarement l'objet d'une étude spécifique.

**LE DEPARTEMENT DU VAR**  
**1790 - 1990**  
**Métamorphoses d'un territoire**

**par Etienne JUIILLARD**  
**professeur honoraire des Universités**

L'histoire du département du Var vue par un géographe... A part l'ablation, en 1860, de l'arrondissement de Grasse, les limites fixées en 1790 n'ont pas changé, le support physique est toujours le même. Et pourtant tout s'est métamorphosé : répartition des Varois sur leur sol, activités, paysages humains, zones d'influence urbaine, façon dont les habitants perçoivent et "vivent" leur espace. De la vieille civilisation rurale, agricole et industrielle, il ne reste presque plus rien, si ce n'est la vigne. Le vieux Toulon, enkysté dans ses remparts, a fait place à une énorme ville et le littoral, autrefois désert, s'est mué en une sorte de colonie d'estivants venus de toute l'Europe. Problème spécifiquement géographique ce basculement de la population et de la richesse. D'autres problèmes s'y relient : pourquoi depuis peu la croissance démographique s'est-elle étendue à l'ensemble du Var ? Pourquoi Toulon, onzième agglomération française, ne parvient-il pas à commander la totalité de son département ? Le Var saura-t-il s'associer à l'essor industriel de cette "Californie de l'Europe" qui s'esquisse de Barcelone à Gênes ? entre Marseille et Nice ne va-t-il pas vers un écartèlement ? Géographie rétrospective, géographie prospective...

## **I. CREATION DU DEPARTEMENT**

Avant de la voir vivre, faisons naître cette unité territoriale nouvelle que l'on a baptisée le Var. On voudra bien excuser l'aridité de ce premier développement.

Lorsqu'en septembre 1789 le député Thouret proposa à l'Assemblée Constituante de découper le sol de la France en 81 unités départementales de 324 lieues carrées (soit environ 5200 km<sup>2</sup>), la partie orientale du comté de Provence était assez mal connue. L'abbé Papon, dans son Voyage en Provence paru en 1787 ne consacre que 30 pages sur 300 à ce bout du monde. "Au-delà de Brignoles, écrit-il, il n'y a rien qui mérite de nous arrêter..." (1) et il ne redevient loquace qu'en abordant le pays de Grasse. Certes les autochtones connaissaient les vigueries (qui préfiguraient un peu nos arrondissements), mais s'agissant du niveau supérieur on ne voyait que le comté de Provence tout entier. |

Le gabarit théorique adopté pour chaque département devait permettre d'atteindre en une journée de cheval les points les plus éloignés à partir d'un chef-lieu censé placé au centre. Pour s'en approcher, il fallait donc couper en deux le territoire qui s'étendait entre le Rhône et la frontière française de l'époque, appuyée sur le fleuve Var. C'est ce qu'on fit, et comme l'usage s'était établi de baptiser les départements du nom du cours d'eau le plus important qui les traversait ou les bordait, on dénomma "Var" la moitié orientale. Mais il est bon de regarder de plus près les limites qu'on lui assigna.

### **1. les limites**

Du Bas-Rhône au Var inférieur il y a sensiblement 250 kilomètres à vol d'oiseau. La première carte des départements, effectuée le 3 octobre 1789 (2), divise cet espace en deux moitiés égales par une ligne partant du golfe de la Ciotat, passant à l'ouest de Saint-Maximin et rejoignant le Verdon au nord de Barjols. Cette ligne, qui court d'ailleurs à égale distance de Marseille et de Toulon, était ce que, vu de Paris, on pouvait faire de plus logique.

Sur le terrain il a bien fallu tenir compte du relief et des limites de communes. L'orientation est-ouest des crêtes se prêtait mal à l'établissement d'un tracé méridien. Dans la frontière finalement adoptée et toujours existante, on retrouve pourtant, sur trois tronçons de 7 à 10 km chacun, cette ligne droite nord-sud. Mais on a eu soin de respecter les finages de Cuges-les-Pins, de Trets et de Saint-Paul sur Durance, laissés tous trois aux Bouches-du-Rhône, cependant que celui de Rians, attribué au Var, entraînait un saillant vers l'ouest. Ce

faisant on respectait presque -et l'on sait quelle importance on attachait alors à cette caractéristique naturelle- la ligne de partage des eaux entre, à l'ouest, l'Arc et l'Huveaune et, à l'est, l'Argens et le Gapeau. Le relief très vigoureux de part et d'autre de la Sainte-Baume (1150 m) servait d'appui à cette frontière départementale et, plus encore, les vastes solitudes boisées qui s'étendent au nord de Saint-Maximin où le brigandage avait atteint, pendant la Révolution, des proportions inquiétantes (3)• En dehors de la trouée de Pourcieux par où s'infiltrèrent aujourd'hui route nationale, chemin de fer, autoroute et canal de Provence, l'accès au Var n'était pas commode. En 1793 un conventionnel en mission, n'ayant pu joindre directement Cuges à Tourves, a dû rebrousser chemin jusqu'à Roquevaire, d'où il gagna Saint-Zacharie, s'étonnant de voir habitée "cette petite bourgade, tant le pays est sauvage et entouré de rochers épouvantables" (4).

Pourtant cette limite occidentale du Var comporte quelques aberrations. Saint-Zacharie, attribué au Var, fait évidemment partie du bassin d'Auriol ; de même Pourcieux et Pourrières de celui de Trets. Quant au bourg de Rians, qui a d'ailleurs protesté contre son rattachement au Var (5), il a été victime d'intrigues locales : parmi les six commissaires chargés de délimiter en 1790 le département on trouve un notaire de Saint-Julien et un avocat, maire de Barjols, deux localités, la seconde surtout, qui avaient grand intérêt à englober Rians dans leur circonscription (6).

La limite nord du département posait moins de problèmes, car elle courait en pleine région montagnaise et très peu peuplée. Jusqu'au méridien de Castellane elle suit le cours du Verdon, barrière toute trouvée, notamment dans son célèbre Grand Canyon. Plus à l'est la frontière correspondait sensiblement à l'affrontement des zones d'influence de Comps au sud et de Castellane au nord, puis elle s'appuyait sur le désert des Plans de Provence, avant d'englober le pays de Grasse qui, après les calcaires décharnés et les forêts du Tanneron, offrait une figure plus aimable. La basse vallée du Var formait à l'époque la frontière entre la France et le Piémont et c'était une réelle barrière naturelle. L'abbé Papon raconte comment, en l'absence de pont, le voyageur devait se faire porter sur les épaules de deux vigoureux passeurs (7).

Au total la délimitation du Var est moins arbitraire qu'on ne pourrait le penser, et cela est vrai de la plupart des départements créés par la Constituante, d'où leur remarquable pérennité. Mais les contours adoptés pour le Var créaient un territoire d'à peu près 7000 km<sup>2</sup>, c'est à dire nettement plus que le gabarit théorique. Cette superficie correspond à celle d'un cercle de 47 km de rayon. Compte tenu du relief, de l'état des chemins et de la position plus ou moins décalée du chef-lieu, c'était pour l'époque une étendue immense, difficile à appréhender par le commun des mortels. Pour se rapprocher de la réalité quotidienne, il faut en considérer les subdivisions.

## **2. L'organisation administrative**

Ce n'est pas le lieu ici d'aborder la complexité des divisions administratives d'ancien régime. On retiendra seulement que la Provence avait reçu du roi Charles VIII une constitution particulière qui la dotait de "vigueries", comparables aux sénéchaussées dont les assemblées, groupant les consuls élus dans chaque localité, géraient leur propre budget (8). Vers 1780 il y avait dans ce qui sera notre département dix vigueries, de taille et de population très différentes, centrées sur Aups, Barjols, Brignoles, Draguignan, Grasse, Hyères, Lorgues, Saint-Maximin, Saint-Paul de Vence et Toulon. Celle de Draguignan, démesurée, couvrait près du tiers du territoire. Celle d'Aix (Bouches-du-Rhône) empiétait largement sur le futur Var.

L'Assemblée nationale avait décidé, en janvier 1790, que les départements seraient subdivisés en 9 districts d'une dimension telle qu'on puisse aller au chef-lieu et en revenir dans une

journée. Les députés de Provence respectèrent le plus souvent la correspondance viguerie-district (9). Cependant les deux vigueries les plus exiguës, Aups et Lorgues, furent supprimées et celle, trop étendue, de Draguignan coupée en deux, au profit de Fréjus et non de Lorgues qui protesta en vain (il faut se rappeler que l'abbé Sieyès était de Fréjus). Les empiétements d'Aix à l'ouest furent résorbés. Les neuf districts ainsi obtenus sont énumérés par les lettres patentes du 4 mars 1790 dans un ordre qui correspond à celui des plus imposés : Toulon, Grasse, Hyères, Draguignan, Saint-Maximin, Brignoles, Fréjus, Saint-Paul, Barjols.

Ce découpage en 9 semble avoir assez bien respecté les critères adoptés au plan national : respect des unités territoriales anciennes, position centrale du chef-lieu, bonne accessibilité de celui-ci, rayon d'action maximum de l'ordre d'un aller et retour à cheval dans la journée. N'empêche que dès septembre 1790 un rapport demandé par le directoire du département avait conclu que quatre districts suffiraient. On arguait que Saint-Maximin, Fréjus, Saint-Paul et Barjols, trop faibles, ne pourraient se faire entendre dans les assemblées électorales et que Hyères était trop près de Toulon. En 1800 les 9 districts furent remplacés par quatre arrondissements moins déséquilibrés, ainsi que le montre la statistique ci-dessous, fournie en 1800 par le préfet Fauchet (10) :

arrondissement	nombre de communes	population	superficie (lieues carrées)
Brignoles	62	65 242 hab.	82
Draguignan	58	73 254 hab.	113
Grasse	63	55 222 hab.	49
Toulon	27	77 938 hab.	51
	-----	-----	----
Total	210	271 565	295

Enfin les directives de 1790 avaient prévu de subdiviser le district en cantons. Au départ on en créa 80, ce qui était beaucoup trop (certains ne comprenaient qu'une ou deux communes). En 1800 on en supprima 48 pour ne conserver que ceux qui semblaient constituer, autour du chef-lieu et de son marché, un ensemble cohérent. Les seules entorses graves à ces principes furent la suppression des cantons du Luc et de Solliès-Pont, et surtout celle du canton de Rians, alors que ce bourg était seul en position de commander le coin nord-ouest du département. Mais ces trois cantons seront rétablis par la suite.

Restait le problème épineux du choix du chef-lieu du département. Brignoles (5500 habitants en 1800) a fait valoir sa centralité ("sept routes agréables" aboutissent chez nous, plaident les Brignolais) et Draguignan (6500 habitants) son ancienneté comme siège de viguerie. Grasse, trop à l'écart et tournée vers le Piémont, restait plus réservée, bien que plus peuplée que les deux précédentes. Mais en 1790 les électeurs du Var choisirent Toulon, ville la plus importante (22000 habitants) et la mieux desservie (poste 6 fois par semaine, contre 3 fois à Draguignan) et 2 fois à Brignoles et à Grasse (11). Or voici qu'en 1793, en pleine guerre, Toulon trahit la République en accueillant les Anglais. La situation rétablie, Barras et Fréron mettent la ville au ban de la nation, la débaptisent en "Port-la-Montagne", transfèrent le chef-lieu à Grasse. Dès 1795 Brignoles lui succède, puis Draguignan en 1797.

Lorsqu'en 1801 il est à nouveau question de Toulon, le préfet du Var refuse d'y résider, objectant que son autorité serait éclipsée par celle du grand état-major de la Marine (12). D'ailleurs et ce sera un des leitmotiv de la présente étude- Toulon, cerné par des reliefs escarpés, est fort mal

relié au reste du département. Le seul accès à l'époque, en venant de l'ouest, se faisait par les gorges d'Ollioules que l'abbé Papon comparait aux Thermopyles, dont Victor Hugo décrira l'effrayante âpreté et qui servaient de repaire à maints détresseurs, dont le fameux Gaspard de Besse. C'est ainsi que Draguignan resta préfecture jusqu'en 1974, même après qu'en 1860 le détachement de l'arrondissement de Grasse ait rendu sa position beaucoup moins centrale. La composition du premier Conseil général du Var atteste le rôle effacé de Toulon : un seul Toulonnais, officier de santé, parmi les 16 membres nommés par le Premier consul, contre 3 de Grasse, 2 de Draguignan, 3 de Brignoles, la plupart hommes de loi ou négociants (13).

Pourtant, après divers tâtonnements, une partie de l'administration départementale fut installée à Toulon. En 1830 y résidaient non seulement le préfet maritime, mais aussi le receveur général et le trésorier payeur, le directeur des douanes et celui des contributions indirectes, Draguignan ayant pour sa part l'inspection académique, la direction des contributions directes et celle de l'enregistrement.

Et puis, en 1860, lors de l'annexion du comté de Nice, il a paru logique de faire de celui-ci un département, en l'élargissant aux dépens du Var. La sécession de l'arrondissement de Grasse semble s'être faite sans douleur. Plus que vers Aix et Marseille Grasse avait toujours regardé vers l'Italie à laquelle l'apparentait son économie (13bis). De son côté le département du Var n'a pas protesté contre cette amputation. Moins peuplé que Grasse, Draguignan se voyait débarrassé de cette encombrante voisine. Le département qui n'avait plus rien de commun avec son fleuve éponyme n'avait pas suffisamment conscience de son intégrité pour demander à changer de nom. On pouvait ainsi conserver l'adjectif "varois", bien pratique. En fait, ainsi qu'on le verra, cette expression administrative "le Var" ne recouvre aucune cohésion, ni ancienne, ni actuelle, moins encore future.

## **II. COMPARTIMENTAGE DU TERRITOIRE**

A part la porte d'entrée qu'était le port de Fréjus {Forum Julii) que le Moyen Age laissa s'ensabler et dépérir, la moitié orientale de la Provence n'avait pas connu, à l'époque gallo-romaine, la brillante civilisation urbaine du bas Rhône. Mais le peuplement rural avait été précocement assez dense : presque toutes les communes actuelles sont déjà mentionnées dans des textes du XIe siècle. Au XVIIIe plusieurs villes avoisinaient les 5000 habitants, Brignoles, Hyères, Cuers, Draguignan, Lorgues, Grasse ; Toulon dépassait les 20000. Et pourtant, si l'on excepte l'importance purement militaire de Toulon, ce qui deviendra le Var restait à l'écart, replié sur lui-même, sans ville-phare ni spécialité remarquable, voué depuis des siècles à une agriculture méditerranéenne traditionnelle, avec quelques petites industries locales. Il faut dire que l'articulation du relief le condamnait à un certain isolement.

L'apparente confusion de ce relief vigoureusement accidenté peut se schématiser comme suit. Le quart sud-est est occupé par le massif ancien, peu pénétrable, des Maures et par la dépression périphérique, déblayée dans des argiles permienes, qui le ceinture d'Hyères à Fréjus. Très peu peuplés, les Maures sont relayés vers le nord-est par le massif volcanique de l'Estérel qui l'est encore moins. A son tour celui-ci est continué par les plateaux gréseux et boisés du Tanneron, puis par les hauts plans de Provence. C'est là un des verrous qui isoleront le futur "Var", celui qui le sépare de la Côte d'Azur. Sur tout le reste du territoire règnent les terrains secondaires, calcaires et marneux, plissés au tertiaire selon une direction "pyrénéenne", c'est-à-dire est-ouest. L'érosion différentielle y a développé un relief mouvementé, mais d'ampleur modérée, sauf sur les confins occidentaux du département, où l'on retrouve à nouveau un verrou qui l'isole des Bouches-du-Rhône : au sud l'imposante barrière de la Sainte-Baume (1150 m), continuée vers la mer par les

lourds reliefs qui entourent Signes et par les montagnes qui dominent Toulon ; au nord le puissant mont Aurélien (875 m) et le plateau peu disséqué et peu peuplé qui s'étend de part et d'autre de Rians. Enfin, troisième verrou, celui-là vers le nord : la corniche des Plans de Provence, rebord du plateau karstique de Canjuers. Haut d'environ 1000 mètres, celui-ci est incisé par le célèbre canyon du Verdon et se continue vers le nord-est par le pays de Comps, encore varois, mais déjà tout à fait montagnard. A son pied se pressent de nombreux villages favorisés par les sources vauclusiennes qui s'en échappent. C'est le pays de Fayence, avant goût de celui de Grasse.

Ainsi cantonné, le centre du département en est la partie la plus attractive. Bien que parcouru de bout en bout par le cours de l'Argens, ce n'est pas ce dernier qui en fait l'unité, car ce modeste cours d'eau, surimposé à une structure complexe, serpente de plaines en défilés sans jamais attirer sur ses bords un village. L'axe est bien plutôt constitué par la grande Via Aurélia qui menait de Fréjus à Aix, ou du moins, au XVIII<sup>e</sup> siècle, après l'abandon du port de Fréjus, par la route royale qui d'Aix menait à Grasse par Brignoles et Draguignan. De part et d'autre se disposent, séparées par des crêtes vigoureuses, mais d'altitude modérée, des dépressions groupant trois à six villages autour d'un bourg ou d'une petite ville. Les sols, dérivés d'un soubassement marno-calcaire, sont relativement fertiles. Ils ont permis, à partir du XV<sup>e</sup> siècle, la multiplication des bastides isolées, dispersion intercalaire de l'habitat qui signale sur la carte la répartition des terroirs favorables.

Le plus large groupe de ces bassins, assez peu accidenté, s'étend immédiatement au nord-ouest de Fréjus, centré sur le Muy, sur Lorgues et sur Draguignan. Un voyageur d'autrefois le considérait comme "le pays le plus fertile de la Provence, véritable terre promise" avec ses troupeaux de bovins et d'ovins, ses oliviers, ses agrumes, ses figuiers (13)- Suivent, séparés des premiers par des crêtes nord-ouest - sud-est riches en bauxite, plusieurs autres bassins jalonnant le grand axe routier : celui du Luc, étalé dans la dépression permienne, celui de Brignoles, haché de crêtes parallèles, celui de Saint-Maximin par où l'on gagne le bassin d'Aix. Plus au sud la dépression que commandait la Roquebrussanne est déjà plus encaissée ; celle de Cuers prolonge, après un étranglement, celle du Luc. Plus au nord enfin s'égrènent d'autres petits bassins, celui de Salernes, encadré au nord par celui d'Aups, au sud par celui de Cotignac ; celui de Barjols, plus étriqué, avec des cascades qui ont fait penser à Tivoli.

Reste le littoral. Si l'on fait provisoirement abstraction de la métamorphose subie par lui depuis quelque cent ans, on peut dire que le pays tournait le dos à la mer et que la côte était "jadis tout à fait dénuée d'importance" (1A). Les ports anciens, sur côte basse, Hyères et Fréjus, avaient été délaissés, remplacés par Toulon et Saint-Tropez. Enfermé dans sa ceinture de forts et de montagnes, Toulon jouait sur le plan militaire un grand rôle national, mais comptait assez peu au point de vue régional. C'est par mer plus que par terre que les deux ports commerçaient avec le reste du monde. De petites plaines littorales, parfois insalubres, formaient autant de mondes à part. De l'ouest à l'est on trouve d'abord le bassin du Beausset, domaine aujourd'hui du cru de Bandol, fermé à l'ouest par les hauteurs pétrées qui, par la Ciotat et Cassis, s'étendent jusqu'à Marseille. Puis l'ensemble qui va de Solliès aux Salins d'Hyères, très vieux jardin maraîcher et fruitier irrigué. Plus modestement la plaine que domine Bonnes, ainsi que le "Freinet" qui prolonge le golfe de Saint-Tropez. Enfin la plaine de Fréjus, extrémité littorale des dépressions présentées plus haut.

Au total on peut résumer l'organisation physique du territoire varois en distinguant, du sud au nord, quatre bandes, quatre "registres" allongés d'est en ouest : le littoral, hérissé de reliefs escarpés, le Var moyen qui fait figure de dépression médiane, le Haut Var formant piedmont, enfin la montagne dans ses toutes premières manifestations. On trouvera en annexe la liste de cantons constituant ces ensembles (voir carte 1). Par ailleurs chacune de ces bandes est subdivisée en petits

compartiments. Enfin le tout est isolé, aussi bien du Bas-Rhône que de la Côte d'Azur par des reliefs plus accusés ou des masses forestières à peine peuplées, autrefois infestées de brigands. Tel était, vers la fin du XVIIIe siècle, le support physique du département du Var, cadre dans lequel, depuis plusieurs centaines d'années, s'était épanouie une civilisation agraire que l'on va s'efforcer de caractériser.

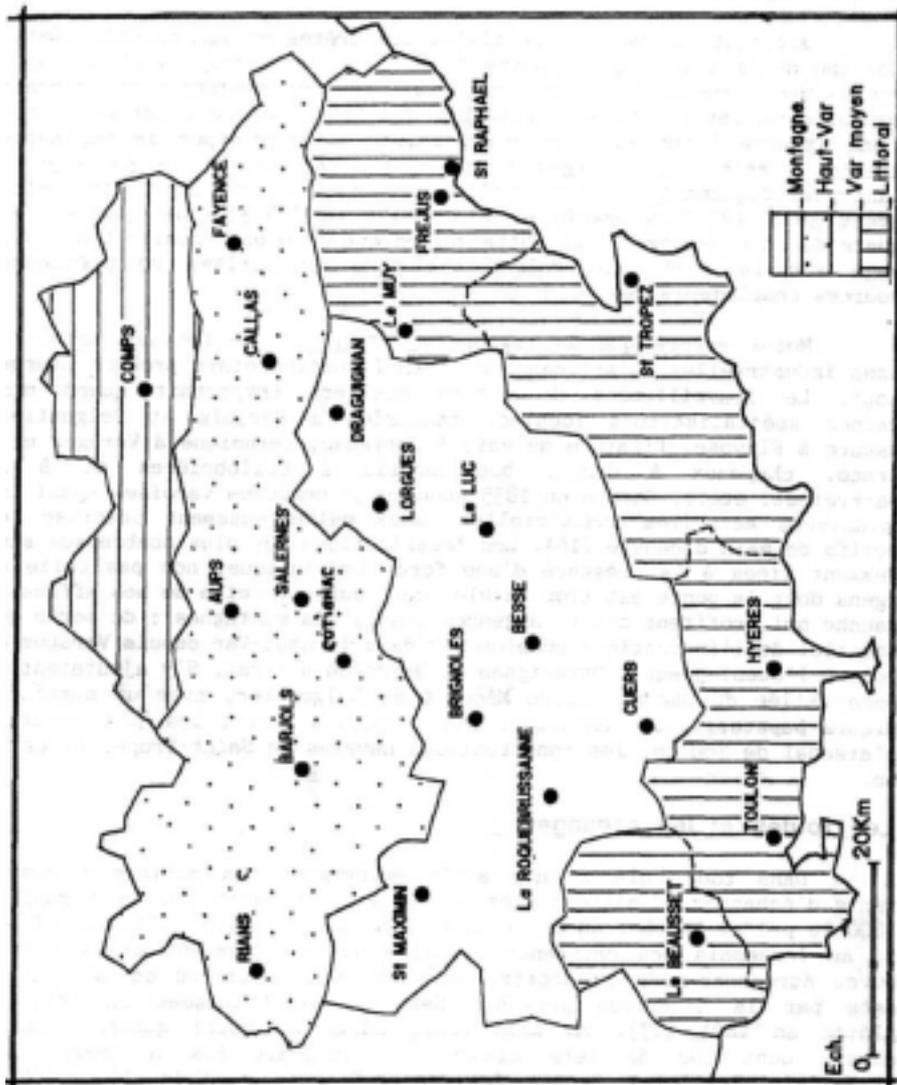
### **III. UNE COLLECTION DE CELLULES**

Le cadre ainsi tracé, il n'est que temps d'y introduire les Varois. Plusieurs historiens ont déjà consacré des centaines de pages excellentes à l'économie et à la société du Var dans la première moitié du XIXe siècle (15)- Nous appuyant sur elles nous nous attacherons ici à connaître l'organisation du territoire, en répondant à des questions telles que : existait-il là des ensembles homogènes du type région agricole ou industrielle ? Quels étaient les principaux courants d'échanges intra- et extra-départementaux ? Comment les Varois vivaient-ils leur espace ? A quels centres de services s'adressaient-ils pour leurs besoins exceptionnels ? Quelle était par conséquent l'armature urbaine du pays ?

#### **1. Agriculture et industrie**

A la première question Maurice Agulhon a déjà répondu en cartographiant les types d'agriculture d'après le rapport établi en 1800 par le préfet Fauchet. Si régnait à peu près partout la triade méditerranéenne -blé, vigne, olivier- l'une des trois cultures l'emportait parfois sur les autres. C'était le cas pour l'olivier dans l'ensemble du Haut-Var, à l'exception de l'extrême nord-ouest. On ne retrouvait de grandes étendues d'oliviers que loin au sud, dans le bassin de Cuers. La vigne dominait dans les collines du Var moyen et n'était absente que dans les petits villages de montagne. Seul le bassin du Beausset, sous l'impulsion vers 1750 de quelques propriétaires citadins, connaissait une viticulture commercialisée, avec exportation par mer, précocité qui explique peut-être la qualité exceptionnelle atteinte aujourd'hui par le "Bandol".

CARTE 1



Partout cultivé, le blé régnait en maître dans le canton de Rians, ainsi que dans la plaine littorale de Fréjus où les sols humides favorisaient aussi l'herbe. A la triade classique s'était adjoint, au XIXe siècle, le mûrier, accompagnateur de la plupart des fermes, avec son complément, la magnanerie. Enfin entre Solliès et Hyères s'était développée grâce à l'irrigation une agriculture maraîchère et fruitière d'une exubérance légendaire.

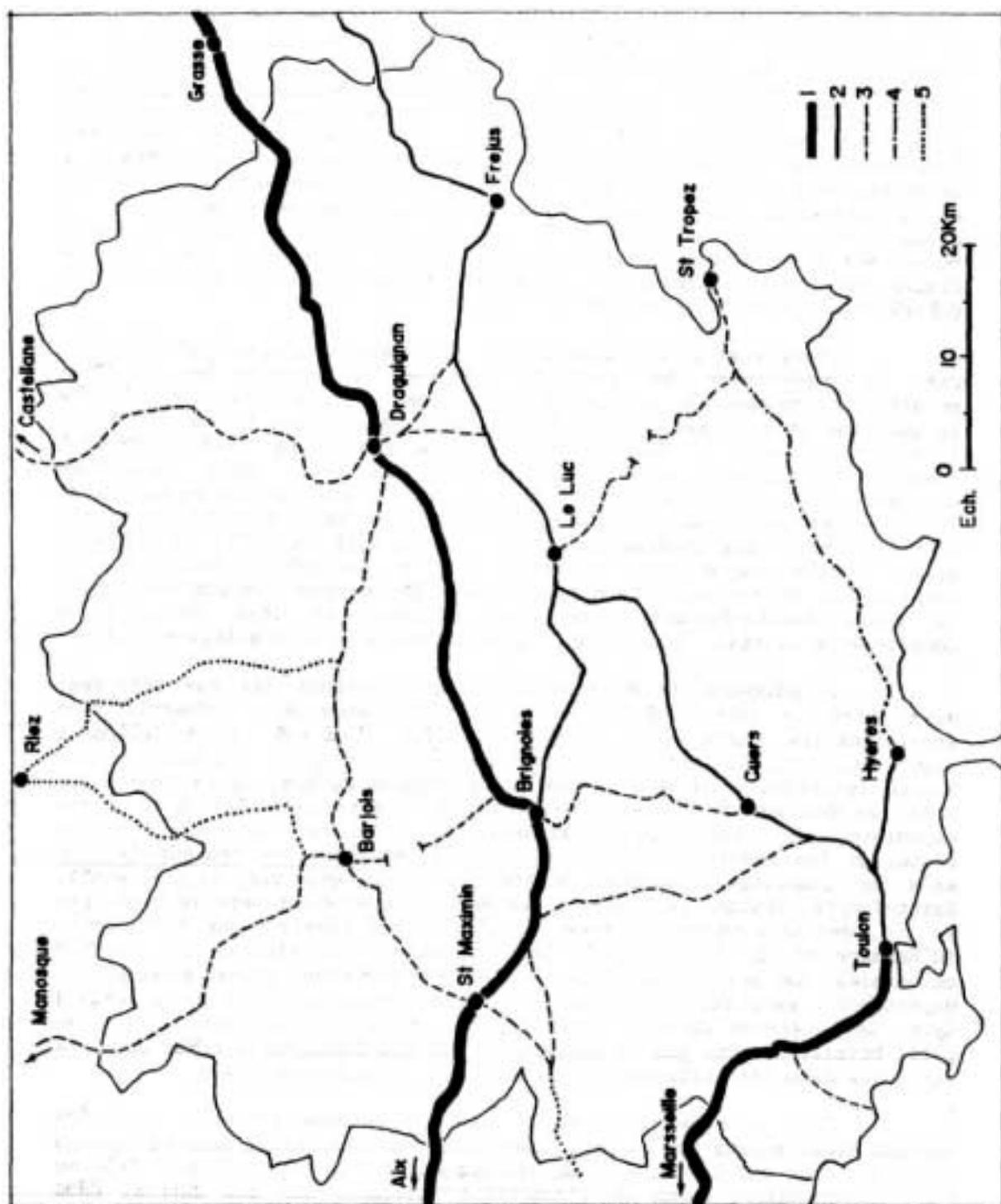
Dominant ces bassins cultivés, les crêtes et les massifs étaient le domaine de la forêt, ou du moins de taillis, de garrigues et de maquis odorants. Car, surexploitée, la forêt était souvent réduite à des terrains de parcours du petit bétail. L'ensemble des Maures et de l'Estérel aurait été une immense forêt si l'on avait laissé se développer la végétation naturelle ; mais les villages bordiers y favorisaient le pâturage en brûlant périodiquement les broussailles. Les taux de boisement dépassaient rarement 30 % (20 % à Gassin et Ramatuelle en 1840), correspondant aux bosquets de chênes-liège et de châtaigniers que l'on protégeait. Les droits d'usage sur la forêt procuraient aux plus défavorisés de précieuses ressources complémentaires.

Moins encore que de régions agricoles on ne pouvait parler de régions industrielles. L'artisanat de transformation était présent presque partout. Le fourmillement de petits ateliers comportait quand même certaines spécialisations locales, tanneries à Barjols et Belgentier, chaussure à Flayosc, filature de soie à Cotignac, céramique à Varages et à Salernes, chapeaux à Camps, bouchonnerie à Collobrières et à la Garde-Freinet, etc... Garcin en 1835 énumère 57 communes varoises ayant une ou plusieurs activités industrielles, sans malheureusement préciser les effectifs de main d'oeuvre (16). Les localisations les plus nombreuses sont évidemment liées à la présence d'une force hydraulique, non pas celle de l'Argens dont la pente est trop faible, mais surtout celle de ses affluents de gauche qui profitent des résurgences issues des montagnes ; de sorte que l'essentiel de l'industrie s'échelonnait dans le haut-Var depuis Varages et Barjols à l'ouest jusqu'à Draguignan et Bargemon à l'est. S'y ajoutaient la moyenne vallée du Gapeau, entre Méounes et Belgentier, avec un martinet, plusieurs papeteries et tanneries. Tout à fait à part : les 3000 salariés de l'arsenal de Toulon, les constructions navales de Saint-Tropez et de la Seyne.

## **2. Les routes et les échanges**

Dans tout cela il n'y avait évidemment pas matière à grands courants d'échanges. D'ailleurs les routes étaient rares. Dans son rapport de 1800 le préfet Fauchet en donne un tableau peu brillant. C'était, il est vrai, au lendemain des campagnes d'Italie qui les avaient mises à rude épreuve. Adressons-nous de préférence à la carte routière de la France, dressée par la Direction générale des Ponts-et-Chaussées en 1811 et complétée en 1821 (17). En tête (voir carte 2) voici quatre "routes royales", dont une de 1ère classe qui joignait Aix à Grasse par Saint-Maximin, Brignoles, Carcès, Lorgues et Draguignan. Elle s'écartait, à l'est de Brignoles, du tracé de la grande Via Aurélia que retrouvera la Nationale 7 et passait beaucoup plus au nord, évitant ainsi la traversée de l'Estérel pour gagner l'Italie. La seconde, de 1ère classe également, est celle qui joignait Marseille à Toulon par le bassin de Cuges et les redoutables gorges d'Ollioules. Elle était continuée par une route de 3e classe qui empruntait la dépression périphérique des Maures pour joindre Toulon à Fréjus et à Cannes par le Luc. Enfin une courte jonction reliait Brignoles au Luc. Autrement dit les routes royales se bornaient à deux traversées ouest-est du Var depuis le Bas-Rhône jusqu'à l'Italie. Leur état n'était pas partout parfait.

## CARTE 2 LES ROUTES DU VAR EN 1821



- 1 : route royale de 1ère classe
- 2 : route royale de 3e classe
- 3 : route ouverte au "roulage"
- 4 : idem, projetée
- 5 : route muletière

L'enquête routière officielle de 1824 ne signale comme "sans lacune" que les portions Saint-Maximin - le Luc et Marseille-Toulon (18).

Venaient ensuite quelques routes "ouvertes au roulage", sans doute irrégulièrement entretenues, mais susceptibles d'être parcourues par des charrois. Les unes complétaient les liaisons est-ouest : de Barjols à Saint-Maximin, de Saint-Maximin et de Tourves à Saint-Zacharie, en direction de Marseille ; une route "projetée" d'Hyères à Cogolin et Saint-Tropez. D'autres esquissaient des liaisons nord-sud, encore très imparfaites, car contrecarrées par les grandes lignes du relief : de Cuers à Brignoles par Rocbaron et de Solliès à Brignoles par la Roquebrussanne ; de Brignoles à Barjols, avec une interruption vers Châteauvert ; de Cogolin au Luc à travers les Maures, mais avec une interruption au-dessous de la Garde-Freinet ; de Draguignan à Castellane, raccordée au sud à la route royale aux Arcs et au Muy ; de Barjols à Manosque par Vinon. Enfin la carte figure des routes "muletères" rejoignant Riez, au-delà du Verdon, l'une depuis Draguignan, l'autre depuis Barjols.

Trois remarques à propos de cette carte : d'abord, on l'a déjà dit, la prééminence des liaisons est-ouest ; ensuite les liaisons relativement nombreuses, encore qu'imparfaites, avec le nord, c'est à dire la montagne et les pays de la Durance, Castellane, Riez, Manosque ; enfin l'existence, dans le Var moyen, de deux carrefours assez richement innervés, Draguignan et Brignoles, complétés par trois carrefours secondaires, Barjols, Saint-Maximin et le Luc, alors que les localités de la côte sont plutôt mal intégrées au réseau. Le Var est resté en retard pour le nombre des chemins vicinaux : entre 1841 et 1851, 839 chemins créés, contre une moyenne nationale de 3300 par département (19)• La question des routes semble avoir peu préoccupé les pouvoirs publics. Ainsi la route Sainte-Maxime - Le Muy, reconnue en 1832 comme route départementale, était toujours en 1854 à l'état de chemin muletier (20).

L'indigence de ce réseau routier convenait mal aux échanges. Aussi bien le type d'agriculture et la faiblesse de l'industrie n'en appelaient-ils guère (21). Divers trafics nord-sud, essentiellement muletiers, venaient renforcer la cohésion départementale : le Var moyen et Toulon faisaient venir des régions périphériques du blé, de la viande, du bois, en échange de vin et d'huile ; les bassins oléicoles du Haut-Var expédiaient de l'huile jusqu'à Marseille et à la foire de Beaucaire, par route, et les bassins surtout viticoles du Var moyen exportaient du vin, mais en quantités réduites, plutôt par cabotage, via Saint-Raphaël, Saint-Tropez, Toulon, la Ciotat ; les Maures expédiaient vers le nord, par le Luc, des marrons et du liège. De l'extérieur venaient des cuirs bruts (d'Espagne et de Russie) pour les tanneries, des tissus, des denrées coloniales. La petite industrie locale fournissait essentiellement le département, mais les savons allaient jusqu'à Marseille, les soies jusqu'à Lyon, les chapeaux dans les pays alpins. La transhumance saisonnière du petit bétail, de même que la descente en été des montagnards comme ouvriers agricoles dans les collines complétaient les relations nord-sud.

Tout cela ne représentait pas une intense activité. Du moins étaient ainsi animés les marchés, particulièrement nombreux dans la zone du piedmont. Mais sur la douzaine de centres qui bénéficiaient d'un marché au moins hebdomadaire aucun ne l'emportait nettement sur les autres. Même Toulon, de loin le plus peuplé, était approvisionné par ses environs, mais ne leur fournissait rien, le vrai port d'approvisionnement du Var était Marseille. "Le commerce et les canons ne vivent guère côte à côte", remarquait un contemporain (22). Certaines communes non desservies par route se développaient mal. Maurice Agulhon cite le cas de Bras, pauvre parce que l'accès du village est difficile", et celui de Correns, isolé dans une clairière éloignée des routes, qui était comme une sorte de république à part. Sortir du département, voire de l'arrondissement, représentait une expédition longue et coûteuse. Ainsi pour les Lorguais : en 1831 a été créé un service de voiture à

deux chevaux de Lorgues à Draguignan, en 1843 un service quotidien de diligence sur Draguignan-Lorgues Marseille, et il a fallu attendre 1860 pour trouver, trois fois par semaine, un service Lorgues-Brignoles (23).

Isolement donc, et d'abord de l'ensemble de ce bout du monde par rapport au Bas-Rhône et à l'Italie voisine ; et que dire de l'isolement par rapport à Paris ! Au début du siècle les nouvelles de la capitale mettaient huit jours pour parvenir à Toulon (24). Isolement ensuite des diverses parties, du fait du compartimentage du relief et de l'insuffisance du réseau routier. Et pourtant agriculture assez intensive, grâce à une arboriculture partiellement commercialisée ; artisanat et petite industrie bien vivants. Fortes densités rurales, fréquence des villages de 1000 et 2000 habitants, massés autour d'églises de modeste apparence, mais où aujourd'hui encore on peut admirer maints retables des XVe et XVIe siècles : ainsi à Bargemon, à Seillans, à Callas, aux Arcs, à Roquebrune, à Cabasse, et même en pleine montagne, à Brovès, à Bargème, à Mons. Rien de tout cela ne suggère ni pauvreté, ni retard de développement ; simplement une vie rurale assez repliée sur elle-même, une relative autonomie de ces petits bassins créés par la nature, autour d'un bourg ou d'une petite ville.

### 3. La société rurale et ses horizons d'existence

Quant aux trois "registres" est-ouest qui ont été définis plus haut, ils s'équilibraient à peu près, si l'on fait abstraction du groupe Toulon- La Seyne. On trouve en effet pour 1861 :

Corroborant cette impression favorable, la croissance démographique ne s'est pas démentie pendant les premières décennies du XIXe siècle et, démontrant l'attractivité de ce "bon pays", elle était due non pas à des excédents de naissances mais à une immigration italienne et bas-alpine (25). Les statistiques de population par canton que l'on trouvera en annexe montrent que certains d'entre eux ont atteint un maximum vers 1835-1840. Il s'agit avant tout du Haut-Var (Aups, Callas, Comps, Cotignac, Fayence, Rians, Tavernes) et de certains cantons du Var moyen moins industrialisés (le Beausset, Brignoles, Lorgues, Solliès-Pont). Le reste du Var moyen et du Haut-Var a continué à croître jusqu'aux environs de 1860 (cantons de Barjols, Besse, Cuers, Draguignan, le Luc, la Roquebrussanne, Salernes, Saint-Maximin). C'est alors que s'observe le maximum de densité rurale, exprimé par la proportion impressionnante de grosses communes de plus de 1000 et même plus de 2000 habitants, ainsi que le montre le tableau ci-dessous (arrondissement de Grasse exclu) :

Communes de :	<u>1800</u>	<u>1861</u>	<u>1911</u>	<u>1936</u>
- de 200 hab.	17	7	16	21
200 à 500 hab.	23	19	29	32
500 à 1000 hab.	38	35	35	39
1000 à 2000 hab.	35	42	35	26
2000 à 5000 hab.	29	35	28	25
+ de 5000 hab.	5	5	5	8

Quant aux trois « registres » est-ouest qui ont été définis plus haut, ils s'équilibraient à peu près, si l'on fait abstraction du groupe Toulon – La Seyne. On trouve en effet pour 1861 :

Haut-Var et montagne 62 000 habitants  
 Var moyen 81 000 "  
 Littoral 69 000 "

Le Var moyen apparaissait comme le cœur actif et dense de l'ensemble du département. Effectivement la vieille civilisation agraire méditerranéenne avait connu là un plein épanouissement. Le combat permanent que menait une société de petits exploitants avec une nature plus ingrate qu'on ne l'imagine de loin n'a pas empêché ces hommes et ces femmes au niveau de vie modeste d'accéder à un certain art de vivre, à un certain degré d'ouverture, à une attitude devant l'existence et le monde qu'ailleurs on n'attendrait que de citadins. Leur sociabilité -on dirait aujourd'hui leur convivialité- a été bien analysée par Maurice Agulhon. La multiplication des confréries, des "chambrées", des loges maçonniques, des cercles, des sociétés de secours mutuel jusque dans les petites communes allait de pair avec un progrès de l'esprit républicain. En 1826, par exemple, le conseil municipal de Pourrières décide la création d'une place publique nouvelle ; celle de l'église constituait un pôle religieux et festif ; la nouvelle place serait un pôle "politique" qui grouperait mairie, fontaine, commerces et foire (26).

Jusque dans les villages apparaissent ainsi des traits "urbains". On a pu dire qu'au dessus de 200 habitants chaque commune est en fait un "village-ville" (27). Tous présentent une rue axiale bordée de hautes façades grises et nues et une place ombragée où le soir les hommes se retrouvent au café ou au "cercle". Aux XVIIIe et XIXe siècles plusieurs Varois qui ont fait parler d'eux étaient issus de localités modestes. Parmi les députés du Tiers-Etat en 1789 on trouve des avocats envoyés par Fayence, Bargemon, Callas, Figanières, Vidauban, Carcès, des médecins de Claviers, d'Aups, de Lorgues, des Arcs, un notaire royal de Comps, un autre de Roquebrune (28). L'abbé Siéyès, né à Fréjus en 1748, était ancien élève du collège de Draguignan ; son ascendance, entièrement fréjusienne, était faite de gens de loi et de fonctionnaires royaux. Barras, le conventionnel, était de Fox-Amphoux, Portalis, un des auteurs du Code civil, était né au Beausset (29). Bref, une société ouverte sur le monde, grâce à la présence, jusque dans des communes modestes, d'une bourgeoisie assez éclairée. Mais des horizons d'existence quotidienne étrangement limités, du fait de la conjonction d'un relief compartimenté et d'un réseau routier indigent.

Le pays apparaissait subdivisé en une collection de cellules constituées autour d'un bourg ou d'une petite ville. Plusieurs d'entre elles n'étaient atteintes par aucune voie carrossable. Si l'on admet comme maximum un trajet de deux heures, à pied ou au pas d'un mulet, pour se rendre du centre aux confins de la cellule, cela représente, en terrain varié, de 6 à 8 kilomètres. L'essentiel de la vie régionale s'effectuait donc à l'intérieur de ces petits mondes. On s'y mariait : à Pourrières, dans les années 1850, 71 % des conjoints se recrutaient dans un rayon de 20 kilomètres (30). On y migrait : à Salernes en 1872 75 % des habitants étaient nés sur place ou dans les communes limitrophes (31). On pouvait y trouver les services les plus courants concernant le commerce, la santé, la sécurité. La liste de ces petites capitales peut être établie en groupant les six indices suivants : existence dès 1800 d'une population d'au moins 2000 habitants, attestant une importance ancienne ; présence vers 1830 d'un médecin et d'un pharmacien ; tenue d'au moins une foire périodique ; existence d'une brigade de gendarmerie ; présence d'un juge de paix et d'un huissier de justice (32).

Répondant à au moins cinq de ces critères une vingtaine de bourgs et de petites villes se détachent, qui sont généralement des chefs-lieux de canton, ces derniers correspondant eux-mêmes à peu près aux petits bassins décrits plus haut. En voici la liste :

**1) dans le Haut-Var :** Aups, Barjols, Rians, Salernes, Cotignac, Callas, Fayence. Il faudrait ajouter Camps, chef-lieu de canton montagnard qui appartient déjà physiquement aux Basses-Alpes. Etape sur l'itinéraire Draguignan-Castellane, il abrite aujourd'hui encore un des plus anciens hôtels de voyageurs du Var. -

Aups (2900 habitants en 1846) a eu une importance particulière par ses foires où s'échangeaient les produits de la montagne et des collines. Sa grand'rue bordée de belles maisons XVIIIe de quatre étages, son hôtel de ville construit en 1848 attestent un brillant passé. Un voyageur, en 1808, trouvait Aups "un peu moins noire et moins triste que la plupart des autres villes de la haute Provence" (33)• Bloquée à l'est par de hauts reliefs, sa zone d'influence s'étend au nord sur 15 à 20 kilomètres jusqu'au Verdon.

Barjols (3400 habitants) avait joué auparavant un rôle plus prestigieux, puisqu'il avait été choisi en 1790 comme chef-lieu d'un district couvrant tout le nord-ouest du département. Accrochée à une forte pente, la ville avait pu développer diverses industries qui profitaient de plusieurs cascades et avaient fait sa richesse. Là se trouvait le principal carrefour routier du Haut-Var.

De Rians on a déjà vu combien ce bourg de 3000 habitants (1846) avait souffert d'être rattaché au Var, alors que sa plaine céréalière s'ouvrait vers le bassin d'Aix ; n'empêche que ses trois marchés hebdomadaires en faisaient un important centre de distribution qu'atteste, encore debout aujourd'hui, une grande halle aux blés.

Salernes (2600 habitants) qui voyait à peine débiter l'industrie du carrelage régnait sur un petit bassin très encaissé avec seulement trois villages, mais de nombreux écarts. Ses sources abondantes animaient une filature de soie et des fabriques de chapeaux.

Cotignac (3600 habitants), niché au pied d'une écrasante falaise, exhibant des maisons anciennes de trois étages et 16 belles fontaines, devait son aisance à ses moulins à huile, à ses tanneries et à ses huit filatures de soie qui, vers 1850, occupaient 300 ouvriers (34). Les oliviers couvraient la large dépression commandée par le bourg, en association avec trois villages distants de 8 à 10 kilomètres.

Les campagnes du Haut-Var se continuaient à l'est de Draguignan par un ensemble de collines très peuplées, situées sous le rebord du plateau de Canjuers et profitant des sources vaclusiennes qui s'en échappaient. Callas (2100 habitants) et Fayence (2300 habitants) étaient les chefs-lieux de canton d'un groupe de villages importants et rapprochés, assez industrialisés, comme Bargemon, Seillans, Callian, Montauroux, où s'observait déjà la structure agraire "azurienne" décrite par Bernard Kayser (35) t avec une emprise foncière des bourgeois de Grasse et de Cannes. C'était déjà la "terre promise" dont parlait Mistral (Calendal chant XII), "vau d'amour, palestino, encensié", où l'on moissonne "les jasmins, les tubéreuses et les rosés".

**2) Dans le Var moyen :** Lorgues, le Luc, Besse-sur-Issole, Cuers, la Roquebrussanne, Saint-Maximin.

Sur cette liste Lorgues (4600 habitants, toujours en 1846) se détache, un peu déchue, en tant qu'ancien chef-lieu de viguerie, pourvu d'une bourgeoisie (d'ailleurs restée royaliste) dont les beaux hôtels sont encore visibles aujourd'hui. La ville avait conservé un collège jusque vers 1830. Mais elle ne s'était guère industrialisée et se contentait d'animer un large bassin agricole qui rejoignait celui de Draguignan et profitait d'une situation abritée du mistral.(36)

Le Luc (3 600 habitants), carrefour de deux routes royales, était en position d'associer les cultures des collines et les produits descendus des Maures, bois, marrons, liège, au coeur de ce pays des "bourgeois rouges" dont parle Maurice Agulhon. La petite industrie, facteur d'aisance et de cohésion sociale, s'y était maintenue. (37)

Cuers (4 500 habitants) était d'une toute autre importance, avec ses portes des XVe et XVIe siècles, ses hautes maisons du XVIIe, sa position abritée et commandant un des plus larges bassins de la dépression périphérique des Maures.

La Roquebrussanne (1 500 habitants) n'apparaît ici que comme centre d'un bassin très fermé et très plat, groupant cinq petits villages.

Enfin Saint-Maximin (3 600 habitants), carrefour routier ouvrant sur Aix et sur Marseille, rayonnait grâce à ces routes sur une quinzaine de kilomètres à la ronde. Il avait été retenu en 1790 comme chef-lieu de district et s'enorgueillissait de son imposante nef gothique, moquée par Mérimée ("il n'y manque qu'une façade, des tours, un clocher et autres menus détails") (38). On n'y trouve guère d'industries, mais son rôle commercial était important, grâce à ses trois foires dont celle de Pâques était "la plus courue de toute la Provence". (39) Enfin, outre ces principaux centres du Var moyen, plusieurs gros "villages-villes" se suffisaient presque à eux-mêmes, ainsi Carcès, Vidauban, Les Arcs, Le Muy...

### **3) Sur le littoral** : Fréjus, Saint-Tropez, Solliès, Ollioules, Le Beausset.

Fréjus (3 100 habitants), cinq fois plus étendu à l'époque romaine qu'au milieu du XIXe siècle, avait été retenu en 1790 comme chef-lieu de district, malgré les protestations de Lorgues et de Saint-Tropez, tous deux plus peuplés. Mais Lorgues était trop près de Draguignan et Saint-Tropez presque inaccessible par terre. Bien que ravalé au rang de chef-lieu de canton, Fréjus, complété par le port encore modeste de Saint-Raphaël, était la capitale toute désignée de la large plaine du Bas-Argens, insalubre, mais bordée de gros villages et parcourue par la route royale, future nationale 7.

Saint-Tropez (3 600 habitants), port fortifié au XVIe siècle, était essentiellement tourné vers la mer et les activités maritimes, pêche, cabotage et même navigation au long cours. Mais c'était aussi l'exutoire d'une petite plaine agricole, le Freinet, dont Grimaud avait été la capitale.

Quant à Solliès-Pont (3 200 habitants), à Ollioules (3 150 habitants) et au Beausset (2 800 habitants) ils commandaient chacun un bassin d'agriculture riche, fruitière, maraîchère et florale, favorisée par un climat très clément, mais évidemment surtout par le voisinage du débouché toulonnais. Celui du Beausset était dominé par deux des plus beaux villages du Var, Le Castellet et La Cadière d'Azur.

Telles étaient les cellules qui se partageaient le territoire varois. L'espacement de leurs petites capitales était de 12 à 16 kilomètres et si l'on trace autour d'elles des courbes isochrones de deux heures (à pied I), à peu près tout le département est couvert. Seuls subsistent quelques secteurs mal desservis, notamment le massif des Maures, sur lequel Saint-Tropez, Le Luc, Cuers ne rayonnaient que de très loin. Il y avait cependant là, trois gros villages actifs et remuants, La Garde-Freinet, Bonnes et Collobrières dont Maurice Agulhon a relaté les combats pour la République. (40) Plus isolés et encore moins peuplés, les massifs de l'Estérel et du Tanneron marquaient la limite avec l'arrondissement de Grasse. A l'ouest les confins des Bouches-du-Rhône sont à la fois très accidentés, très boisés et pauvres en centres actifs, à part Saint-Maximin. L'extrême nord était également défavorisé. Ne s'y trouvaient que de minuscules villages qui penchaient sur Barjols et sur Aups, au prix de longs trajets. Très tôt d'ailleurs ils ont émigré vers le sud.

## 4. Les villes

Restent les villes, les vraies villes, devrait-on dire, en retenant comme telles les communes de plus de 5 000 habitants, à savoir Toulon, La Seyne, Hyères, Brignoles et Draguignan. Elles ne rayonnaient pas, en fait, beaucoup plus loin que les bourgs dont il vient d'être question, sauf, grâce à une meilleure desserte routière, pour certains services plus rares.

C'était d'abord l'administration. On a vu plus haut le problème du siège de la préfecture. Draguignan et Toulon commandaient chacun un arrondissement. Il fallait une sous-préfecture pour le centre-ouest : ce ne pouvait être que Brignoles qui, malgré la faiblesse de sa population (5 500 habitants) était un carrefour routier assez remarquable. Mais sa croissance, lente jusqu'en 1861, ne se poursuivra pas, ce qui prouve que cette ville ne jouait pas un rôle beaucoup plus grand que les autres chefs-lieux de "cellules". Du moins était-elle considérée comme une ville "propre et jolie", au milieu d'un bassin agréable et fertile. (41)

Le même auteur considérait que Draguignan (10 000 habitants en 1846) n'avait dû "qu'à sa position centrale l'honneur de devenir le siège de l'administration départementale". Mais depuis 1800 une ville moderne était née sous l'impulsion des préfets successifs. La réputation de son collègue, la diversité de ses industries, le fait que la noblesse des environs venait y prendre ses quartiers d'hiver la mettaient hors de pair.

Hyères, en revanche, bien qu'ayant aussi 10 000 habitants en 1846 (en fait dispersés sur un immense territoire) était restée une ville agricole, dominée par l'aristocratie et la bourgeoisie propriétaires du sol. Une tentative de réveil par un maire orléaniste parisien devait avorter après 1848 et les grands propriétaires, revenus au pouvoir, maintiendront Hyères à l'écart de la voie ferrée Marseille-Italie. (42) Aussi bien la ville était-elle trop proche de Toulon pour prétendre jouer un rôle dans l'administration. Mais sa réputation comme station climatique avait déjà atteint les capitales européennes et n'allait pas tarder à lui valoir une expansion spectaculaire.

Quant à Toulon et à sa voisine La Seyne on a déjà dit pourquoi il n'en sera guère question pour ce milieu du XIXe siècle. Isolé par le relief, entièrement tourné vers la mer par ses fonctions militaires, Toulon était certes un puissant stimulant pour l'agriculture spécialisée des bassins du Beausset, d'Ollioules, de Solliès et d'Hyères qui l'encadraient et trouvaient là un excellent débouché. Le produit de l'octroi en 1838 a été de 566 000 francs à Toulon, contre 260 000 dans tout le reste du département. (43) Mais ce port de guerre, non plus que le centre de constructions navales de La Seyne, ne fournissait pas grand-chose à un département bien pourvu d'industries diffuses et qui, comme port, utilisait plutôt Marseille, Saint-Tropez et Saint-Raphaël. Les quelque 40 000 habitants de Toulon en 1836 devaient brusquement dépasser les 100 000 à la suite des campagnes de Crimée et d'Italie, pour retomber peu après à 80 000. On estimait à 35 000 l'effectif de sa population flottante, composée de marins et d'autres militaires, (44), sans parler d'environ 3 000 forçats que Victor Hugo viendra observer avant d'écrire *Les Misérables*. La médiocrité de l'architecture ancienne de Toulon (rareté et caractère isolé d'éléments de qualité) dit assez l'étroite spécialisation qui était la sienne.

En dehors de l'administration et outre les services élémentaires plus largement répartis, ces villes et quelques-uns des plus gros bourgs répondaient à d'autres besoins. Ceux des affaires d'abord, avec la présence de tribunaux de commerce à Toulon, Draguignan, Brignoles, Fréjus et Saint-Tropez. Ceux de la vie intellectuelle ensuite. Une direction de la "poste aux lettres" existait dans les quatre villes et, en plus, à Aups, Barjols, Cuers, Fréjus, Le Luc, Lorgues, Saint-Maximin, Ollioules et Saint-Tropez. En 1862, un hebdomadaire était édité à Brignoles, un autre bi-hebdomadaire, à Draguignan, et deux journaux toulonnais paraissaient chacun trois fois par semaine. (45) Des bibliothèques publiques existaient à Toulon, Draguignan, Hyères, Brignoles et Fréjus ; diverses sociétés savantes s'étaient constituées, Société des sciences, belles-lettres et arts à Toulon, Société d'agriculture et de commerce à Draguignan, Société d'agriculture à Brignoles. (46) L'enseignement secondaire bénéficiait en 1838 de deux collèges, à Toulon (12 professeurs, 120 élèves) et à Draguignan (9 professeurs, 150 élèves) (47). En 1860 ces deux collèges seront complétés par plusieurs institutions secondaires libres, 6 à Toulon, 3 à Draguignan, une à Brignoles, avec 550 élèves en tout. Le collège de Toulon était passé à 420 élèves et un lycée impérial était sur le point de s'y établir. (48)

Au total, en dehors de l'énorme Toulon qui faisait presque figure de parasite, seuls émergeaient Draguignan, Brignoles, et un peu Fréjus, Saint-Tropez, Hyères, Lorgues, Cuers, Saint-Maximin, Barjols. On ne peut guère parler d'une réelle hiérarchie des centres. Seule une minorité d'individus, dans l'administration, le clergé, les affaires pouvait avoir une optique au moins d'arrondissement, sinon de département. Bien plutôt il s'agissait d'une sorte d'espace "maillé", composé d'une juxtaposition de cellules rurales. Et cela nous ramène au problème du siège de la préfecture. Lorsqu'en 1861 il a été question de la transférer à Toulon, on a fait remarquer que seul un préfet placé à l'intérieur des terres était à même de concevoir l'amélioration des conditions de vie "dans ce département essentiellement agricole" (49).

#### **IV. LE BASCULEMENT**

"Un département essentiellement agricole", c'est donc ainsi que le Var était perçu vers 1860. Pour mesurer le bouleversement qui s'est produit depuis lors on s'appuiera sur les subdivisions en Haut-Var, Var moyen et littoral qui ont été définies dans l'étude du relief et dont la composition est précisée en annexe. On y trouvera également des tableaux statistiques donnant la population des diverses parties du territoire de 1800 à 1990.

#### **FIGURE 3 : ORDONNEES LOGARITHMIQUES**

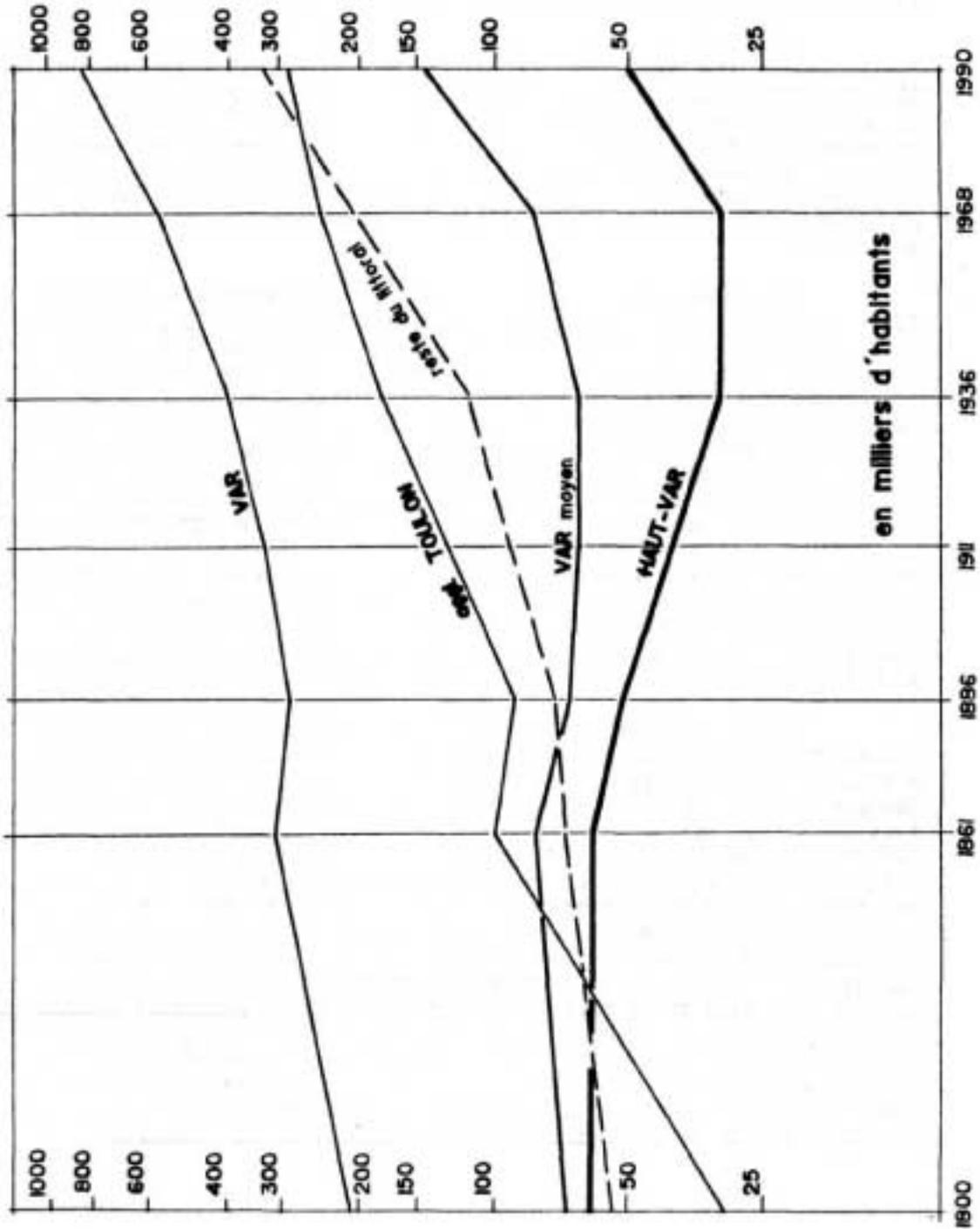
Ces quatre courbes (qui ne tiennent pas compte de l'arrondissement de Grasse) reflètent 200 ans d'histoire économique et sociale du Var.

Au début du XIXe siècle Toulon est encore une ville modeste et les "trois Var" (littoral, Var moyen, Haut-Var) s'équilibrent à peu près.

Jusque vers 1860 le rapide essor de Toulon résulte des opérations militaires (Algérie, Crimée, Italie), cependant que le Var rural connaissait une relative prospérité agricole, traduite par la lente croissance de la population.

A partir de 1861 les courbes partent en éventail : effondrement du Haut-Var, recul du Var moyen, à la suite de la ruine de l'économie du tourisme, et de la ville de Toulon grâce à l'afflux d'immigrés venus de toute la France et de l'étranger.

Enfin dans les 20 ou 30 dernières années c'est le Var entier qui, bénéficiant de l'attractivité propre aux contrées méditerranéennes, connaît la même explosion démographique.



en milliers d'habitants

Considérons d'abord le recensement de 1861 et plaçons d'emblée à part Toulon qui était alors presque étranger à son arrière-pays et qui avait temporairement dépassé les 100 000 habitants, soit presque le tiers de la population varoise. Le reste du département, y compris ce qui deviendra plus tard "l'aire toulonnaise", abritait à peu près 212 000 habitants. C'était, on l'a vu, le moment de la plus forte densité rurale. Des cantons comme ceux de Lorgues, de Besse, de Cuers, du Beausset accusaient des densités de 40 à 55 au kilomètre carré. Les trois "registres" est-ouest s'équilibraient à peu près : 62 000 habitants dans le Haut-Var et la montagne, 81 000 dans le Var moyen, 69 000 sur le littoral. Si leur population avait augmenté, malgré de fréquents excédents de décès, c'était grâce à une immigration d'ouvriers agricoles venus des Alpes et d'Italie (en 1878 plus de 6 % de la population varoise était italienne). (50) Mais déjà les campagnes n'allaient pas tarder à se dépeupler.

Sautons maintenant à 1936. La population totale du département frise les 400 000 habitants. La part de l'agglomération toulonnaise, avec 185 000 habitants, est passée à près de la moitié (46 %) du total. Le reste du littoral s'est considérablement gonflé, avec 118 000 personnes, en accroissement de 71 % Par rapport à 1861. En revanche le Var moyen accuse dans le même temps une diminution de 20 %, avec 65 000 habitants et le Haut-Var un recul de 50 %, avec 31 000 habitants. Autrement dit la population avait basculé sur le littoral qui, avec Toulon, abritait 76 % des Varois.

Ce mouvement s'est amplifié encore au lendemain de la guerre : en 1968, l'agglomération toulonnaise ne groupait plus que 43,7 % des Varois, mais l'ensemble du littoral 80 % ! Le reste du département avait encore perdu de l'importance, le Var moyen ne faisant plus que 14,5 % du total et le Haut-Var 5,5- Le basculement s'était donc aggravé, mais il ne s'agissait pas seulement d'un mécanisme de vases communicants. L'effectif total des Varois avait considérablement augmenté, passant à 570 000 habitants. Et là encore le mouvement naturel n'y était pas pour grand-chose. L'essentiel résultait d'un puissant courant d'immigration dont la provenance n'était plus seulement les Alpes et l'Italie. L'arrivée en 1962 des rapatriés d'Algérie a évidemment sa part, puisque beaucoup d'entre eux ont choisi de rester dans l'aire méditerranéenne. S'y ajoutaient des travailleurs maghrébins, espagnols, portugais, ainsi qu'un nombre croissant de retraités venus de toute la France et de plusieurs pays de l'Europe du Nord. Entre 1962 et 1968 le Var a battu tous les records avec son solde migratoire de + 15,6 % (région Provence-Côte d'Azur + 14,1 %, France entière + 3,2 %).

Enfin, nouveau changement, les vingt années qui viennent de s'écouler ont vu s'esquisser un mouvement compensatoire qui n'est pas près d'annuler le basculement, mais qui, du moins, a étendu l'expansion démographique à la totalité du territoire varois. En 1990, le département tout entier groupe à peu près 800 000 habitants. Là-dessus la part du littoral a légèrement diminué, passant de 80 à 76 %, car l'intérieur des terres a connu depuis 1968 une progression spectaculaire (+ 78 % pour le Var moyen, + 57 % pour le Haut-Var, de sorte qu'à eux deux ils représentent maintenant près du quart du total. Progression qui, comme toujours, résulte de l'immigration française et étrangère beaucoup plus que d'excédents de naissances. Pendant cette période le bilan du mouvement naturel a été négatif dans plus de la moitié des communes et très faiblement positif dans les autres, alors qu'à six exceptions près les soldes migratoires ont été partout positifs, avec des taux de variation annuels dépassant parfois 5 % > (51) Dans les toutes dernières années, entre les recensements de 1982 et 1990, certaines communes du Var moyen se sont accrues de plus de 60 %, notamment autour de Saint-Maximin, de Brignoles, de La Roquebrussanne.

Ces indicateurs démographiques posent des problèmes et appellent des explications pourquoi tout l'arrière-pays varois s'est-il dépeuplé entre 1860 et le lendemain de la dernière guerre ? Pourquoi ce flux continu d'immigration qui intéresse maintenant la totalité du département

N'est-il pas en train de modifier profondément la composition ethnique de la population ? Quel rapport entre un Varois d'autrefois et un Varois d'aujourd'hui ? C'est ce qu'éclaircira l'évolution socio-économique du département depuis 1860 que l'on va maintenant préciser.

## 1. Le désenclavement

Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle la révolution des transports a eu deux conséquences apparemment contradictoires : le désenclavement du Var et la ruine de la civilisation traditionnelle. L'établissement des chemins de fer a été précédé par un progrès plus discret, mais au moins aussi décisif, celui du réseau routier dont on a rappelé plus haut l'indigence autour de 1820-1830. La loi de 1836 sur les chemins vicinaux a été longue à produire ses effets ; n'empêche que, dès 1870, on comptait dans le Var 2 645 kilomètres de routes carrossables, dont 2 350 de chemins vicinaux et routes départementales. La dernière commune encore isolée, Brenon, à l'extrême nord, a été enfin desservie en 1905. Les déplacements étaient encore lents : vers 1880 on mettait couramment six heures pour parcourir les 48 kilomètres séparant Le Luc de Saint-Tropez, mais des charrois lourds étaient désormais possibles sur tout le territoire. (52) Ils rejoignaient généralement la gare la plus proche.

En effet entre temps étaient apparus les chemins de fer. Une seule grande ligne traverse le Var et elle répond moins à des besoins régionaux qu'à des impératifs nationaux : liaison avec le grand port de guerre et avec le comté de Nice à peine annexé, aujourd'hui desserte touristique de la Côte d'Azur. Marseille-Toulon a été achevé en 1859, Toulon-Les Arcs en 1862, Les Arcs-Nice en 1865. On avait donc été au plus pressé, en utilisant la dépression périphérique des Maures et en suivant, de Saint-Raphaël à Cannes, une côte inhabitée. Bien que traversant de part en part le département cette ligne ne desservait ni Hyères, ni Brignoles, ni Draguignan, ni Grasse ! "L'Union du Var", journal de Draguignan, s'en est indigné d'ailleurs dès 1857, disant que les administrations municipales "endormies par des paroles captieuses" avaient laissé faire. (53)

Les compléments apportés à cet axe de transit ont été maigres. En 1870 fut ouverte une ligne à voie unique, greffée à Carnoules sur la grande ligne et desservant Brignoles, Saint-Maximin et Gardanne, près d'Aix. Ce sera la route de la bauxite. S'y sont ajoutées deux traversées est-ouest, d'importance considérable, mais hélas à voie étroite et fort sinueuse. Achevée en 1890, la ligne Saint-Raphaël-Toulon longeait la mer, avec embranchement sur Saint-Tropez et sur Cogolin. Elle sera, jusqu'au règne de l'automobile, l'instrument essentiel du développement touristique qui ne débutera vraiment qu'en 1936. En attendant ce petit train a permis à quelques exploitants téméraires d'essayer une agriculture irriguée de fruits, légumes et fleurs dans les rares plaines littorales.

Autrement importante fut la ligne à voie étroite de Nice à Grasse, Draguignan et Meyrargues, sans laquelle le Haut-Var aurait périclité beaucoup plus vite. Ses 211 kilomètres furent achevés de bout en bout en 1892. De Grasse à Draguignan, en terrain accidenté, la voie au tracé tourmenté comportait de nombreux ouvrages d'art. Elle desservait ensuite Salernes, Barjols, Rians pour aboutir à Meyrargues, au nord d'Aix, où se faisait la jonction avec le réseau à voie normale. Les vitesses étaient faibles et les services peu fréquents : en 1896 on pouvait, trois fois par jour, faire Barjols-Draguignan, via Salernes et Lorgues (55 km) en 2 heures et demie environ ; trois fois par jour aussi Draguignan-Grasse, par Bargemon et Fayence (64 km) en un peu moins de trois heures. Vers 1930, ces services seront réduits à deux par jour et les vitesses un peu améliorées grâce aux autorails.

Le trafic voyageurs consistait surtout en courtes liaisons entre tel village et la petite ville plus proche. Mais le trafic marchandises répondait aux besoins d'approvisionnement et

d'exportation des industries du Var. Si Salernes et Barjols ont pu conserver des activités dont on reparlera, c'est en bonne partie grâce à ce petit train. Les transbordements à Meyrargues sur la grande ligne comportaient, à l'exportation, des olives et huiles, du raisin et du vin, des essences florales venues de Grasse et de Fayence, jusqu'en 1914 des fils de soie, des chaussures de Bargemon, Flayosc, Barjols ; des carrelages de Salernes, du sable et de l'argile de Varages, des bois de mines destinées aux Cévennes et au Dauphiné, plus tard de la bauxite ; à l'importation des peaux d'Amérique du Sud destinées aux tanneries de Barjols, du charbon pour Brignoles et Draguignan, etc. (54)

La grande faiblesse de ce réseau varois était le manque de liaisons nord-sud. Après 1918, on a envisagé une ligne Brignoles-Salernes et une autre Draguignan-Castellane. C'eût été très coûteux, compte tenu du relief. La diffusion de l'automobile fit abandonner ces projets, de même qu'elle a entraîné la fermeture de Saint-Raphaël-Toulon en 1947 et celle de Nice-Meyrargues en 1950 ; quant à Brignoles-Gardanne, la ligne n'est plus utilisée que pour les marchandises et l'arrêt de l'exploitation de la bauxite va sans doute justifier son déclassement. Mais le réseau routier, encore aujourd'hui, n'assure que très imparfaitement les liaisons entre le nord et le sud du département. Ce n'est qu'en 1992 que doit s'achever la route rapide de Brignoles à Cuers et "avant 2000", dit-on, celle de Brignoles à Aups. (55)

En revanche, les liaisons est-ouest se sont encore perfectionnées : autoroute Aix-Fréjus-Nice, autoroute Marseille-Toulon qui, fin 1991, a été prolongée jusqu'à rejoindre la précédente au Luc, TGV utilisant l'ancienne infrastructure ferroviaire sur Marseille-Toulon-Nice, en attendant qu'une voie moderne vienne, un jour, doubler l'autoroute Aix-Nice en ignorant Toulon. Bref, qu'il s'agisse des anciennes routes "royales", du chemin de fer "impérial" ou des formes modernes de la circulation, le Var est certes désenclavé, mais il fait souvent figure d'un no man's land que l'on traverse sans s'arrêter entre les deux pôles principaux qui sont Marseille et Nice.

Relations plus aisées donc avec les régions encadrantes, stimulation au moins temporaire de quelques activités locales, éclatement des cellules territoriales, mobilité accrue de l'ensemble de la population, mais aussi, on va le voir, ruine de l'économie traditionnelle, métamorphose du paysage, déséquilibres croissants dans la répartition des hommes sur le sol, telles sont les conséquences, contrastées, de la modernisation des transports.

## **2. Effondrement de la civilisation traditionnelle**

Entre les recensements de 1861 et de 1886 à peu près tous les cantons ruraux perdent de 10 à 20 % de leur population (voir la liste en annexe). Même des villes, celles de l'intérieur des terres, reculent, Draguignan de 3 % > Brignoles de 20. Le canton de Cotignac perd 27 %, celui d'Aups 16 %, celui de Besse 25 %, celui de Lorgues 19 %, celui de La

Roquebrussanne 35 %\* celui de Saint-Maximin 20 %. Ce sont là pourtant les meilleurs terroirs agricoles. En revanche les cantons du Luc, du Muy, de Fréjus ont maintenu leur progression et le couple Fréjus-Saint-Raphaël a fait un bond en avant de 68 %. Le chemin de fer Toulon-Nice a valorisé la position des communes de la dépression périphérique et permis le démarrage, à Saint-Raphaël, des premières formes du tourisme dont on parlera plus loin. Mais ce même chemin de fer, couplé avec le développement routier, venait d'ouvrir le Var à la vie générale et des pans entiers d'une économie jusque là presque autarcique se sont trouvés en butte à la concurrence victorieuse de régions plus spécialisées.

On n'en retracera pas ici les péripéties pour ne retenir que le bilan (56) : quasi-disparition des cultures céréalières, à l'exception des environs de Rians ; effondrement de l'oléiculture entre 1870 et 1910 ; arrêt de la sériciculture, pourtant très rémunératrice, après un apogée vers 1900 ; crise de la vigne : à la suite de l'invasion du phylloxéra les superficies varoises passent de 84 000 hectares en 1860 à 32 500 en 1881 ; fort recul de l'élevage, et par conséquent des prairies de plaine et des pacages sur les hauteurs. Ainsi à Lorgues le blé couvrait 2 000 hectares en 1850, 700 encore en 1892, 250 en 1905, 100 en 1948. Les oliviers avaient atteint leur maximum d'extension en 1892, avec 2 800 hectares et plus de 200 000 arbres ; le déclin ensuite a été rapide : le cadastre faisait encore état de 1 500 hectares en 1929, mais c'était de vieux arbres non taillés et peu récoltés ; après le gel de 1956, 100 000 oliviers ont été arrachés. (57) Autre exemple, celui de Pourrières, près de Saint-Maximin : la vigne passe de 425 hectares en 1865 à 8 en 1885, pour retrouver 410 hectares en 1910 à la suite de la conversion du vignoble ; les oliviers couvraient 100 hectares en 1865, 77 en 1910 et 20 en 1955 ; les prairies 154 hectares en 1865 et 6 en 1910 ; il y avait 25 bergers au milieu du XIXe siècle, leur nombre n'a cessé de décroître ensuite (il en restait un en 1975). (58)

De son côté, l'industrie périlait. Du fourmillement de petits ateliers ruraux avaient émergé quelques manufactures qui, grâce à la machine à vapeur, avaient pu prendre quelque importance. Ainsi les tanneries de Barjols : aujourd'hui arrêtées, elles ont laissé d'imposants locaux industriels, étages sur de fortes pentes. Ou encore les usines de carrelages de Salernes qui, grâce à une spécialisation dans la tomette hexagonale, ont trouvé un facile débouché local dans l'énorme mouvement de construction du littoral : stimulées par le petit chemin de fer de Draguignan-Meyrargues, les 45 fabriques de 1900 sont passées à 53 en 1913, avec 1 200 ouvriers. Il n'y a plus que 16 usines aujourd'hui, mais modernes et innovatrices. Vers 1900 il restait encore une filature de soie à Trans, quelques ateliers de chaussures à Flayosc et à Bargemon, des scieries à Vidauban et au Muy. (59) La bouchonnerie qui avait eu une grande importance dans les Maures va s'arrêter peu à peu, tuée par la concurrence portugaise. La faïencerie subsiste, modestement, à Varages.

Apparue peu avant 1900, l'extraction de la bauxite a occupé entre les deux guerres jusqu'à 1 600 mineurs, dont 800 Italiens, dans des gisements échelonnés entre Mazaugues, Cabasse, Le Thoronet. La production a atteint 1,5 millions de tonnes, en partie transportée par fer jusqu'à Gardanne, en partie exportée par Toulon. La faiblesse des réserves, l'extraction trop coûteuse ont conduit à un abandon progressif des mines à partir de 1973- Aujourd'hui tout est fini, il ne reste qu'un paysage bouleversé et rougi. (60)

Bref, dépourvu de toute source d'énergie, le Var n'a pas connu le mouvement d'industrialisation moderne qui a profondément transformé d'autres régions. A une exception cependant : les usines littorales d'armement et de constructions navales. La Direction des constructions et armes navales fait travailler, à l'arsenal de Toulon, quelque 9 000 salariés, dont 1 900 cadres, et à l'usine de torpilles de Saint-Tropez environ 1 200 salariés. Son usine de La Londe est menacée de fermeture. Enfin les importants chantiers de constructions navales de La Seyne ont été récemment contraints de fermer leur porte et on voit encore mal ce qui va leur succéder. On reviendra plus loin sur les perspectives actuelles de l'industrie.

Sur le plan agricole du moins le Var a su mettre à profit son climat en supplantant les Alpes-Maritimes comme premier producteur de fleurs, surtout autour d'Hyères et d'Ollioules. On observe une certaine reprise de l'oléiculture depuis une vingtaine d'années dans le Haut-Var. Mais la seule culture à être partout présente, reconstituée après le phylloxéra et de mieux en mieux soignée, c'est la vigne. Elle couvrait en 1985 quelque 40 000 hectares et faisait du Var une région parfaitement compétitive. Le progrès des coopératives, la concentration des exploitations (31 000 encore en 1961, moins de 11 000 en 1980), l'action stimulante de quelques grands propriétaires et l'afflux croissant des consommateurs estivants ont entraîné une nette amélioration de la qualité du vin : en 1985, plus du tiers avait droit à l'appellation contrôlée "Côtes de Provence". (61) Quant à l'appellation "Bandol", beaucoup plus limitée, mais plus ancienne et plus prestigieuse, elle concerne un terroir cerné par Le Castellet, La Cadière d'Azur et Saint-Cyr qui s'apparente aux plus beaux paysages viticoles qui soient.

Or cette vigne moderne est une vigne de plaine et de bas de versants. Alors que l'organisation traditionnelle du paysage était : prairies dans les fonds, cultures sur les basses pentes aménagées en terrasses, hauteurs livrées au parcours du petit bétail, la généralisation de la vigne dans les parties basses fait que tous les reliefs ont été laissés en friche. S'y sont spontanément installés des boisements discontinus de pins d'Alep, sous lesquels s'étiolent des oliviers oubliés. De 110 000 hectares de forêt en 1839, le Var est passé à 300 000 hectares en 1914 et à 380 000 aujourd'hui, sur lesquels 76 000 seulement sont des forêts domaniales ou soumises au régime forestier.

Il s'agit d'une forêt en médiocre état. En effet son essor s'est accompagné de l'abandon des fermes dispersées et d'un désintérêt croissant des petits propriétaires pour leurs parcelles de bois, de sorte que les incendies de forêt, qui ont toujours existé sous ce climat, sont devenus plus dévastateurs que jamais. Dans les Maures, la maladie du pin maritime a laissé régner en maître le chêne-liège qui a l'avantage de reconstituer sa ramure après l'incendie ; mais le liège n'est plus récolté et, d'une façon générale, l'intérêt économique de toutes ces forêts est mince. On a pu dire que chaque hectare de forêt varoise brûle en moyenne tous les vingt ans, alors qu'il en faudrait trente pour que se reconstitue un boisement exploitable.

On ne s'étonnera donc pas de voir la population du Haut-Var et même celle du Var moyen diminuer à partir de 1860 et jusqu'à la veille de la première Guerre mondiale. De 1911 à 1936 le Var moyen s'est stabilisé, mais le Haut-Var a perdu encore 19 % et la Montagne 38 %. En revanche la zone littorale a connu une expansion foudroyante. Un phénomène nouveau était intervenu.

### **3. L'héliotropisme**

A mesure que se détériorait l'économie traditionnelle, des formes nouvelles d'utilisation de l'espace se développaient qui, jusqu'à une époque récente, n'ont affecté qu'une frange littorale et, de ce fait, expliquent le grand basculement de la population varoise.

Le mot tourisme est impropre pour désigner un ensemble de comportements qui, au départ, correspondait mieux au mot villégiature et qui a profondément transformé la côte varoise. Bien qu'il ait changé progressivement de nature et d'ampleur, ce phénomène est toujours lié à l'attrait exercé par les conditions climatiques et plus particulièrement par l'insolation. D'où la liberté prise d'étendre aux humains le terme d'héliotropisme habituellement réservé aux végétaux.

Les facteurs en jeu sont : le climat (plus de 3 000 heures de soleil par an de Hyères à Saint-Tropez, plus de 2 500 heures dans presque tout le Var, un record de France ; de 5°5 à 12°4 de moyenne, selon les années, en janvier à Toulon, presque un record aussi) ; l'accessibilité (on n'a pu arriver par train à Toulon qu'en 1859, à Saint-Raphaël qu'en 1865, sur la côte des Maures qu'en 1890)) ; enfin et surtout le développement d'une civilisation des loisirs qui a permis, d'abord aux milieux les plus fortunés, puis à des effectifs de plus en plus nombreux de s'offrir des vacances, cependant que le vieillissement de la population de l'Europe occidentale accroissait le nombre des retraités attirés eux aussi par ces conditions climatiques.

On peut schématiser cet essor en distinguant plusieurs étapes. La première couvre, en gros, la seconde moitié du XIXe siècle. Depuis longtemps Hyères était réputé pour son climat et choisi par les médecins parisiens et anglais pour faire faire à leur clientèle aisée de longs séjours d'hiver. Ce n'est qu'en 1850 qu'y fut construit le premier hôtel de luxe. D'autres suivirent, fréquentés par une aristocratie cosmopolite et une grande bourgeoisie parisienne qui construisirent aussi de prestigieuses villas. A partir de 1865, Saint-Raphaël prend son essor à son tour avec hôtels, casino et villas à l'italienne. Sa population triple entre 1861 et 1886, pendant que Hyères, à l'écart de la grande ligne, ne s'accroît que de 30 %. C'est Cannes et Nice qui vont ensuite capter cette clientèle riche. Mais, à partir de 1890, un équipement hôtelier plus modeste s'établit, d'une part à l'ouest, à Sanary et Bandol, d'autre part sur la côte des Maures, avec une clientèle familiale venue de Marseille, de Lyon, de Paris. Les progrès sont assez lents ; les séjours d'été commencent, au lendemain de la première Guerre, à l'emporter sur ceux d'hiver. Apparaisait en effet la mode des cheveux courts et du bronzage.

Il a fallu attendre 1936 et l'instauration des congés payés pour que prospère un tourisme de masse, limité aux quatre mois d'été. Des formes plus économiques de séjour se développent, campings, villages de vacances. L'afflux d'estivants devient plus massif encore à partir de 1960, lorsque se généralise l'automobile. Alors apparaissent les lotissements pour résidences secondaires et, dans les principales stations, les immeubles de quatre étages (et même plus au Lavandou, hélas !). Entre 1968 et 1990, la population permanente augmente de 108 % sur le littoral ouest (Bandol, Sanary), de 66 % sur la côte des Maures.

Mais les effectifs présents sur la côte en juillet-août sont de cinq à dix fois plus nombreux. (63) Pour l'ensemble du Var le nombre de nuitées d'hôtel a été en 1989 de 3.5 millions. Sachant que l'hébergement en hôtel représente moins de 10 % de la fréquentation vacancière, cela fait au moins 35 millions de nuitées en un an, dont peut-être 30 millions bloqués de juin à septembre, soit une moyenne de près de 300 000 par jour. (64) Une part croissante de ces estivants occupe des résidences secondaires dont beaucoup deviendront des résidences de retraite, contribuant à grossir encore la population fixe.

Ces manifestations visibles recouvrent tout un ensemble de mécanismes socio-économiques, à la fois conséquence de cet engouement pour la côte et cause d'une accélération du processus. C'est d'abord le moteur essentiel de tout cela, c'est-à-dire l'argent. Il provient des bénéfices réalisés sur les dépenses faites par les touristes, mais beaucoup plus encore de la plus-value foncière. Des terrains agricoles ou des broussailles qui valaient avant 1914 de 10 à 50 centimes le mètre carré arrivent aujourd'hui à valoir 500, 1 000, 2 000 francs le mètre, selon leur emplacement et le coefficient d'occupation du sol autorisé par les règlements d'urbanisme. Entre temps ils auront peut-être passé entre plusieurs mains, fait l'objet de spéculations plus ou moins honnêtes. Mais le fait est là : des sommes gigantesques ont été mobilisées et injectées dans la région par des acheteurs venus pour la plupart de loin, souvent de l'étranger.

Ces achats aboutissent généralement à la construction d'une maison ou à la mise en train d'un lotissement. D'où l'autre moteur du développement : le boom des professions du bâtiment et des travaux publics qui en résulte, ainsi que l'essor des commerces de détail, des services d'entretien, d'hébergement, d'animation, etc., celui aussi des grossistes en matériaux de construction, équipement domestique, alimentation, etc. C'est l'importance des emplois ainsi créés qui explique le puissant courant d'immigration vers la zone littorale, immigration qui, à son tour, crée des besoins en logements et en services divers. Ce phénomène de "boule de neige" prouve qu'une région n'a pas besoin de production agricole ou industrielle pour connaître un développement record. A ceci près, c'est que cela suppose qu'ailleurs existe cette économie productrice et la richesse capable de s'investir dans la promotion immobilière. Autrement dit le littoral varois, comme la plupart des zones touristiques, apparaît comme une sorte de colonie de régions fortement industrialisées et urbanisées. Son économie est fragile, puisqu'elle dépend de la conjoncture générale.

Tout cela est vrai de la côte varoise. Mais comment expliquer l'extension récente au Haut-Var de l'accroissement démographique, ainsi que le révèlent les tableaux placés en annexe ? Il ne s'agit pas, on l'a déjà dit, de gains par mouvement naturel, car les décès l'emportent presque -partout sur les naissances, mais bien d'excédents d'immigration. Des villages d'environ 50 habitants, en pleine montagne, comme Artigues, La Martre, Baudinard, doublent presque leur population entre 1975 et 1990. Le phénomène s'esquisse dès le lendemain de la dernière guerre dans les cantons de Rians, Cotignac, Salernes et Fayence ; il y prend ensuite une ampleur sans cesse croissante et s'étend après 1962 aux cantons d'Aups, Barjols, Tavernes, pour englober enfin, après 1968, celui de Comps à l'extrême nord. C'est dans ce Haut-Var que l'on observe jusqu'en 1990 les taux les plus élevés de croissance par solde migratoire positif (jusqu'à 3 et 4 % par an dans les cantons de Tavernes, Rians, Barjols, Fayence).

Le processus commence avec la multiplication des résidences secondaires. Dans les cantons d'Aups et de Comps elles représentent aujourd'hui plus de la moitié du total des logements et plus du tiers dans tout le reste du Haut-Var. Depuis 1968 leur nombre a doublé, parfois triplé. Il ne s'agit pas là du même phénomène que celui des appartements et des villas qui, sur la côte, ne sont habités que trois mois par an par des estivants venus de loin. Bien plutôt ce sont des pavillons ou de vieilles fermes rénovées où des Toulonnais, des Marseillais ayant profité d'un terrain à bâtir moins cher, vont passer leurs week-ends à la recherche du bon air. Beaucoup deviendront un jour des résidences de retraite. D'ailleurs le nombre des logements permanents augmente aussi, parallèlement au chiffre de la population recensée.

Mais ces nouveaux venus ne sont pas tous des retraités. La preuve en est l'amélioration du bilan naissances-décès, bien qu'il reste encore négatif : par exemple dans le canton d'Aups il passe d'une moyenne annuelle de - 0,9 % en 1968-1975 à - 0,3 % en 1982-1990 ; dans celui de Callas de - 0,8 à - 0,1, dans celui de Comps de - 0,5 à - 0,1, etc. C'est donc qu'il y a aussi un apport de jeunes en âge de procréer. Parmi eux, sans doute, des rapatriés d'Afrique du Nord, venus là simplement parce qu'il y avait des logements vacants dans ce Haut-Var qui se dépeuplait. Mais aussi des amoureux de la nature qui remettent en honneur l'olivier, le blé dur, la truffe, l'apiculture, et même de jeunes parisiens mués en bergers fabriquant du fromage de chèvre. Des artistes aussi, des écrivains, des artisans d'art venus chercher le calme, et, pourquoi pas, certains hommes d'affaires qui, maintenant qu'il y a le "fax" et, pas loin, l'autoroute et l'aéroport, ne sont plus coupés du monde dans ces petits villages.

C'est donc d'un renouvellement de population qu'il s'agit. Ce ne sont plus des Alpains et des Italiens qui viennent chercher du travail comme ouvriers agricoles, mais des gens le plus souvent d'origine citadine et lointaine. Plus on va vers le nord du département plus s'accuse ce phénomène. A Carcès (Var moyen) les Varois représentent encore un peu plus de la moitié des électeurs ; à Cotignac (Haut-Var) à peine plus du tiers, ainsi que le montre le petit tableau ci-dessous.

Electeurs en 1991 (%)

	<u>Carcès</u>	<u>Cotignac</u>
nés dans le Var	54	37
dans le reste de la région	8,5	14
dans la région parisienne	10	14
dans le reste de la France	13	20,5
à l'étranger	14,5	14,5
	<u>-----</u>	<u>-----</u>
	100	100

A ces électeurs s'ajoute un bon nombre d'étrangers (10 % recensés à Cotignac) et ceux-ci ne sont pas majoritairement des Méditerranéens, mais des Belges, des Hollandais, des Allemands...

Transformation aussi des activités et des aménagements. Les piscines se multiplient, ainsi que les courts de tennis ; des projets (trop nombreux) de golfs voient le jour ici et là ; quelques restaurants et hôtels d'un bon niveau apparaissent à côté de guinguettes plus modestes et de terrains de camping. Mais il y a encore beaucoup à faire pour que retrouvent leur attractivité commerciale et culturelle les petits centres anciens qui, on va le voir, avaient perdu beaucoup de leur importance.

Bref, cette renaissance du Haut-Var qui s'esquisse est un autre aspect des effets de "l'héliotropisme". C'est là quelque chose de plus large, de plus durable, de moins anecdotique et de moins trépidant que l'épanouissement sur la côte de la civilisation des loisirs. C'est, si l'on veut, la recherche d'un art de vivre.

## V. NOUVELLES POLARISATIONS URBAINES

Jusque vers 1860, l'économie varoise traditionnelle avait maintenu campagnes et petites villes dans une organisation en cellules presque autarciques. Sa crise, combinée avec l'essor du tourisme littoral, tous deux accompagnés de la mise en place d'un réseau de circulation dense et rapide, a provoqué, on l'a vu, un véritable basculement dans la répartition des hommes. Celui-ci a inévitablement entraîné une profonde transformation du réseau des centres urbains. Dans le Haut-Var et une bonne partie du Var moyen, une population exsangue ne justifiait plus une aussi grande densité de petits centres pourvus de toute une gamme de services, cependant que sur le littoral s'était instauré un processus d'urbanisation qui a renforcé certains centres préexistants et en a suscité d'autres.

Et d'abord voici l'entrée en scène de Toulon. Jusqu'alors tapie dans sa ceinture de remparts et de forts, cernée par ses montagnes, la ville était toute à sa vocation navale, complétée par de petites industries locales et par de modestes fonctions administratives. Bien que son rôle ait été renforcé par diverses opérations militaires (Algérie, Crimée, Italie) c'était encore "moralement une petite ville". (65) Grosse consommatrice des produits agricoles et artisanaux du département, elle était une piètre dispensatrice de services.

A partir de 1860, l'établissement du chemin de fer et la densification du réseau routier vont l'ouvrir au monde, et d'abord à la région. Du Bas-Rhône à l'Italie l'axe essentiel est désormais ferroviaire ; il ne passe plus par Brignoles, mais par Toulon, et cela jusqu'à l'ère de l'automobile. Toulon est devenu le point de convergence et d'éclatement de presque toutes les importations du Var et d'une bonne partie de ses exportations. Bien que fort peu industrialisé, il conditionne toute la vie régionale.

Cette diversification des fonctions de la ville pouvait se lire dès la fin du XIXe siècle dans le paysage urbain. L'agglomération ancienne était fort médiocre et insalubre. Le long de l'axe de transit routier qui sera le boulevard de Strasbourg, Toulon, qui n'en avait aucun sinon l'Amirauté, se dote d'une série de palais, de l'Opéra (1862) au palais de Justice (1926) en passant par la Sous-préfecture, la Chambre de commerce, le Musée-bibliothèque. Au Mourillon, un quartier de résidence aisée atteste l'essor d'une bourgeoisie. Avec La Seyne, vieux centre de constructions navales immédiatement juxtaposé, l'agglomération groupait vers 1900 environ 120 000 habitants. Parmi eux, l'arsenal occupait à peu près 10 000 salariés et faisait vivre plusieurs petits ateliers complémentaires.

C'est alors que se mit en train un processus de croissance urbaine qui n'est pas sans rappeler ce qu'on observe aujourd'hui dans les pays en voie de développement. Il faut s'imaginer ce qu'a été pour la population rurale l'effondrement de la plupart de ses bases économiques. Autrefois fondée sur l'exploitation familiale, avec une faible natalité et par conséquent une grande stabilité dans la transmission des patrimoines, la société rurale varoise, de même que celle des Basses-Alpes et du Piémont tout proches, s'est trouvée "déstructurée". Les jeunes n'avaient guère d'autre ressource que de partir à la ville, et c'est la grande ville que l'on choisissait de préférence, car elle procurait le plus de chances d'ascension sociale. Sans que se soient développées à Toulon d'autres industries que celles liées à l'arsenal, des milliers de jeunes ruraux y affluèrent, entraînant par leur seule présence combinée avec la spéculation foncière un gonflement des besoins en logements, en commerces, en services divers, avec les emplois nouveaux qui en découlaient et aussi la multiplication des chômeurs. On retrouve là le processus de boule de neige déjà décrit à propos du littoral, mais d'autant plus puissant que s'exerçait le mirage de la grande ville.

Au cours des années 60, l'immigration régionale a été renforcée par le débarquement de quelque 20 000 rapatriés d'Afrique du Nord dont beaucoup sont restés sur place. Cet apport de population souvent très qualifiée, stimulée par l'adversité même dont elle avait souffert, fut pour l'ensemble du Var et particulièrement pour Toulon "un enrichissement indiscutable", note le président du Conseil général. (66) En même temps de forts contingents maghrébins se sont établis dans les immeubles dégradés et désertés de la vieille ville. Car Toulon éclate littéralement. La plus-value foncière a créé une richesse nouvelle. Des quartiers modernes, où dominent les tours de 10 étages et plus, sont hâtivement créés. Ils submergent des villages anciens comme La Valette et La Garde et recouvrent un vieux parcellaire agricole, sans que soit aménagée une voirie cohérente. Croissance non maîtrisée qui a posé de redoutables problèmes d'approvisionnement en eau. Quant à l'équipement commercial, il était celui d'une ville de 100 000 habitants ; pour le mettre au niveau d'une clientèle cinq fois plus importante il a fallu, aux dépens du centre, créer de vastes ensembles commerciaux périphériques. Sur le plan culturel aussi la municipalité, prise de vitesse, n'a pas suivi le mouvement et il a fallu attendre 1990 pour voir s'esquisser une coûteuse réhabilitation du centre de la ville dont on reparlera plus loin.

L'agglomération groupe en 1990 environ 280 000 habitants et la poussée d'immigration continue. Mais elle porte de plus en plus sur les communes périphériques où le sol est moins cher. Comme une tache d'huile la densité a augmenté autour de Toulon, constituant ce qu'on peut appeler l'aire toulonnaise. Son avancement est attesté par l'océan de pavillons qui noie une campagne où toutes les parcelles encore invendues sont en friche d'attente, et par la brusque accélération que connaît la courbe démographique de la commune considérée. A la veille de la dernière guerre, l'aire toulonnaise englobait Ollioules, Six-Fours, Sanary, Saint-Mandrier, La Farlède, soit un rayon de 10 à 12 kilomètres ; et celui de 1968 y ajoute le Beausset, Cuers, Carqueiranne et Hyères, à 18-20 kilomètres. Sans même y englober les cantons de Cuers et du Beausset, on trouve en 1990 dans ce que nous avons appelé l'aire toulonnaise environ 168 000 habitants qui, s'ajoutant aux 280 000 de l'agglomération, font un total d'à peu près 450 000 .

Enfin l'INSEE, à l'occasion du recensement de 1990, a défini une "zone d'emploi" de Toulon de 511 000 personnes qui déborde encore les limites que l'on vient d'indiquer, en y ajoutant, à l'ouest, La Cadière et Le Castellet, au nord Belgentier et Méounes, à l'est La Londe, Pierrefeu et Puget-Ville, soit un rayon de près de 30 kilomètres à partir du centre de Toulon. C'est là, semble-t-il, un maximum pour des migrations alternantes. Toulon n'est d'ailleurs pas, dans cette "zone", le seul pôle d'attraction ; Cuers (un peu) et surtout Hyères reçoivent quotidiennement plus de travailleurs qu'ils n'en envoient sur la grande ville. Mais Toulon les éclipse largement si l'on y comprend ses extensions commerciales et ses zones d'entrepôts établies sur La Valette, La Garde et

La Seyne. Ainsi est créé un vaste espace de turbulence : en 1982, 45 000 actifs habitant la zone changeaient chaque matin de commune pour aller à leur travail, suscitant de redoutables encombrements autour de 8 heures et de 18 heures. (67)

Voici donc près de deux tiers de la population du Var massés sur moins du quart de la superficie. On attendrait une polarisation totale du département sur ce puissant foyer. Or il n'en est rien. Sur le plan bancaire par exemple, seul des trois grandes banques, le Crédit Lyonnais voit tous ses guichets varois dépendre de Toulon ; en ce qui concerne la Société Générale, Saint-Raphaël, relié directement à Paris, rayonne sur tout l'est du département jusqu'à Cavalaire inclus ; il en est de même pour la BNP par l'intermédiaire de Cannes. (68) Au point de vue judiciaire le département est partagé entre deux tribunaux de grande instance, Draguignan dont dépendent les tribunaux d'instance de Fréjus et de Brignoles, et Toulon dont dépend le tribunal d'instance d'Hyères. Il y a par ailleurs cinq tribunaux de commerce, Toulon, Brignoles, Draguignan, Fréjus et Saint-Tropez. Même après le transfert de la préfecture en 1974 plusieurs services départementaux sont restés à Draguignan. Le très bon équipement des hôpitaux de Saint-Raphaël et de Draguignan fait que l'est du département ignore Toulon et se rend à Nice s'il faut des soins plus approfondis. On ne trouve à Toulon qu'à peine plus de la moitié des experts-comptables, des bureaux d'études, des agences de voyage, des médecins spécialistes, recensés dans le Var. (69)

Enfin, l'attraction commerciale de la ville n'englobe la zone de Brignoles et de Draguignan que pour certains achats très particuliers. L'étude faite en 1987 par la Chambre de Commerce et d'Industrie montre que de Draguignan il y a plus d'évasion commerciale vers les Alpes-Maritimes (7 % pour l'équipement de la personne) que vers Toulon (1,5 %). L'emprise toulonnaise est plus forte sur Brignoles (13.5 % de ses achats, 27 % de ceux qui concernent l'équipement de la personne), mais elle est à nouveau très faible sur Saint-Maximin (1,5 et 3 %) qui se tourne tout à fait vers les Bouches-du-Rhône (25 et 57 %) • Au total l'attraction dominante de Toulon pour les achats non alimentaires ne dépasse que de peu les limites de l'aire des migrations alternantes ; elle n'englobe que très partiellement Brignoles au nord et ne dépasse pas Cavalaire à l'est. (70)

On ne peut donc parler d'une polarisation générale du Var par Toulon. C'est ce qu'exprime fort bien la carte des trafics routiers parue dans l'Atlas de Provence-Alpes-Côte d'Azur (carte F 3) : les forts trafics issus de Toulon s'amenuisent vers l'ouest dès le Camp ; la circulation sur la nationale 97 se réduit dès Carnoules et le trafic côtier (hors saison) dès le Lavandou. Le trait dominant de la circulation routière dans le Var est constitué par la nationale 7 et l'autoroute qui la double ; il s'agit d'un trafic interrégional qui échappe à Toulon. Le chemin de fer avait fait la fortune de la grande ville varoise. Le règne de l'automobile la met de nouveau à l'écart des courants majeurs.

Qu'en est-il alors des autres centres urbains ? Une première observation s'impose : les petits noyaux des cellules d'avant 1860 ne comptent plus guère. Rians, Payence attirent toujours quelques localités des alentours par leurs marchés, mais ce ne sont que de gros villages ; Comps qui avait eu presque 1 000 habitants n'en a plus que 270. Même Aups dont on a dit l'importance ancienne n'est remonté qu'à 1 800 habitants en 1990 après être tombé à 1 300- Barjols, depuis l'arrêt de ses industries, plafonne autour de 2 000 habitants et son équipement commercial assez diversifié est vieilli. Plus au sud La Roquebrussanne (1 200 habitants en 1990) s'est fait supplanter au sein de sa cellule par Garéoult, plus central, qui a connu une brutale ascension jusqu'à 3 400 habitants, avec guichet bancaire, collège, supermarché, etc. Saint-Maximin a pris brusquement une grande importance (9 600 habitants en 1990 contre 2 500 en 1911, 1936 et 1954). Il complète Brignoles comme centre commercial desservant l'ouest du Var, mais ce n'est pas un pôle attractif de main

d'oeuvre ; bien au contraire, en 1982, 600 travailleurs le quittaient chaque matin et se dirigeaient en majorité sur Aix et Marseille. Parmi les petits centres du Haut-Var et Var moyen deux sont à mettre à part, car il ont conservé ou développé des industries. C'est Salernes (3 000 habitants en 1990), avec ses usines de carrelages déjà signalées, et Le Luc (6 900 habitants) bien connu pour ses fabrications de meubles et qui profite largement de son carrefour routier. Rien donc là de négligeable, mais il s'agit de centres secondaires qui rayonnent tout au plus sur les intervalles laissés par les plus grands.

Le seul domaine où s'est perpétuée une certaine décentralisation des services c'est l'enseignement secondaire. Dans le Haut-Var, Aups, Barjols, Fayence possèdent un collège ; de même dans le Var moyen, Saint-Maximin, Garéoult, Le Luc, Lorgues, Vidauban, Les Arcs, Le Muy. Le collège d'Aups rayonne sur 10 communes, celui de Barjols sur 13, celui de Fayence sur 6. Un certain effort est d'ailleurs déployé depuis quelque temps pour réveiller la vie culturelle de l'intérieur du département. Le modeste Aups a sa bibliothèque, son musée ; Barjols voit se multiplier les maisons à vendre, mais il y a un cinéma, une belle bibliothèque municipale ; Le Luc possède un musée historique du Centre-Var et un musée régional du Timbre ; Mazaugues, Entrecasteaux organisent de brillants festivals de musique. Même l'extrême nord du Var, tout dépeuplé qu'il est, s'anime. Un syndicat mixte d'aménagement de la région du Verdon s'est constitué pour mettre en valeur les deux rives du "Colorado français" ; il couvre 59 communes du Var (de Rians à Comps) et des Alpes de Haute-Provence. (71) De leur côté, les huit communes du canton de Fayence ont obtenu un "contrat national de pays" destiné à promouvoir des emplois nouveaux et à améliorer les conditions de vie. (72)

S'agissant maintenant des vraies villes, on mettra d'abord à part celles de l'intérieur, et pour commencer trois anciennes "villes agricoles" qui avaient dû leur importance à la présence d'une bourgeoisie rentière du sol. C'est Brignoles (5 000 habitants en 1936, 11 800 en 1990) dont la population avait légèrement baissé jusqu'en 1911. Lorgues qui était tombé à 2 700 habitants en 1936, après avoir dépassé les 5 000 et qui remonte lentement (6 700 habitants en 1990), enfin Hyères dont l'ascension, grâce au relais du tourisme, avait été continue et qui connaît depuis 1982 une vive accélération, frisant les 50 000 en 1990. Hyères est inclus, on l'a vu, dans l'aire toulonnaise, mais constitue un pôle attractif autonome. Tout en maintenant tant bien que mal face à l'urbanisation envahissante une production florale et maraîchère sous serres, la ville a développé des fonctions multiples, tourisme, enseignement (lycée classique, lycée agricole, lycée hôtelier, école d'infirmières), établissements de soins, de convalescence et de retraite, base aéronavale. Cette dernière lui a permis de disposer d'un aéroport, géré par la Chambre de commerce de Toulon, avec des liaisons sur Paris, Lille, la Corse et une croissance record de trafic. Ceux des grands hôtels de luxe qui n'ont pas été détruits abritent lycée, appartements, services municipaux... Et les somptueuses villas d'il y a cent ans sont aujourd'hui noyées dans une urbanisation anarchique et peu esthétique.

Brignoles avait été en 1907 le foyer du rassemblement de la colère vigneronne. Redevenue sous-préfecture en 1974 après avoir cessé de l'être en 1926, la ville est animée et profite du trafic de la nationale 7. L'INSEE en fait le centre d'une "zone d'emploi" où vivent 75 000 personnes en 1990. Lorgues avait été dominée par ses grands propriétaires dont les belles demeures attestent un passé bien oublié. Mais la présence d'un lycée, ainsi qu'à Brignoles, lui confère encore une certaine importance.

Draguignan aussi avait été au départ un de ces centres urbains nés des besoins d'un bassin d'agriculture riche. La présence des services préfectoraux lui a permis de maintenir sa population autour de 10 000 habitants jusqu'en 1936, malgré le déclin des petites industries anciennes.

Puis ce fut un essor rapide qui n'a pas pâti du transfert à Toulon de la préfecture grâce à l'installation d'une grande école d'artillerie. On y trouve en outre une antenne de l'université de Toulon avec 250 étudiants en droit, quelques commerces de luxe, une grande base de loisirs, un musée des arts et traditions populaires, un théâtre de 1 100 places, un hôpital moderne. Les 30 000 habitants ont été dépassés en 1990. La ville en 1982 attirait quotidiennement près de 3 000 travailleurs venus d'autres communes, mais elle en envoyait moitié autant au dehors. En additionnant la population de toutes les communes constituant la "zone d'emploi" de Draguignan, l'INSEE arrive pour 1990 à un total de 90 700. Enfin, pour ce qui est de l'attraction commerciale Draguignan, complété par l'hypermarché de Trans, rayonne sur tout le nord-est du département. L'enquête effectuée par la Chambre de Commerce de Toulon en 1987 le montre, sans cacher une certaine évasion commerciale, surtout sensible pour les achats relatifs à l'équipement de la personne de Draguignan 9 % vers Fréjus-Saint-Raphaël, 5 % vers Toulon, 7 % vers les Alpes-Maritimes.

Reste le littoral. En dehors de Toulon, le seul port varois qui ait eu une réelle activité dès la fin du Moyen Age est Saint-Tropez. Jusqu'au début de ce siècle cette valeureuse petite cité avait possédé son école de capitaines au long cours et armé à la fois pour le cabotage et pour les Echelles du Levant. Elle était par ailleurs le débouché maritime de la petite plaine littorale du Freinet. Son pittoresque y attira très tôt artistes et littérateurs, puis elle devint le haut lieu que l'on sait du snobisme cosmopolite, cependant que disparaissaient les fonctions traditionnelles. L'exiguïté du territoire communal fait que les 3 500 habitants du XIXe siècle n'ont guère dépassé les 5 000 aujourd'hui. Mais Saint-Tropez commande l'ensemble de ce qu'on appelle "le golfe", qui représente plus de 30 000 habitants, avec un lycée, trois collèges, une importante usine de torpilles, des activités artisanales pleines de santé à Cogolin, la célèbre "marina" de Port-Grimaud, etc.

Fréjus dont le port romain s'était ensablé avait trouvé un site portuaire de remplacement dans le village voisin de Saint-Raphaël. Celui-ci s'est mis à grandir rapidement à la fin du siècle dernier, stimulé par les premières villégiatures hivernales. Les agglomérations ont fini par se souder, groupant 20 000 habitants en 1936, 50 000 en 1975, 70 000 en 1990. Cette croissance foudroyante ne s'explique pas seulement par le tourisme, mais aussi par la conjonction, en ce seul point de la côte varoise, de la voie ferrée Paris-Nice et de la grande traversée routière et autoroutière. C'est pourquoi de vastes zones d'entrepôts et de petites usines se sont développées en amont de Fréjus, sur Puget-sur-Argens et Roquebrune. La zone d'emploi groupe 137 000 personnes en 1990, en accroissement de 46 % depuis 1975, contre 20 % seulement pour la zone toulonnaise, nettement moins bien située. L'attraction commerciale englobe tout l'est du département, atteignant Sainte-Maxime au sud-ouest, avec une forte évasion vers les Alpes-Maritimes (jusqu'à 13 % à Saint-Raphaël pour les achats concernant l'équipement de la personne). Le fait qu'il y ait là deux administrations municipales, inévitablement concurrentes, rend plus difficile la réalisation d'un aménagement rationnel de l'espace urbain, mais n'exclut nullement quelques belles opérations, telles que la nouvelle gare de Saint-Raphaël ou la résurrection du port romain de Fréjus sous la forme d'une attrayante "marina".

En dehors de ces quelques villes, c'est le littoral varois presque entier qui connaît depuis plusieurs décennies un processus d'urbanisation. Les rares noyaux villageois qui se trouvaient proches de la mer ont été noyés sous les lotissements et les terrains de camping. Plus récemment des ports de plaisance, gagnés sur le domaine maritime, se sont multipliés. Cette urbanisation est moins avancée que celle de la Côte d'Azur, mais elle progresse aujourd'hui rapidement. Certaines localités comme Saint-Cyr, Bandol, Sanary, Le Lavandou, Sainte-Maxime dépassent les 5 000 habitants. Rares sont les municipalités qui résistent à la séduction des promoteurs. L'Etat s'efforce de freiner la progression du béton par des règlements d'urbanisme souvent violés et par le gel de certains secteurs côtiers achetés par le Conservatoire du littoral. Mais chaque année la fréquentation estivale est plus importante, les routes plus encombrées, les plages plus surpeuplées, cependant que ces localités côtières qui ne sont ni des villages, ni des villes connaissent durant les mois d'hiver une léthargie navrante et un inévitable chômage saisonnier.

Au total le littoral varois, aire toulonnaise comprise, abrite en 1990, 619 000 habitants, soit 76 % de la population départementale. Mais on l'a vu, cet énorme pourcentage commence à diminuer : en 1968, il était de 80 %.

## **VI. UN AVENIR POUR LE VAR**

En 1991 le Conseil général du Var a présenté un schéma départemental d'orientation et d'aménagement. Il distingue dix "bassins" qui devraient faire chacun l'objet d'un aménagement cohérent. Cinq d'entre eux sont caractérisés par leurs aptitudes essentiellement touristiques : trois secteurs côtiers (côte ouest, Maures, golfe de Saint-Tropez) et deux montagnards (le pays de Fayence et celui du Verdon-Artuby) ; quatre présentent des possibilités plus diverses : la "Dracénie", l'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël "ouverte sur l'avenir", le Centre Var, le pays brignolais ; enfin l'agglomération toulonnaise, considérée comme le centre du tout. Plutôt que d'envisager successivement ces dix bassins dont l'individualité est assez vague, on se demandera quelles sont les perspectives d'avenir de l'ensemble du Var dans les dix ou vingt ans qui viennent.

L'atout majeur, que le Var partage avec toute la côte méditerranéenne, est évidemment le climat. L'ensoleillement, la douceur des hivers exercent sur les populations nordiques une sorte de fascination ; on a dit plus haut les deux façons dont ce climat a été valorisé, selon qu'il s'agit du littoral ou de l'intérieur du pays. Un autre atout du Var est son moindre encombrement, même sur la côte, par comparaison avec les conurbations niçoise et marseillaise, et par conséquent la moindre surenchère sur le sol à bâtir. Déjà dans le Var moyen les densités de population sont modérées, se tenant entre 25 et 40 dans les communes rurales ; elles sont très faibles dans le Haut-Var, même après la reprise démographique de ces trente dernières années : 4 habitants au kilomètre carré dans le canton de Comps, 9 dans celui d'Aups, 14 dans celui de Tavernes.

Cet avantage climatique combiné avec une plus grande perméabilité de l'espace expliquent que le Var détienne depuis 1968 le record de France de l'expansion démographique, ses gains de population résultant pour 90 % d'excédents d'immigration. Encore entre 1982 et 1990 les arrivées dans le Var l'ont emporté de 96 000 individus sur les départs. Tous ces "forains" qui ne sont plus majoritairement des méditerranéens ont incontestablement réveillé les Varois, mais ils posent un problème d'intégration. Yves Rinaudo qui est sans doute le meilleur connaisseur du monde rural varois contemporain insiste sur la "capacité du Var d'accepter l'étranger", son aptitude à "intégrer la nouveauté" au sein de ses campagnes urbanisées. (73) Mais cette capacité a ses limites et elles sont parfois dépassées. Ce pourrait bien être ainsi que s'expliquerait le recul du vieux parti socialiste varois : en 1937 la droite ne détenait que deux sièges au Conseil général (cantons d'Hyères et de Toulon 2e) ; en 1990, elle est en passe de les accaparer tous, les socialistes ne se maintenant, difficilement, qu'au centre du département, resté plus près de la vieille agriculture et où les retraités, majoritairement conservateurs, sont moins nombreux (cantons de Rians, Le Luc, Lorgues, Les Arcs, Callas, Le Muy). Du moins l'arrivée des nouveaux venus entraîne-t-elle par leur seule présence un développement du secteur tertiaire, commerces et services. Mais en même temps la population vieillit : 23,6 % de plus de 59 ans dans le Var, contre 18,5 % dans la France entière. Pour fonctionner sainement le système a besoin d'une valeur ajoutée par des activités de production. Or les perspectives sont maigres, ainsi qu'on va le voir.

L'agriculture n'occupait en 1982 que 5,7 % des actifs varois, mais encore 14 % dans l'arrondissement de Brignoles. On a déjà dit la brillante réussite du vignoble. Il devra encore s'améliorer et il le fera d'autant plus facilement que la clientèle touristique ne cesse de grandir. Mais la concentration croissante des exploitations ne permettra pas de grossir la main d'oeuvre, bien au contraire. L'autre point fort de l'agriculture varoise, la fleur, a elle toutes les chances de progresser encore, à mesure qu'elle se fait évincer de la région niçoise surpeuplée. L'extension de l'irrigation par le canal de Provence, l'agrandissement des marchés d'Ollioules et surtout d'Hyères devraient être un objectif prioritaire. Quant à l'oléiculture elle se réveille dans le Haut-Var qui met aussi à profit d'autres spécialités, miel, truffes, etc. Bref la valorisation par l'agriculture des atouts climatiques est en bonne voie, sans qu'on puisse en attendre une augmentation du nombre des emplois, si ce n'est par la multiplication des jardiniers-paysagistes liée à l'installation d'ex-citadins dans des pavillons péri-urbains.

Et l'industrie ? Là est le point faible. De très loin en tête, bien entendu, vient "l'industrie" touristique. Elle n'a cessé de progresser et progressera encore, malgré les efforts déployés pour freiner le bétonnage de la côte. Le Var vient en tête des départements français pour la fréquentation (mais non pour la dépense par estivant). On peut attendre des progrès du côté de l'allongement de la saison touristique, de l'essor du tourisme de congrès et de troisième âge et surtout, à mesure que la saturation du littoral va se faire sentir, du côté de l'épaississement de la frange touristique. L'équipement de stations de l'intérieur en piscines, tennis, golfs, centres de vol à voile, ainsi qu'en hôtels et campings permettrait d'augmenter encore considérablement la capacité d'accueil et l'attractivité du département. C'est bien ce qui s'amorce et qui explique en partie la santé démographique du Haut-Var.

Mais l'activité touristique s'apparente plus à un éventail de services offerts qu'à des fonctions productives. Si l'on ne considère que ces dernières on s'aperçoit, par exemple, qu'entre 1986 et 1988, 14 000 emplois ont été créés dans le Var, dont seulement 700 dans l'industrie, 2300 dans le bâtiment et tout le reste dans le commerce et les services. Quand on évoque les centaines de petits ateliers autrefois dispersés sur tout le territoire varois, on a peine à admettre le désert industriel qui, sur les cartes de l'Atlas de Provence-Côte d'Azur, sépare l'aire niçoise de l'aire marseillaise. Et ces dernières années ont encore marqué un recul, avec l'arrêt de l'exploitation de la bauxite, la fermeture des tanneries de Barjols, des constructions navales de La Seyne, de l'aciérie Sudacier de La Valette et bientôt celle de l'usine d'armement de La Londe.

Que reste-t-il ? D'abord évidemment le bâtiment et les travaux publics, secteur pour lequel le Var bat tous les records, avec en 1989 plus de 20 000 demandes de construction de logements, soit un doublement par rapport à 1983. (7\*0 Puis quantité de petites unités de production agro-alimentaire, avec près de 4 000 actifs, une production de carrelages et autres matériaux de construction à Salernes et à Varages (environ 1 000 actifs), ce qui subsiste de la construction navale et des usines d'armement de Toulon, La Seyne et Saint-Tropez, représentant moins de 20 000 salariés. C'est peu de chose. Avec l'afflux continu d'immigrants, le Var réussit ce paradoxe d'être à la fois, dans sa région, en tête pour le chômage et pour la création d'emplois (tertiaires !).

Cependant des perspectives nouvelles s'ouvrent. Toulon s'oriente avec détermination vers les techniques de pointe concernant l'exploration de la mer. D'autre part, dans les années 80 ont été créées des zones d'entreprises bénéficiant d'une voirie préétablie et de divers avantages fiscaux : 18 hectares à La Farlède, aux portes de Toulon ; deux fois 20 hectares autour de La Seyne ; et surtout 240 hectares viabilisés en 1990 sur le plateau de Signes. C'est là qu'il se passe le plus de choses : apparition de la chimie fine, avec notamment la grande firme américaine Merck, d'autres unités pharmaceutiques ou alimentaires, avec plus de 500 emplois créés en quatre ans. Enfin, mais il ne s'agit encore que d'un projet assez vague, il est question d'une extension dans le Var du grand complexe de recherche appliquée de Sophia Antipolis qui commence à être à l'étroit dans les Alpes-Maritimes. Ce "Sophia Estérel" s'étendrait sur plus de 4 000 hectares répartis entre La Motte, Le Muy et Roquebrune, c'est-à-dire entre Fréjus et Draguignan. Donc les seuls projets importants se situent aux extrémités occidentale et orientale du département. Le plateau de Signes, mal relié à Toulon, fait bien plutôt figure d'une extension de l'aire marseillaise. Quant à l'extension de Sophia Antipolis elle se ferait à 40 kilomètres de Cannes, mais à 75 de Toulon.

Ne va-t-on pas vers un écartèlement du Var entre les deux puissants foyers qui l'encadrent et qui préfigurent une partie de ce qu'on a pu appeler la "Californie de l'Europe" ? L'hypothèse n'est pas déraisonnable, lorsqu'on voit des centaines de "navetteurs" quitter chaque matin les cantons de Saint-Maximin et de Rians pour aller travailler à Marseille, à Aix, à Gardanne, ainsi que l'évasion commerciale de l'ouest varois vers ces villes. La croissance exceptionnellement rapide de la population dans ces deux cantons suggère que "l'aire marseillaise" déborde là sur le Var. Du côté oriental on le sent moins, à cause de l'obstacle opposé par l'Estérel. Néanmoins l'évasion commerciale et les migrations quotidiennes de travail vers Cannes et Nice sont significatives.

Il est certain que le Var, malgré ses 800 000 habitants, apparaît économiquement faible par rapport aux deux départements encadrants : un seul établissement industriel de plus de 500 salariés contre 10 dans les Alpes-Maritimes et 20 dans les Bouches-du-Rhône ; aucun établissement commercial de plus 500 salariés contre, respectivement, 3 et 6 ; 18 de 100 à 500 salariés contre 30 et 36. Le trafic ferroviaire marchandises représente moins de 1 million de tonnes par an, contre plus de 16 millions dans les Bouches-du-Rhône ; celui du port de Toulon 180 000 tonnes contre 400 000 à Nice et 93 millions à Marseille. (75) La carte de la circulation routière est dominée par l'axe Aix-Nice qui traverse le Var presque en étranger ; de Toulon des flux routiers assez puissants s'échappent, mais ils diminuent d'intensité au bout de 30 à 40 kilomètres. Si se concrétise un jour le projet de train à grande vitesse reliant Gênes à Barcelone, il est infiniment probable qu'il ne passera pas par Toulon, mais qu'il épousera la grande magistrale autoroutière, en ne s'arrêtant probablement qu'à Saint-Raphaël.

C'est donc bien la faiblesse et la marginalisation de Toulon qui sont en cause. Malgré ses quelque 300 000 habitants et les 450 000 de "l'aire", ce qui en fait la Se ou la Ile agglomération urbaine française selon les critères adoptés pour les délimiter, Toulon n'a pas réussi à intégrer son département. S'il y a là autant de monde, c'est l'effet, non de la puissance économique, mais des mécanismes analysés plus haut. Mais ceux-ci s'arrêteront un jour ; déjà ils se ralentissent au coeur de l'agglomération.

Si l'on veut maintenir en bonne santé ce grand Toulon qui est aujourd'hui plein de sève, mais dont la croissance est assez artificielle, il est urgent de renforcer son prestige et son assise économique. Le problème n'a pas échappé à ses dirigeants. La Chambre de commerce déplorait en 1990 l'absence de notoriété internationale de la ville et l'insuffisance de son équipement hôtelier, (76) alors que déjà commençait un énorme effort de réhabilitation du centre, le renforcement de l'université, la création d'une médiathèque, d'un grand auditorium, d'un palais des congrès. Après l'explosion urbanistique d'il y a cent ans, il y a là un nouveau souffle succédant à des décennies de laisser-aller. Mais il faudrait aussi accroître les emplois industriels et plus encore faciliter la circulation. La question des accès immédiats et de la traversée autoroutière souterraine est en cours de traitement, mais ce sera encore long. L'autoroute qui vient de s'achever jusqu'au Luc va favoriser le rayonnement vers Draguignan. Plus urgent encore serait l'établissement d'une liaison rapide avec Brignoles et au-delà. Toulon n'a pas fini de pâtir des barrières montagneuses qui le coupent de son arrière-pays. Mieux relié au reste du monde, il pourrait jouer un rôle que beaucoup de Toulonnais s'imaginent être déjà le sien, celui d'un relais dans la chaîne de "technopoles" qui tend à border le littoral de la Méditerranée occidentale.

En définitive le principal problème du Var est la présence de cette énorme ville qui est presque une aberration, mais qu'on ne peut condamner au dépérissement et qui n'en a nulle envie.

Quant au reste du département, il apparaît comme un espace de campagnes, de loisirs et d'évasion, intercalé entre Nice et Marseille, avec quelques points forts, un littoral surpeuplé en été, trop vide en hiver, un ensemble Draguignan-Saint-Raphaël qui, plus facilement sans doute que Toulon et en liaison avec Nice, développera la recherche et l'industrie. Ailleurs, toutes proportions gardées, on retrouve aujourd'hui ce qu'était, voici deux cents ans, cette extrémité orientale du comté de Provence, moins prestigieux dans ses villes et ses monuments que le Bas-Rhône, mais propre à cultiver la douceur de la vie. Site des villages, routes tortueuses, oliveraies gris-argent, écorchés de terre rouge, bosquets de pins d'Alep, ici et là une ferme en ruines, deux ou trois cyprès... Aménité des gens sur qui la Méditerranée a déteint, terrasses de bistrot ombragées d'une treille, les vieux discutant sur la place... A proximité le lac de Sainte-Croix, la chânaie de Vérignon, le plateau de Tourtour, le belvédère de Mons... Un danger : la prolifération des pavillons banals ou faussement provençaux ; mais quelques jeunes architectes se préoccupent du problème. O fortunatos nimium... (77)

### **POST-SCRIPTUM**

Quelques faits nouveaux sont intervenus depuis la remise du manuscrit du présent article, notamment l'ouverture de la nouvelle route de Cuers à Brignoles et l'abandon par la firme Merck du projet d'installation à Signes. Lors des élections de 1992 le parti socialiste a perdu les cantons du Luc, de Lorgues et du Muy.

## NOTES

- 1) PAPON (abbé), Voyages en Provence, Paris 1787, p. 83
- 2) OZOUF-MARIGNIER (Marie-Vie), La formation des départements, Paris, EHSS, 1989. t. IV, 1, p.30
- 3) AGULHON (Maurice), La vie sociale en Provence intérieure au lendemain de la Révolution, Paris 1970, p. 380
- 4) Annales du Sud-Est varois, t. XIV, Fréjus 1989, p.67
- 5) POUPE (E.), Le département du Var 1790-an VIII, Cannes 1933. P.20
- 6) ARRECKX (M.), Un combat pour le Var, Edisud, 1990, p.23
- 7) PAPON, ouvr. cité, p.221

ALLEAUME (Ch.), Le département du Var au début du XIXe siècle, Draguignan, 1937. P-17 et MARGUERITTE (M.) et PERRONET (M.) La Révolution dans le Var, 1989. P-82

- 8) OZOUF-MARIGNIER, ouvr. cité, p.114
- 9) FAUCHET, Statistique du département du Var, Draguignan, 1800
- 10) SENEQUIER (E.), Toulon chef-lieu du Var, Toulon 1861, p.41 et suiv.
- 11) MAZAS (A.). La Provence et le Languedoc divisés en départements, Paris 1848, p.55
- 12) POUPE (E.), ouvr. cité, p.507

13 bis) Cependant Paul CASTELA note que la vraie frontière de "civilisation" entre la Provence et le Piémont était bien le fleuve Var (voir colloque de Nice sur "les limites départementales", 1987. p.233)

- 13) AGULHON (M.), ouvr. cité, p.3
- 14) Outre AGULHON, voir RINAUDO (Yves), Les paysans du Var (fin XIXe-début du XXe siècle), Lille, 1982 et BELLENFANT et RINAUDO, Le Var au XIXe siècle, CDDP, Toulon, 1990
- 15) GARCIN (E.), Dictionnaire historique et topographique de la Provence, Hyères, 1834
- 16) REVERDY (G.), Atlas historique des routes de France, Paris, 1986
- 17) Atlas historique de la Révolution française, EHSS, Paris, 1987
- 18) TEISSIER (O.), Statistique du Var, 1855, P- 124

- 19) Délibération du Conseil municipal de Sainte-Maxime, citée par DE GERMOND (J.D.), Histoire de Sainte-Maxime, 1986, p.51
- 20) AGULHON (M.), ouvr. cité, pour tout le paragraphe
- 21) VERRION, Réponse à E. Senequier, 1861, p.31 (Bibl. Hyères, FP339)
- 22) NARDIN (L.), Lorgues, cité franche de Provence, Draguignan, 1972, p.311
- 23) Atlas historique de la Révolution française, t.I, 1987, p.68
- 25) MARGUERITTE (M.), Histoire des Varois, Nice, 1977, P-68
- 24) MARTINELLI (B.), Une communauté rurale de Provence face au changement. Pourrières et ses environs, Paris, 1983, P"36
- 25) FERRIER (J.P.) et RINAUDO (Y.), "Le Var, permanences et modernité" in Cahiers de la Méditerranée, Nice, 1981, p.46
- 26) Le Var historique et géographique, année 1922, Draguignan, p.157
- 27) BARRIERE (S.), Annales du Sud-Est varois, t.XIV, 1989, p.89, MORY (F.), Destins varois, Toulouse, 1972
- 30) MARTINELLI (B.), ouvr. cité, p.48
- 31) D'après les listes nominatives des recensements quinquennaux qui ne donnent les lieux de naissance qu'à partir de cette date
- 32) On s'est appuyé sur NOYON, Statistique du Var, 1838. Pour les foires, on a pris la liste donnée par l'Atlas historique de Provence, pi.122
- 33) MILLIN (A.L.), Voyage dans le Midi de la France, 1808, t.3, P-41
- 34) TEISSIER (O.), Histoire de la commune de Cotignac, Marseille, 1860, P. 192
- 35) KAYSER (B.), Villes et campagnes de la Côte d'Azur, Monaco, 1958, p.69
- 36) NARDIN (L.), ouvr. cité, pages 158 et 270
- 37) AGULHON (M.), La République au village, Paris, 1979. P-376 et suiv.
- 38) MERIMEE (Prosper), Correspondance générale, Paris, 1941, t.I, lettre de 1834
- 39) GARCIN (E.), ouvr. cité. 1979
- 40) AGULHON (M.), ouvr. cité, 1979
- 41) HUGO (A.). France pittoresque. Le département du Var, Paris, 1835, p.204

- 42) JUILLARD (E.), "Climatisme et accessibilité. Les trois périodes de la croissance d'Hyères aux XIXe-XXe siècles", in mélanges Sporck, Liège, 1987
- 43) NOYON, Statistique du Var, 1838, p.557
- 44) VERRION, ouvr. cité, p.18
- 45) MARGUERITTE (M.), ouvr. cité, p.71
- 46) HUGO (A.), ouvr. cité, p.207
- 47) NOYON, ouvr. cité, p.382
- 48) SENEQUIER (E.), ouvr. Cité
- 49) VERRION, ouvr. cité, p.18
- 50) Le Var au XIXe siècle, CDDP VAR, 1990, p.137
- 51) I.N.S.E.E., recensement de 1990
- 52) Tout cela d'après Yves RINAUDO, ouvr. cité p.77
- 53) CDDP, ouvr. cité, p.77 et pour Hyères E. JUILLARD, ouvr. Cité
- 54) BANAUDO (José), Le siècle du train des pignes, Breil, 1991. p.35,52,68
- 55) Nice-Matin du 13 mars 1991
- 56) Voir en particulier RINAUDO, ouvr. cité 1982
- 57) LIVET (Roger), Habitat rural et structure agraire en Basse Provence, Aix, 1962, p.382
- 58) MARTINELLI, ouvr. cité, p.76
- 59) RINAUDO (Y.), ouvr. cité, 1982, p.32 et suiv.
- 60) CDDP, ouvr. Cité
- 61) REPARAZ (A. de), "Un vignoble méditerranéen français : l'exemple du Var", in Méditerranée, 3, 1988, p.21-28
- 62) FERRIER (J.P), Leçons du territoire, nouvelle géographie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Aix, 1983, p.242
- 63) Voir un essai de chiffrage des effectifs d'estivants dans JUILLARD (E.), "La côte des Maures" in Revue de géographie alpine, 1957

64) Ces calculs, évidemment très approximatifs, s'appuient sur des données fournies par l'I.N.S.E.E. : Provence-Côte d'Azur, 1991- Depuis lors le "plan-programme 1992" du Conseil général du Var (Nice-Matin du 26 nov. 1991) fait état d'un chiffre très supérieur : 5<sup>^</sup> millions de nuitées en juillet-août 1991. ce qui représenterait une moyenne de plus de 800 000 estivants présents chaque jour dans le département pendant ces deux mois.

65) AGULHON (M.), Histoire de Toulon, 1980, p.224

66) ARRECKX (M.), ouvr. cité, p.211

67) Interprétation de données fournies par l'INSEE : Provence-Alpes-Côte d'Azur, 1990

68) Atlas de Provence Côte d'Azur, Aix, s.d., pi. H2

69) D'après les "Pages jaunes" de l'annuaire téléphonique, source évidemment très imparfaite

70) BARBIER (B.), Les zones d'attraction commerciale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 1965. et Atlas de Provence-Côte d'Azur

71) RAMBAUD (J.), En Provence avec Le Monde, 2e vol., p.99

72) LANGEVIN (Ph.), L'économie provençale, Aix, 1981. t.2, p.73

73) FERRIER et RINAUDO, ouvr. cité, p.3-7

74) Var Matin du 10 avril 1990

75) Tous ces chiffres d'après l'INSEE : données économiques et sociales, Provence-Côte d'Azur, 1990

76) Var Matin du 13 juin 1990

77) Pour s'initier aux charmes de la moitié septentrionale du Var, on se reportera avec profit au recueil publié en 1989 chez Edisud par B. DUPLESSIS, M. FRAISSET et R. CELLIER sous le titre Le Var des collines. Saluons par ailleurs les très louables efforts du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) de Toulon.

## ANNEXES

### Composition des unités subrégionales

#### I. LE LITTORAL

1) l'agglomération toulonnaise au sens étroit du terme, c'est-à-dire les communes de Toulon, La Valette, La Garde, La Seyne, Saint-Mandrier

2) L'aire toulonnaise correspondant à l'essentiel de l'aire actuelle des migrations quotidiennes de travail : le reste du canton de La Valette, les cantons de Six-Fours, Ollioules, La Crau, Hyères, Solliès-Pont

3) Le reste du littoral, divisé en littoral ouest (canton du Beausset), littoral des Maures (cantons de Collobrières, Grimaud, Saint-Tropez) et aire fréjusienne (cantons de Fréjus, Saint-Raphaël, Le Muy)

#### II. LE VAR MOYEN

Il est constitué par les cantons de Besse, Brignoles, Cuers, Draguignan (moins Ampus), Lorgues, Le Luc, La Roquebrussanne, Saint-Maximin. On y a ajouté la commune de Vinon qui appartient en fait à la plaine durancienne commandée par Manosque.

#### III. LE HAUT VAR

1) Le Haut-Var proprement dit groupe les cantons d'Aups (moins Aiguines, Baudinard, Bauduen, Les Salles), de Barjols, Callas, Cotignac, Fayence, (moins Brovès et Mons), Rians (moins Vinon), Salernes, Tavernes (moins Artignosc) et la commune d'Ampus

2) la Montagne : outre le canton de Comps, les communes d'Aiguines, Artignosc, Baudinard, Bauduen, Les Salles, Brovès et Mons.

Ce découpage est fondé sur l'allure générale du relief, corroborée par l'évolution démographique.

## POPULATION PAR UNITE SUBREGIONALE

	1800	1861	1886	1911	1936	1968	1982	1990
Aggl. de Toulon	31 310	101 303	89 185	129 110	184 954	249 201	281 555	280 530
Aire toulonnaise	23 317	32 546	34 337	52 411	61 483	107 157	144 548	167 551
Littoral ouest	12 274	10 719	7 895	8 240	8 135	10 457	16 901	21 726
Littoral Maures	12 867	16 292	18 262	18 552	21 297	33 284	45 609	55 102
Aire fréjusienne	7 797	10 087	13 766	16 587	26 817	55 998	74 886	94 352
<b>Total littoral</b>	<b>87 565</b>	<b>170 947</b>	<b>163 445</b>	<b>224 900</b>	<b>302 686</b>	<b>455 697</b>	<b>563 499</b>	<b>619 261</b>
Var moyen	68 233	81 079	68 484	64 386	65 389	82 835	120 526	147 383
Haut-Var	54 355	54 630	45 356	34 832	28 205	29 747	39 493	47 908
Montagne	7 158	7 517	6 367	4 751	2 929	1 630	1 860	2 241
<b>Total Haut-Var</b>	<b>61 513</b>	<b>62 147</b>	<b>51 723</b>	<b>39 583</b>	<b>31 134</b>	<b>31 377</b>	<b>40 353</b>	<b>49 249</b>
<b>Total département</b>	<b>217 311</b>	<b>314 173</b>	<b>283 652</b>	<b>328 869</b>	<b>399 209</b>	<b>569 909</b>	<b>725 378</b>	<b>815 893</b>
<b>En % du total du département</b>								
Agglo. de Toulon	14,4	32,2	31,4	39,3	46,3	43,7	39,0	34,4
Aire toulonnaise	10,7	10,4	12,1	15,9	15,4	18,8	20,0	20,5
littoral ouest	5,6	3,4	2,8	2,5	2,0	1,8	2,3	2,7
littoral Maures	5,9	5,2	6,4	5,6	5,3	5,8	6,3	6,8
Aire fréjusienne	3,6	3,2	4,8	5,0	6,7	9,8	10,3	11,6
<b>Total littoral</b>	<b>40,3</b>	<b>54,4</b>	<b>57,6</b>	<b>68,4</b>	<b>75,8</b>	<b>80,0</b>	<b>77,7</b>	<b>76,0</b>
Var moyen	31,4	25,8	24,1	19,6	16,4	14,5	16,6	18,1
Haut-Var	25,0	17,4	16,0	10,6	7,1	5,2	5,4	5,8
Montagne	3,3	2,4	2,2	1,4	0,7	0,28	0,26	0,27
<b>Total Haut-Var</b>	<b>28,3</b>	<b>19,8</b>	<b>18,2</b>	<b>12,0</b>	<b>7,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>

## POURCENTAGE D'EVOLUTION

	1800-1861	1861-1886	1886-1911	1911-1936	1936-1968	1968-1990
Aggl. de Toulon	+ 224 %	- 12 %	+ 45 %	+ 43 %	+ 25 %	+ 13 %
Aire toulonnaise	+ 40 %	+ 5 %	+ 53 %	+ 17 %	+ 74 %	+ 56 %
Littoral ouest	- 13 %	- 26 %	+ 4 %	- 1 %	+ 28 %	+ 108 %
Littoral Maures	+ 27 %	+ 12 %	+ 2 %	+ 15 %	+ 56 %	+ 66 %
Aire fréjusienne	+ 29 %	+ 36 %	+ 20 %	+ 62 %	+ 107 %	+ 70 %
<b>Ensemble littoral</b>	<b>+ 95 %</b>	<b>- 4 %</b>	<b>+ 36 %</b>	<b>+ 35 %</b>	<b>+ 50 %</b>	<b>+ 36 %</b>
Var moyen	+ 19 %	- 16 %	- 6 %	+ 2 %	+ 27 %	+ 78 %
Haut-Var	+ 1 %	- 17 %	- 23 %	- 19 %	+ 5 %	+ 58 %
Montagne	+ 5 %	- 15 %	- 29 %	- 38 %	- 44 %	+ 37 %
<b>Ensemble Haut-Var</b>	<b>+ 1 %</b>	<b>- 17 %</b>	<b>- 23 %</b>	<b>- 21 %</b>	<b>- 29 %</b>	<b>+ 57 %</b>
<b>Département</b>	<b>+ 30 %</b>	<b>- 10 %</b>	<b>+ 16 %</b>	<b>+ 21 %</b>	<b>+ 43 %</b>	<b>+ 43 %</b>

N.B. On a éliminé, pour le Haut-Var, les 2 100 militaires recensés en 1982 et 1990 à Montferrât, ainsi que, pour le Var moyen, les 2 000 (en 1982) et 3 280 (en 1990) recensés à Draguignan.

## COMPTES-RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

VERGE-FRANCESCHI (Michel), dir., *Guerre et Commerce en Méditerranée, IX-XXe siècle*, Paris, Henry Veyrier, coll. Kronos, 1991, 450 pages. Ce volume réunit l'essentiel des communications présentées au colloque organisé à Toulon en 1987 par la Commission française d'Histoire maritime.

Ancien étudiant à la faculté des Lettres de Nice où nous avons eu le plaisir de diriger son mémoire de maîtrise sur *Les Officiers de Marine Provençaux au XVIIIe siècle* (1973), Michel Vergé-Franceschi est docteur d'Etat avec une thèse sur *Les Officiers Généraux de la Marine Royale (1715-1774)* publiée en 1990, à la librairie de l'Inde, en 7 volumes. Il a, en outre, fait paraître plusieurs ouvrages - *La Royale au temps de l'Amiral d'Estaing*, 1977, *Campagne de mer sous Louis XIV*, Paris Tallandier, 1991 ; *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris C.N.R.S, 1991- collaboré grandement au *Dictionnaire du Grand siècle (1598-1715)* de François Bluche, 1991. Il est aussi l'auteur d'une trentaine d'articles parus dans diverses revues savantes, notamment la *Revue Historique*, *La Revue Historique des Armées*, *Histoire*, *Economie et Société*, *Recherches Régionales*, etc... Administrateur de la *Commission française d'Histoire maritime*, il a enseigné comme maître de conférences à l'université de Bordeaux III et est actuellement professeur d'Histoire moderne à l'université de Savoie à Chambéry tout en continuant à assister le professeur Jean Meyer au laboratoire d'Histoire maritime de Paris IV.

Dans le présent ouvrage, Michel Vergé-Franceschi donne une brillante introduction et traite *Les Provençaux officiers généraux de la Marine Royale à Toulon (1715-1775)*. C'est à partir de 1741 que le nombre des Provençaux augmente sensiblement parmi les généraux de mer. Cette place des Provençaux devient prépondérante à partir de 1752, pendant et après la Guerre de Sept ans, et annonce la marine de Louis XVI avec Suffren, d'Entrecasteaux et Grasse.

Autre article de portée générale, celui de Timothy Le Goff professeur à l'université de Toronto sur *Les origines des équipages de la Marine de commerce en Méditerranée pendant les guerres du XVIIIe siècle*. L'auteur reconnaît l'élargissement de la zone géographique de recrutement des gens de mer pendant les guerres mais cette tendance ne s'accroît pas à la fin du siècle ; d'autre part, la proportion des étrangers tend à diminuer tout au long du siècle.

Sous le titre *Les Galères de France entre 1661 et 1748*, André Zysberg, professeur à l'université de Caen, présente une étude très complète des galères et des galériens, tant à Toulon qu'à Marseille réalisée grâce à l'application de l'informatique à la recherche historique.

Le volume comporte aussi l'évocation de quelques figures de proue comme celle de *Jacques Coeur* par Thierry Dutour. Ce fils de pelletier de Bourges qui a épousé la fille d'un valet de chambre du duc de Berry profite de l'installation de la cour de Charles VII. Argentier du roi, il lui procure des liquidités et bénéficie, de son côté, d'assignations sur les rentrées fiscales qui lui permettent de donner un grand essor à son commerce méditerranéen. Il tombe en 1451 sous la poussée de concurrents impatientes, mais ce qu'on lui reproche, la confusion de son rôle public et de ses activités privées, n'était pas ignoré antérieurement. Sa chute est un motif de satisfaction pour le peuple et la noblesse ; on a fait rendre gorge à un parvenu.

Autre figure de proue, le chevalier Paul évoqué par Georges Bergoin. Ce personnage aux origines mystérieuses, né rôturier mais chevalier puis commandeur de l'Ordre de Malte, lieutenant général des armées navales et mers du Levant, a semé la terreur parmi les pirates barbaresques, caracolé dans les rues de Paris lors du sacre de Louis XIV avant de le recevoir dans sa cassine de Toulon en février 1660.

Citons aussi Sanson Napollon originaire du Cap Corse. Consul de France à Alep, intendant du port de Marseille, gentilhomme de la Chambre du roi, il négocie avec le sultan et signe avec le dey d'Alger l'accord de septembre 1628 qui décide des échanges d'esclaves et cède à la France un territoire situé à l'ouest de La Calle, *Le Bastion de France*, où il fait de grands travaux jusqu'à sa mort, massacré par les Gênois à Tabarque en mai 1633. Ce *Bastion de France* a fait l'objet d'une étude de Fernand Braudel en 1932 à l'occasion du centenaire de la conquête de l'Algérie.

Il suffit. Ces quelques exemples montrent bien l'intérêt d'un ouvrage qui mérite de nombreux lecteurs.

Maurice BORDES

POUZET (Jean-Claude), *La Résistance mosaïque. Histoire de la Résistance et des Résistants du Pays d'Aix*, Ed. Jeanne Laffitte, Marseille, 1990, 596 pages.

Jean-Claude Pouzet a tiré d'une thèse d'histoire un gros livre retraçant l'histoire de la Résistance dans la région d'Aix-en-Provence. Le récit se déroule selon l'ordre chronologique. Il mène d'une avant-guerre paisible, marquée par une poussée de la gauche en 1936, à une libération mettant un terme à de cruelles épreuves. Quelques 500 enfants du pays aixois ont perdu la vie, l'épuration a été caractérisée par des "bavures", les grands espoirs nés de la Résistance semblent déçus. L'auteur souligne certains points qu'il juge importants : la faible politisation des résistants qui se trouvèrent principalement enrôlés dans les organisations après la guerre, la prédominance de trois mouvements, MUR, ORA, FTPF, la diversité des motivations résistantes, des actions, des affiliations, voire les rivalités, ce qui explique l'expression "mosaïque" utilisée dans le titre de l'ouvrage.

Le lecteur rencontre dans le livre quelques figures de premier plan, notamment Félix Guin, Max Juvénal, René Hostache, Louis Philibert. Mais Jean-Claude Pouzet s'est attaché surtout à évoquer le rôle des résistants modestes dont il a recueilli de nombreux témoignages, abondamment cités. Son étude s'apparente ainsi à une vie quotidienne ou à une chronique, riche d'anecdotes et de vie. Mais ce que le livre gagne en concret, il le perd en hauteur de vue. On attendait une synthèse plus achevée, notamment en ce qui concerne la sociologie des résistants. Le style s'écarte parfois trop des usages universitaires (par exemple : "En France tout finit par une "bouffe", p. 417). Cependant, la sympathie de l'auteur pour son sujet rend l'ouvrage chaleureux et attachant ; celui-ci rendra des services grâce à l'ampleur de la documentation rassemblée.

SADOUIN (Marc), SIRINELLI (Jean-François), VANDENBUSSCHE (Robert), dir., *La politique sociale du général de Gaulle*, Centre d'Histoire de la région du Nord, Université Charles de Gaulle-Lille III, 1990, 345 pages.

Tous les sondages montrent que les Français, quand bien même ils approuvaient globalement l'action du général de Gaulle, jugeaient négativement la politique sociale du régime. De 1962 à 1969, le vote gaulliste des ouvriers ne cessa de régresser. Pourtant le fondateur de la Ve République, sans avoir été un penseur ou un grand réformateur social, a manifesté un vif intérêt pour cette question. C'est dire l'importance du colloque qui s'est réuni à Lille en décembre 1989 pour étudier la politique sociale du général de Gaulle.

Les influences qui se sont exercées sur de Gaulle sont diverses. On peut citer certains thèmes du catholicisme social, une vieille méfiance à l'égard des détenteurs de l'argent et, facteur important chez l'homme pragmatique qu'était le général, les enseignements pratiques tirés de ses expériences successives : l'exercice du métier d'officier, celui-ci étant conçu comme le reflet de la nation, la connaissance de la législation sociale en vigueur dans l'Allemagne bismarckienne, celle-ci étant plus avancée qu'en France, le spectacle du Welfare State britannique, vu comme une école de réalisme, la nécessité de donner au programme social une touche révolutionnaire pour combattre le réactionnaire régime de Vichy, la nécessité de tenir compte des positions du Parti communiste associé au pouvoir à la Libération, la volonté de maintenir la paix sociale sous la Ve République pour pouvoir mener une grande politique nationale.

De Gaulle a cherché une troisième voie entre le libéralisme débridé et le collectivisme liberticide. Il a souhaité organiser une société fondée sur des groupes de producteurs solidaires et construisant en commun une France prospère, sur un patronat acceptant le dialogue et le partage des fruits de la croissance, tous soumis à un Etat fort et impartial arbitre. Dans la pratique, cet idéal devait s'incarner dans l'association capital-travail et la participation, notamment mis en place par les ordonnances de 1959, 1961 et 1967.

Le bilan de la politique sociale de de Gaulle n'est pas négligeable, mais, ni dans la mémoire collective ni dans les faits, ce bilan ne constitue le principal titre de gloire du général. Des imprécisions, des hésitations et des oppositions expliquent ce fait. Les syndicats ont rarement coopéré ; la CFDT, pour sa part, voulait moins aménager la société que la changer. La grande grève des mineurs en 1963 a fortement terni l'image du gouvernement. La participation n'a pas modifié la condition ouvrière car ce sont surtout les entreprises non industrielles qui ont tiré profit des règlements nouveaux. La volonté réformatrice de de Gaulle s'est heurtée aussi aux convictions conservatrices d'une partie de ses troupes.

Sur tous ces points le livre apporte de nombreuses mises au point, des renseignements neufs et précis. Il faut le lire pour mieux comprendre un aspect de la pensée gaullienne considéré à tort comme secondaire.

VEILLON (Dominique), *La mode sous l'occupation*, Payot, Paris, 1990, 284 pages

Avec son livre consacré à la mode féminine durant les années d'occupation, Dominique Veillon étudie un chapitre peu connu de l'histoire de l'économie et des mœurs. Elle montre comment la haute couture française qui rayonnait sur le monde avant la guerre essaya de conserver son rang malgré les difficultés du temps. Les couturiers parisiens réussirent à

ajourner le projet allemand qui voulait les installer de force à Berlin et à Vienne pour détrôner Paris. Les créateurs de mode s'attachèrent à prouver que le maintien de leur activité s'imposait, cela pour permettre au pays d'exporter, pour sauver une industrie incarnant la culture française, pour manifester la confiance en l'avenir.

Mais il fallait tenir compte des pénuries de matières premières, utiliser rayonne et fibranne, semelles de bois et de caoutchouc, inventer des teintures de jambes pour remplacer les bas, tricoter de la layette avec de la laine kaki, imaginer des modèles adaptés aux nouvelles conditions de vie, vêtements chauds pour faire la queue l'hiver ou attendre la fin des alertes dans les caves, tenues légères pour les cyclistes devenus nombreux. La presse féminine, que les Allemands essayaient aussi de contrôler, fournissait conseils et astuces pour résoudre les délicats problèmes du moment. Le régime de Vichy, défenseur de l'ordre moral, tonnait contre l'indécence de jadis et prônait les règles d'une coquetterie sage.

Malgré les entraves, la haute couture resta inventive et brillante. Une partie de sa clientèle, actrices, représentantes de la haute société, augmentée des épouses de dignitaires allemands et de collaborateurs, continua de courir aux présentations de mode. En 1941, il existait 20 000 détentrices de cartes couture délivrées à des personnes payant une surtaxe pour acheter des produits de haute couture ; les dignitaires allemands ne possédaient que 200 de ces cartes.

Sur tous ces aspects, Dominique Veillon apporte de nombreuses précisions. A côté de riches développements consacrés à Paris, elle n'oublie pas la province, surtout Vichy et la Côte d'Azur. Son livre alerte, d'une lecture agréable, montre que les sujets réputés légers ne sont pas les moins profonds.

Ralph SCHOR

DIRECTION  
**ARCHIVES**  
*Votre mémoire*

Centre Administratif Départemental  
06030 NICE CEDEX  
Téléphone : 93 72 20 81