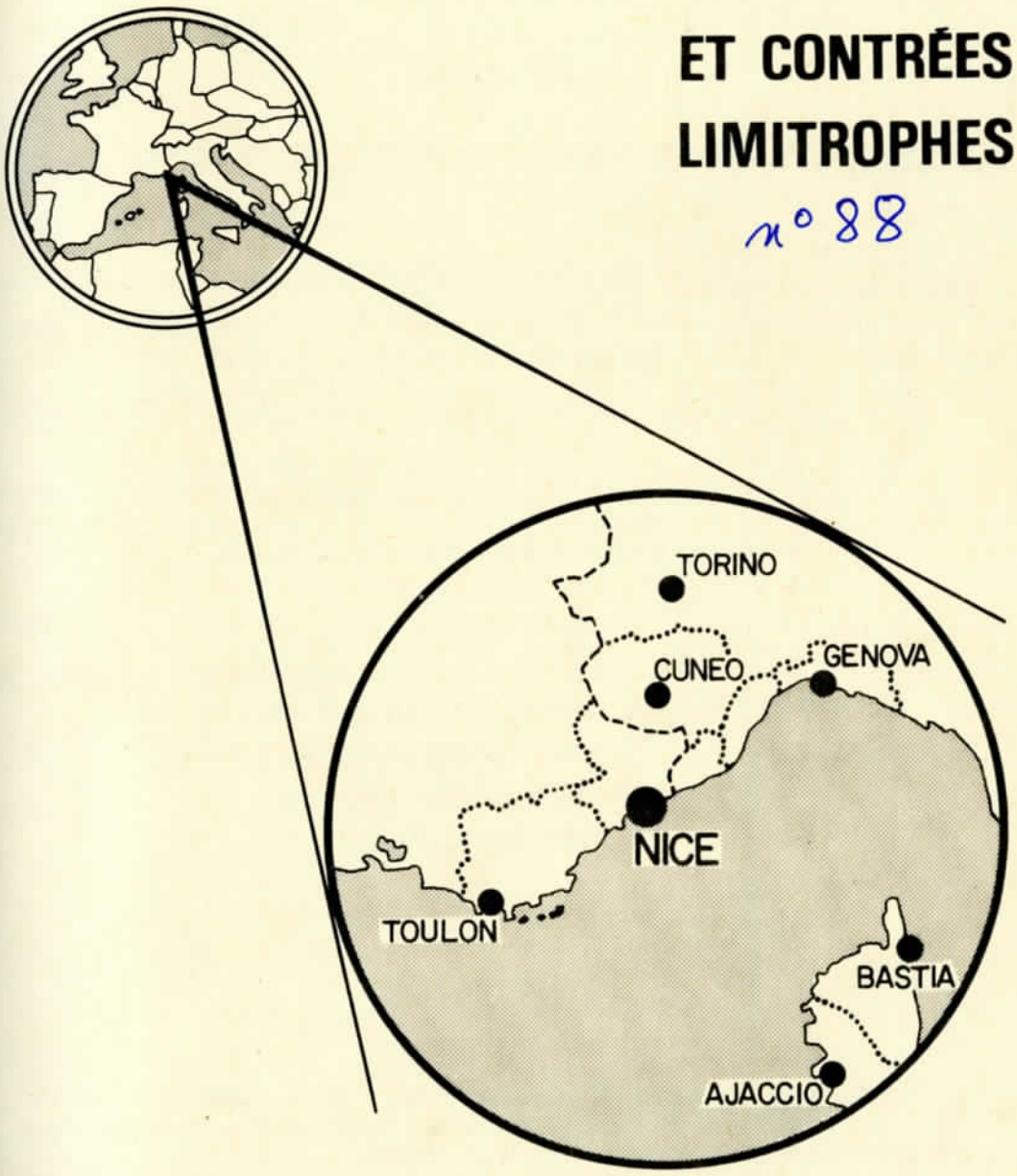
N° 2 1984

RECHERCHES RÉGIONALES

CÔTE D'AZUR ET CONTRÉES LIMITROPHES

n° 88



ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DES ALPES-MARITIMES

RECHERCHES RÉGIONALES
COTE d'AZUR et CONTRÉES LIMITROPHES

BULLETIN TRIMESTRIEL

édité par les

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DES ALPES-MARITIMES

Centre administratif départemental
06036 NICE CEDEX
Tél. (93) 72.20.81

Fondateurs : Etienne DALMASSO, Andrée DEVUN †

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

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 facilitent les études ultérieures.

En assurant la publication de 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.

RECHERCHES REGIONALES

Alpes-Maritimes

et

Contrées limitrophes

25e année

1984 – N°2

Avril-juin

88

SOMMAIRE

La géographie à l'université de Nice
par Loïc ROGNANT p. 2

La desserte de la basse vallée du Var à Nice : transports publics et privés
par Catherine CANO, Luc et Marc VESTRI, Frantz VILLE p. 6

Une « révolution tranquille » en Italie : vacances et tourisme des Italiens, une alternative des années 80
par Loïc ROGNANT p. 30

LA GEOGRAPHIE A L'UNIVERSITE DE NICE

par Loïc ROGNANT

Depuis quinze ans l'ensemble de la géographie universitaire française a été brutalement confronté à l'évolution accélérée des sciences sociales et donc à son propre devenir (nouveaux concepts, nouvelles techniques, nouvelles filières), si ce n'est de façon plus dramatique à sa "survie", tant dans l'enseignement que dans la cité.

Bien que réduite par sa taille, par ses moyens, par son aire d'influence et de recrutement, la géographie de l'Université de Nice apparaît, en bout de compte, comme très active et dynamique dans de très nombreux domaines, parfois mieux connus hors que dans la région !

En effet le champ d'action des enseignants-chercheurs ne se limite pas à la simple Côte d'Azur, si riche que puisse être ce laboratoire de région postindustrielle, région que A. Lipietz compare à la ceinture du Soleil des Etats-Unis d'Amérique ou à la croissance du "Nouveau Sud" américain (1). C'est en fait l'ensemble du bassin méditerranéen qui est étudié par les chercheurs niçois. Si les crédits font parfois défaut, obligeant certains enseignants à solliciter des missions d'universités "du dedans" ou "continentales", mieux loties, cela n'empêche pas des liens très efficaces avec toute l'Italie (Turin, Milan, Venise, Bologne, Gênes, Florence, Rome, Messine, etc.), mais aussi l'Espagne, le Portugal et l'Afrique du Nord. Vers la Méditerranée centrale et orientale, certains s'intéressent à la péninsule balkanique ou au Machrek.

Mais les relations ne s'arrêtent pas là, sur le plan international. Au-delà, vers le nord, les relations s'étendent vers la Suisse (Genève, Lausanne, Saint-Gall), l'Allemagne (Munich, Karlsruhe, Hanovre, etc.), la Suède, la Belgique, la Grande-Bretagne (Londres, Bristol). Les relations et échanges portent souvent sur la géographie du tourisme, dont la Côte d'Azur est une remarquable vitrine, mais aussi en planification urbaine, en étude de l'environnement, en géographie sociale et économique, etc.

Tout ceci se concrétise par des travaux en commun, l'échange de professeurs et d'étudiants, de visites et de stages. Les géographes de Nice ont été les premiers dans leur université à lancer un "Programme Européen d'Enseignement" (Institut Européen de la culture), financé par la CEE (universités de Karlsruhe et Bristol). De nombreux géographes travaillent vers le Tiers-monde et plus particulièrement vers l'A.F.N. et l'Océan Indien, où l'université de la Réunion fut longtemps liée à celle de Nice avant d'obtenir une indépendance quasi totale au fil des ans.

Le domaine pédagogique apparaît comme le second axe de cette rénovation de l'université Nice Côte d'Azur. Très tôt, à la suite des réformes de 1969 puis du DEUG (1er cycle), les géographes niçois ont appliqué les directives de formation pluridisciplinaire : disciplines complémentaires (économie, géologie, etc.) et surtout un programme complet de formation statistique. Un tableau comparatif de toutes les universités françaises fut fait, à ce sujet, par la Commission nationale de géographie quantitative. Il montrait combien, avec de faibles moyens, parfois bien plus faibles que d'autres, la géographie niçoise avait fondé son enseignement sur une très solide formation statistique allant jusqu'aux méthodes d'analyse des données (analyse multi variée). Un autre exemple : Nice était l'une des quatre universités qui, au début des années 80, donnait une formation dans le domaine de la "théorie des graphes"...

(1) Voir de cet auteur "Polarisation interrégionale et tertiarisation de la société" in Espace géographique, n° 1, 1980.

De même dès 1974 des géographes présentaient à leurs étudiants la "thermodynamique spatiale" dans la droite ligne de la physique sociale de Reilly. Ceci n'était guère nouveau pour les autres écoles géographiques, telle l'anglo-saxonne ou la nord-américaine, mais l'était en France, eu égard au grand retard conceptuel accumulé... En 1975 une première génération d'étudiants géographes niçois abordait l'analyse systémique qui 9 ans plus tard demeure encore à l'extrême pointe de la recherche et encore peu répandue dans nos universités.

Depuis 1980, la géographie niçoise -en particulier le laboratoire Raoul Blanchard et l'équipe d'Analyse spatiale quantitative et appliquée- a développé de façon spectaculaire les techniques de la micro-informatique en s'équipant de matériel Apple. De nouvelles filières ont été créées pour concrétiser le souci majeur de plus grande flexibilité de l'enseignement et utiliser au mieux les débouchés variés dont dispose la discipline, si elle veut bien considérer son extrême polyvalence que mettait déjà en place le DEUG de 1974 !

C'est ainsi qu'à la filière "Enseignement" (concours CAPES et agrégation) sont venues s'ajouter en 1981 les filières de licence "Aménagement" et "Concours administratifs". Ainsi, outre un tronc commun, la formation est complétée par une spécialisation (filière) et la préparation à la recherche (géographie urbaine, rurale, régionale, environnement, géomorphologie, Tiers-monde). En octobre 1984 est installée une nouvelle filière de licence : "géo infographie" (cartographie automatique par exemple). Ces réaménagements de la licence permettent une meilleure préparation et des choix plus fermes pour le 3e cycle : concours d'enseignement, DEA "Espaces et sociétés, modèles mathématiques" (1) et DESS "Tourisme" dont la filière aménagement est assurée par les géographes.

En matière de planification urbaine, la géographie niçoise propose 3 niveaux: - en licence (bac + 3) une initiation à l'Aménagement urbain qui s'oriente vers la présentation de "mini-mémoires-bilans" (10 à 30 p.). L'étudiant étudie alors un cas très concret et, après enquête auprès de la profession et d'organismes divers, fait un rapport de constat diagnostic Ainsi l'université va sur le terrain du monde du travail et apprécie mieux les problèmes de la professionnalisation. Tel est le cas du travail de Mlle Cano et MM. Vestri et Ville, présenté dans ce numéro. Mais parmi les autres rapports déjà effectués on peut relever : "Le port cimentier de Nice", "Les problèmes de l'habitat social à Nice", "La carte scolaire des CES", "Recherches d'une zone de stockage des hydrocarbures dans les Alpes-Maritimes", "Rénovation du Vieux-Nice", etc.

- en maîtrise (bac + 4) l'équipe de géographie urbaine s'attache à mieux connaître la mégalopole azuréenne, tant sur le plan fondamental que dans le domaine de l'Aménagement, avec l'emploi de techniques modernes et de modèles mathématiques. C'est ainsi que sont en cours d'étude les zones de chalandiers des grands centres commerciaux niçois, la structure socio-démographique et l'évolution de Nice, etc. La zone de Nice-Est, par son intérêt stratégique futur possible (rééquilibrage de la métropole niçoise), est la zone privilégiée de travail.

(1) Un arrêté ministériel du 5 juillet 1984 réorganise une partie du 3e cycle en créant un "doctorat unique qui se substitue à tous les doctorats existants" (Etat, 3e cycle et diplômes de docteur-ingénieur). Toutefois les DESS ne sont pas l'objet de cette réforme.

- en 3e cycle la planification urbaine se pratique surtout dans le DESS Tourisme, tant dans l'enseignement spatial touristique que plus généralement dans l'aménagement spatial. Ce DESS, pluridisciplinaire, à finalité professionnelle permet depuis bientôt 10 ans un travail fructueux en vue de la professionnalisation des étudiants. De haute technicité et très pratique, la formation s'achève par un stage très "pointu" en entreprise ou en administration (bureaux d'études, municipalités, offices HLM, DDE, DDA, CCI, etc.). Le travail doit, d'abord, s'intégrer dans la problématique de l'entreprise et résoudre (ou participer à la résolution) d'un problème d'Aménagement ; il peut alors, s'agir de programmation urbaine, de diagnostic d'une commune (pré-Pos), de participation a l'élaboration d'un POS, de rénovation d'habitat social, de réhabilitation du centre-ville, de problèmes de transfert dans le domaine du Tourisme ou de l'équipement urbain. La Recherche fondamentale urbaine se retrouve, enfin, au niveau du DEA.

La géographie de l'Université de Nice essaie donc de présenter un cursus très complet, très flexible, bien intégré dans la région et surtout réaliste et dynamique. Ceci lui a permis d'acquérir depuis longtemps une bonne connaissance sur des thèmes aujourd'hui à la mode : professionnalisation, modernisation, technicité, pluridisciplinarité.

Souvent sans grands moyens, la géographie niçoise a tenté une sorte d'"autoformation continue" sur le plan conceptuel (systémique, planification et programmation), d' "auto équipement" sur le plan technique (informatique, télédétection).

Le vaste champ d'action de la discipline est en partie couvert par les 3 laboratoires de recherche :

- laboratoire Raoul Blanchard polyvalent (Environnement, Régionale, urbaine, industrie, Tourisme) ;

- laboratoire de géographie tropicale ;

- laboratoire de géographie physique et écologie alpine

Les deux études que présente ce numéro illustrent deux aspects et deux niveaux de la Recherche géographique à Nice : la pratique avec l'étude des transports dans l'ouest de Nice ; l'étude du phénomène touristique, principale activité de notre région, mais aussi de l'Italie, pays voisin où quelques géographes niçois ont travaillé et noué des liens de travail. L'intérêt du tourisme des Italiens est à la fois important pour leur propre pays, mais aussi pour la France en générai et la Côte d'Azur en particulier où cette clientèle est en forte progression (1).

(1) Un nouveau projet de DEUG fut refusé, in extremis, par le ministère ; mais pour 1985 un nouveau DEA et un nouveau DEUG seront présentés.

LA DESSERTE DE LA BASSE VALLEE DU VAR A NICE : TRANSPORTS PUBLICS ET PRIVES

par Catherine CANO
Luc et Marc VESTRI,
Frantz VILLE

Nous remercions tes personnes qui nous ont beaucoup aidés à l'élaboration de notre travail : M. GROS, ingénieur a la DDE, service des Transports ; M. BUCALO, mairie de Saint-Laurent du Var, services techniques ; M. CABARET, Hôtel de ville de Nice, services techniques ; M. BERMONT, services techniques de la société TNL ; M. PASTORELLI, services techniques des Chemins de fer de Provence.

POURQUOI LA PLAINE DU VAR ? (Fig. n° 1)

Après le développement anisotropique de la Côte d'Azur, le comblement du front urbain littoral a conduit à envisager une extension vers l'intérieur. Compte tenu des contraintes physiques, les équipements urbains et industriels ont trouvé une base d'implantation favorable dans les vallées : vallée du Paillon, vallée du Var. La vallée du Paillon, étroite et en voie de saturation, augmente l'intérêt de la vallée du Var. Sa richesse agricole a jusque là freiné le développement urbain dans le fond de la vallée. L'urbanisation, qui a gagné toutes les collines environnantes, a fait naître une situation conflictuelle avec le vide central. Les convoitises sont telles que tout est fait par la commune de Nice pour s'assurer la maîtrise foncière de l'espace. L'outil principalement utilisé est le POS (Plan d'Occupation des Sols), qui représente le cadre général et "contraignant", et les ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), qui permettent des réalisations ponctuelles. La complexité des problèmes administratifs rend difficile la coordination des divers intérêts en jeu. Trois communes importantes sont concernées par cet espace : la commune de Nice ; la commune de Saint-Laurent du Var ; la commune de Carros.

Le dynamisme de cette zone explique l'intérêt de l'étude des réseaux de transport chargés de (le faire) la desservir. Dans le cadre de l'urbanisation de la banlieue de Nice, les contraintes topographiques jouent un rôle important dans l'organisation des transports. Le coût foncier des équipements publics, pose dans notre région le problème de la conception rationnelle du réseau de transport avec une acuité particulière.

INFRASTRUCTURES PRIMAIRES ET RESEAUX DE TRANSPORT DANS LA BASSE VALLEE DU VAR

La rive gauche

L'aéroport

L'aéroport international de Nice Côte d'Azur a un trafic annuel de 3 millions de passagers actuellement et l'objectif fixé pour 1985 est de 5 millions de passagers. L'aéroport et ses activités connexes emploient 3000 personnes (effectif prévu : 5000 personnes en 1985).

Le rôle attractif de l'aéroport a un poids considérable sur le trafic routier, puisque celui-ci atteint des pointes de 25 000 véhicules par jour. Deux voies d'accès existent pour l'instant : nationale 202 qui vient de Grenoble ; nationale 98 qui est la route du bord de mer. L'aéroport est aussi desservi par le réseau des transports urbains de Nice (TNL) avec la ligne n° 9 qui effectue une rotation tous les quarts d'heure. De plus, de nombreuses navettes dépendantes de l'aéroport relient celui-ci au centre-ville (en particulier à la gare et au Dort de Nice) depuis 1957. Tous les cars des grandes lignes (Trafford, cars Phocéens, Rapides Côte d'Azur) effectuent un arrêt par l'aéroport. L'autoroute A8 a été connectée par la RN 202 à l'aéroport (échangeur) ; de ce fait, l'accès est plus rapide et aisé.

Le chemin de fer passe à proximité mais en fait la jonction n'est pas assurée puisque les grandes lignes nécessitent un déplacement jusqu'aux gares d'Antibes ou de Nice-ville.

Ainsi l'aéroport est bien intégré aux différents réseaux de transport malgré le problème posé par le rail" moins bien adapté, car antérieur à l'installation de l'aéroport. Celui-ci est en partie responsable de la structuration du réseau de la basse vallée du Var.

La.ZAC l'Arenas (1)

C'est actuellement une zone pratiquement inoccupée. Sa position favorable explique l'intérêt particulier que lui a porté la commune de Nice, entraînant la création d'une ZAC. Son équipement a été confié à la société mixte "SEMARE-NE", dans laquelle la ville est majoritaire. Cette zone est destinée à accueillir à l'horizon 1985 un centre commercial de 60 000 m2, 70 000 m2 d'immeubles de bureaux, 300 chambres d'hôtel de haut luxe (Holiday Inn) et enfin entre 150 et 300 logements. Près de 6000 emplois sont prévus. Cette création de tertiaire supérieur représente une partie du nouveau "Central Business District" (CBD) niçois. La ZAC de l'Arénas bénéficie des mêmes avantages que l'aéroport, avec en plus, la proximité immédiate de la RN 7, la connexion directe avec l'AUS (Autoroute Urbaine Sud) qui conduit au cœur de la ville.

Le marché d'intérêt national (MIN)

Le MIN couvre 26 hectares et il est géré par une société mixte la "SOMINICE" où la ville est là encore majoritaire. Actuellement le MIN emploie 1050 salariés, le trafic routier y est de 5000 véhicules par jour. Sa position est centrale : par rapport à l'A8 ; par rapport à la route (RN 7) ; par rapport au rail puisqu'il a sa propre gare. On constate une nette évolution des besoins de transport du MIN.

Tableau n° 1. Transport en %

	Création 1966	1977
Rail	70 %	30 %
Route	20 %	50 %
Avion	10 %	20 %

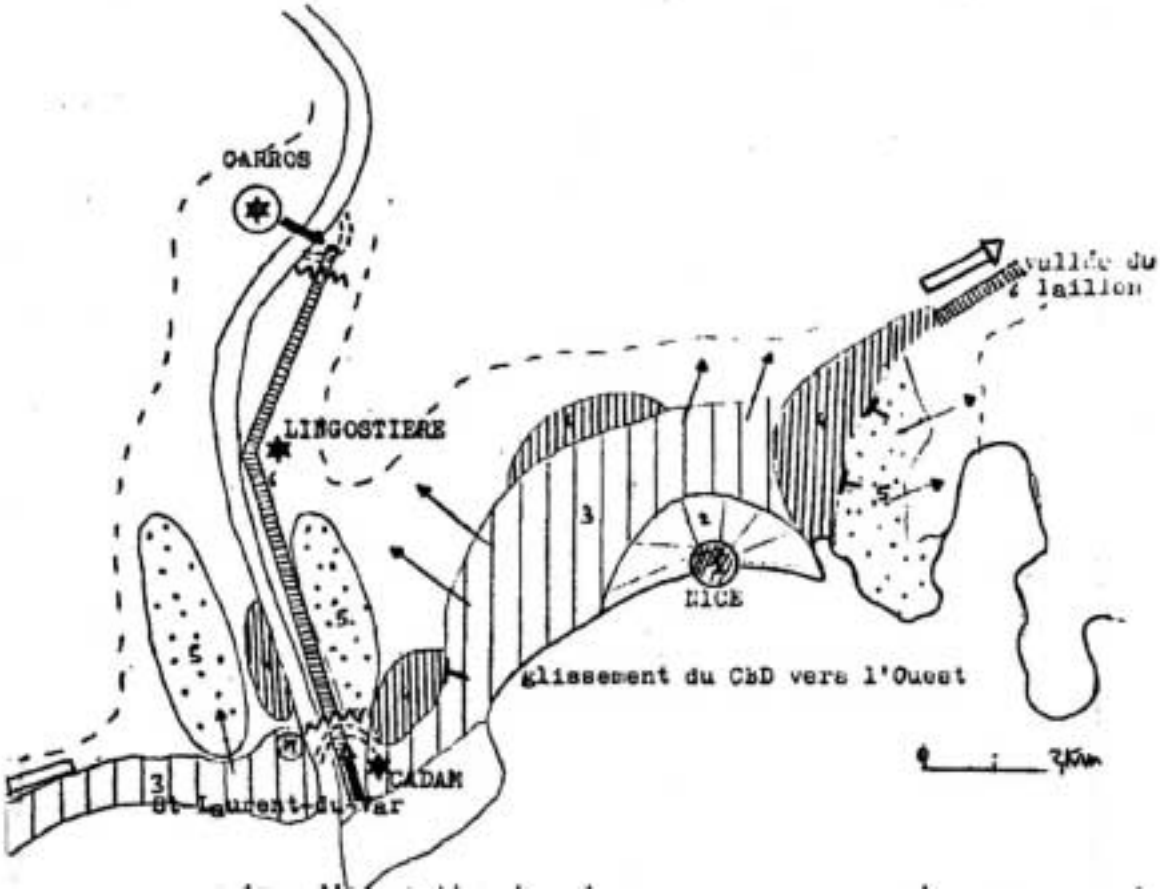
Aujourd'hui, la route est donc le moyen de transport le plus utilisé car le MIN est relié à l'aéroport par de nombreuses camionnettes. Aussi, le trafic des marchandises par rail tend et tendra à disparaître.

Le quartier Saint-Augustin-la Victorine

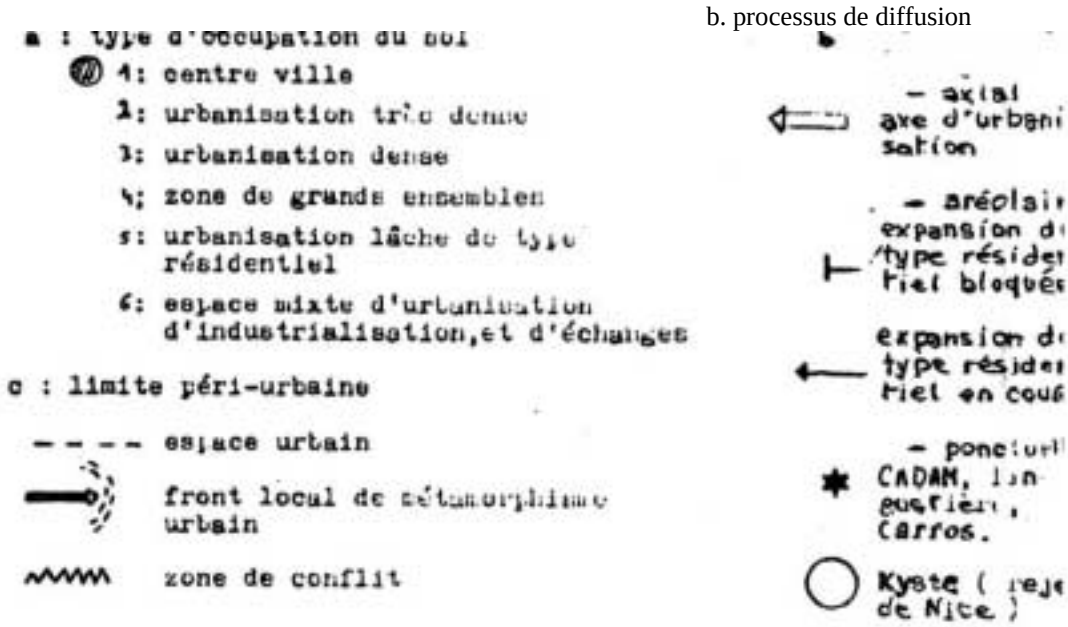
II constitue avant tout un quartier d'habitation avec presque 10 000 habitants. Au niveau routier se trouve l'avenue Henri Matisse au nord, la RN 202 et le boulevard des Moulins à l'ouest. Au sud, il existe une connexion directe avec l'AUS (Autoroute Urbaine Sud) et la RN 7. Les lignes n° 9, 10, 11 et 12 desservent la zone. La gare de Saint-Augustin assure une liaison avec le rail : mais son rôle est assez limité puisqu'elle n'assure que les migrations pendulaires (heures de pointe). D'autre part, à très long terme, le cimetière de Caucade représente une importante réserve foncière.

(1) De très nombreux projets se sont succédés en vain, le dernier en date (juin) financé par le groupe Empain-Schneider.

Fig 1 -. MODELE SPECIFIQUE DE L’ORGANISATION DE L'ESPACE DE L'AGGLOMERATION NIÇOISE



b. processus de diffusion



Les Moulins

II constitue avant tout une cité ouvrière de près de 10 000 habitants (ZUP) et cette population est particulièrement sensible aux problèmes des transports en commun. Le quartier des Moulins est entouré au sud et à l'ouest par la RN 202, à l'est par le boulevard des Moulins et au nord par la Digue des Français. Une connexion directe avec l'autoroute est assurée par un système d'échangeur. Les lignes n° 9 et 10 assurent une rotation de deux bus par quart d'heure pour le centre ville.

Le CADAM (Centre administratif départemental des Alpes Maritimes)

La cité administrative a été ouverte en 1981 ; conçue pour décongestionner le centre ville déjà saturé (Masséna), elle constitue la première étape de transfert du "CBD" vers l'ouest. Cette cité administrative s'étend sur 79 000 m1 (surface de bureaux) et emploie près de 3400 personnes dont 1400 emplois nouveaux. Le CADAM a une position privilégiée par rapport aux axes de transport, c'est-à-dire une liaison directe avec l'autoroute AS, avec la RN 202, qui permet la connexion avec l'aéroport, enfin avec l'AUS.

Peu fréquentées, les lignes n°9-10 desservent les entrées principales mais il existe pour le personnel trois lignes nouvelles :

- Nice-Nord (Saint-Sylvestre - Autoroute urbaine Nord Saint-Isidore – Cadam : services par jour aux principales heures de travail) ;
- Nice-Est (Ariane - Paillon - A US - Cadam) : 4 services par jour ;
- Semi-direct (Port - Masséna - Promenade des Anglais - Cadam) : 4 services par jour.

Ajoutons également une ligne de bus conçue pour le personnel habitant le quartier de Saint-Augustin (liaison Cadam-Saint-Augustin). En fait, le Cadam n'attire pas tellement de clientèle sur la ligne ordinaire 9-10 car i'accès pour les voitures y est très facile (parking).

Le secteur nord : déjà Digue des Français à la cité modulaire

C'est une zone qui comporte quelques activités : Nice-Matin, Delta Chimie, un groupe scolaire de plus de 2000 élèves et un ensemble d'immeubles collectifs la cité modulaire (environ 10 000 habitants).

Les transports en commun se limitent à une seule ligne : la ligne n° 11 (Masséna-Saint-Isidore) créée en 1975. Aussi, deux problèmes se posent actuellement: le taux de rotation, faible , le problème racial, la ligne étant fréquentée presque exclusivement par des immigres de la cité modulaire. Enfin, une autre ligne créée en mai 1976 est concernée par ces mêmes problèmes énoncés plus haut: la ligne n° l/1 va uniquement de Cap 3000 à la cité modulaire. Le réseau des TNL s'arrête donc à Saint-Isidore, c'est-à-dire à la limite du front d'urbanisation de Nice.

Au niveau routier, cette zone est desservie par la RN 202 et l'avenue Sainte-Marguerite, parallèle à celle-ci.

Le deuxième grand pôle de développement

Son intérêt majeur réside dans le fait qu'il constitue un nœud de circulation important. On prévoit la création d'une nouvelle ZAC de 30 hectares liée au transport. Actuellement sont implantés : une usine électrique (poste de transformation) ; l'atelier des Chemins de fer de Provence ; un hypermarché de 2700 places.

L'échangeur autoroutier se situe au niveau de Saint-Isidore. Longeant le Var, la route est toujours représentée par la voie "express", la RN 202 a quatre voies. Le transport par rail est assez bien représenté avec trois haltes : à Saint-Isidore ; à Lingostière ; à Saint-Sauveur (en face de Carrefour). Le trajet Nice-Saint-Sauveur nécessite 12 mn et 9 navettes aller-retour l'empruntent chaque jour.

La rive droite

Le troisième pôle de développement : le secteur de Carros

On distingue deux ensembles bien différents.
. Garros le Neuf
La population est estimée en 1982 à 10 000 habitants, mais la majeure partie de celle-ci travaille à Nice. Deux solutions s'offrent à eux : voir le scénario n 2.

. La "zone industrielle"

C'est en fait une zone d'entrepôts à caractère subcommercial. Les transports constituent un problème majeur pour toute la zone de Carros, puisqu'elle n'est desservie par aucune route importante (la route RN 202 et la voie ferrée s’arrêtant au pont de la Manda). Aussi, la Manda constitue un véritable goulot d'étranglement car il est le lieu de passage pour accorder le réseau de transport de la plaine du Var à la ville "nouvelle" et à la "ZI" (problème de rupture de charge).

Le centre commercial Cap 3000 (créé en 1969) a joué un rôle d'attraction pour les activités commerciales diverses (galeries marchandes du port de plaisance). Le quartier de la gare est principalement un quartier d'habitation.

Toute cette zone est concernée par les mêmes réseaux de transport à savoir! RN 7 ; RN 98 ; l'autoroute A8 avec échangeur ; la gare SNCF de Saint-Laurent; les TNL, ligne n° 10 avec une rotation tous les quarts d'heure ; les Rapides Côte d'Azur qui s'arrêtent aux gares de Saint-Laurent et de Cap 3000.

Le vieux centre de Saint-Laurent et la zone industrielle au nord

La commune regroupe plus de 21 000 habitants. Quatre points sont sensibles: la cité "Point du Jour" (1000 personnes) ; la cité "Saint-Joseph" (2000 habitants); la résidence des "Pugets" (4000 personnes) ; la "zone industrielle". On n'y trouve aucune route nationale et les liaisons avec les grands axes littoraux sont assez lointaines.

Le réseau de transport collectif se limite à deux navettes de 20 places chacune. La première ligne effectue le trajet Cap 3000-les Pugets ; ce bus est surtout réservé aux personnes habitant Saint-Laurent et allant travailler à Nice. L'aller-retour prend environ une demi-heure. La deuxième ligne, la "Rocade", fait le tour de la commune. Elle passe le long de la vallée du Var et revient par Montaleigne (route des collines) ; l'aller-retour prend une heure et quart ; cette ligne est aussi destinée à desservir la "zone industrielle" pour les gens venant de l'extérieur. Enfin, une ligne des Rapides Côte d'Azur relie le centre de Nice avec celui de Saint-Laurent, de même que la ligne TNL n° 10.

LES PROBLEMES

L'étude sectorielle permet de distinguer un certain nombre de problèmes. La différenciation spatiale mise en évidence dans la première partie entraîne une grande diversité dans la nature de la demande selon le secteur. En faisant une partition entre les zones d'emploi et les quartiers résidentiels, on s'aperçoit qu'il y a un manque évident de connexion entre eux. La commune de Carros en est l'illustration parfaite.

Pour améliorer la connexité entre les secteurs, se pose un problème de choix des infrastructures. Il est nécessaire de faire une pondération entre les exigences d'un réseau performant (rapidité, régularité, sécurité) et les coûts d'investissement, de gestion ; d'autant plus que l'augmentation considérable du trafic en période estivale rend difficile la réalisation d'une structure parfaitement adaptée.

Pour réduire le nombre et la durée des déplacements quotidiens (générateurs de perte de temps, de fatigue, de dépenses excessives, d'investissements coûteux), on envisage des mesures :

- à court terme, développer un réseau dense de moyens de transports en commun, rapide et à grand débit (pas facile de concilier les deux).
- à moyen terme, organiser les transports collectifs pour que l'accroissement des échanges de banlieue (plaine du Var) au centre ville (Nice) ou de banlieue à banlieue (Saint-Laurent-Carros), puissent se faire dans de bonnes conditions.
- à plus long terme, la régression des migrations alternantes grâce à une politique de desserrement des activités qui procurera des emplois sur place (ZI de Carros, semi-succès avec 2000 emplois) ou à proximité de leur domicile, à un plus grand nombre de banlieusards.

Ainsi, les grandes villes comme Nice sont le théâtre quotidien, à heure fixe, de mouvements pulsatoires qui, tantôt ramènent la population extérieure au centre de la cité et tantôt la repoussent à la périphérie ; cela signifie qu'en partie importante de la population "extra-muros" vient régulièrement en ville, où la plupart du temps s'exercent les activités professionnelles et retourne chez elle la journée finie.

Etudes comparées des différents types de transport

Scénario n°1: Centre-ville CADAM

Par un tableau on a essayé de définir le mode de transport le plus rentable en introduisant trois variables spécifiques qui sont : les coûts, le temps, la rupture de charge.

	Tarif normal			Tarif réduit		
Coût	6 F	5 F	7 F	3 F	5 F	7 F
Temps	30 mn	10 mn*	13 mn	30 mn	4 mn	13 mn
Rupture de charge	0	1	0	0	1	0
	bus	train	voit.	bus	train	voit.

1 = problème
0 = pas de problème

* 4 mn en train
6 mn en bus = 10 mn

Commentaire : les transports en commun (bus, train), pour la desserte en milieu urbain (petite distance), sont assez avantageux par rapport au transport individuel quel que soit le tarif.

	Transports en commun	Transports individuels
Point fort	gain de coût	pas de rupture de charge
Point faible	perte de temps	coût élevé

Scénario n° 2 : Carros-Nice centre

	Tarif normal			Tarif réduit (50 %) pour transports collectifs		
Coût	8 F	6 F	14 F	4 F	3 F	14 F
Temps	35 mn	20 mn	30 mn	35 mn	20 mn	30 mn
Rupture de charge	0	1	0	0	1	0
	bus	train	voit.	bus	train	voit.

1 = problème
0 = pas de problème

Commentaire : les transports en commun malgré le faible coût du trajet (tarif réduit) sont pénalisés par la voiture qui offre des avantages certains (liberté, souplesse de l'utilisation). Celle-ci est performante pour les grandes distances.

Le véritable problème des transports en commun dans la basse vallée du Var réside dans le manque de fréquentation par la population concernée (insignifiance du nombre de passagers sur la ligne des Chemins de Fer de Provence pour Carros). Le trafic passager de cette ligne ferroviaire est ridicule par rapport au nombre d'habitants et aussi par rapport aux actifs de Carros.

Nombre de passagers recensés à la gare de Colomars dans les deux sens:
- Nice-Colomars (via Carros) : 7H passagers par mois
- Coligophrène: 649 passagers par mois

Le trafic de la ligne a considérablement diminué depuis la création de l'autoroute A8 (1976) qui a capté une grande partie de la fréquence de circulation des passagers. Bref, la prédominance de la route et du transport individuel (voiture) est incontestable. De nombreux employés travaillant à Carros s'organisent eux-mêmes et se font véhiculer chaque semaine en voiture. De plus, la circulation routière se trouve avantagée dans la plaine du Var et à Carros par la réalisation du passage souterrain du pont de la Manda (coût : 5 millions de francs). Enfin, on a envisagé à court terme la construction d'une voie express sur la rive droite du Var entre Carros et Saint-Laurent.

Problème de détermination des modes de transport : site propre et site non propre

D'une manière générale, on peut dire que le site propre est un moyen de communication réservé à un agent particulier (voie ferrée, les câbles...).

Le site non propre est utilisé par plusieurs agents de transport ; la route est fréquentée par les voitures, les bus, les camions... De plus, le site non propre est celui qui nécessite le moins d'investissement possible : c'est le principe d'économie d'échelle selon lequel l'utilisation maximum amène une réduction des coûts. A cause de cela, se pose le problème d'engorgement lié à des risques de désorganisation pour des raisons accidentelles.

Le site propre n'a pas de facteur exogène risquant d'amener des perturbations (un seul utilisateur). Le problème majeur réside dans la réalisation des infrastructures. L'investissement demandé est plus lourd et le coût d'exploitation s'en ressent (plus élevé) ; c'est lui, théoriquement, qui a les meilleures conditions d'exploitations : régularité ; sécurité) rapidité.

Finalement, quel serait le moyen de transport le mieux adapté à l'heure actuelle ? Maigre le coût élevé de la voiture pour la collectivité, il n'empêche qu'elle offre des avantages difficiles à évaluer, mais qui lui accordent un rôle prédominant dans le réseau de transport existant. Il faut aussi tenir compte du pouvoir d'achat assez grand de la population niçoise qui permet de posséder une, voire deux automobiles.

Les collectivités locales cherchent, dans l'optique du développement de la vallée du Var, à améliorer les transports en commun, en vue d'une meilleure gestion d'un réseau de transport qui est à leur charge.

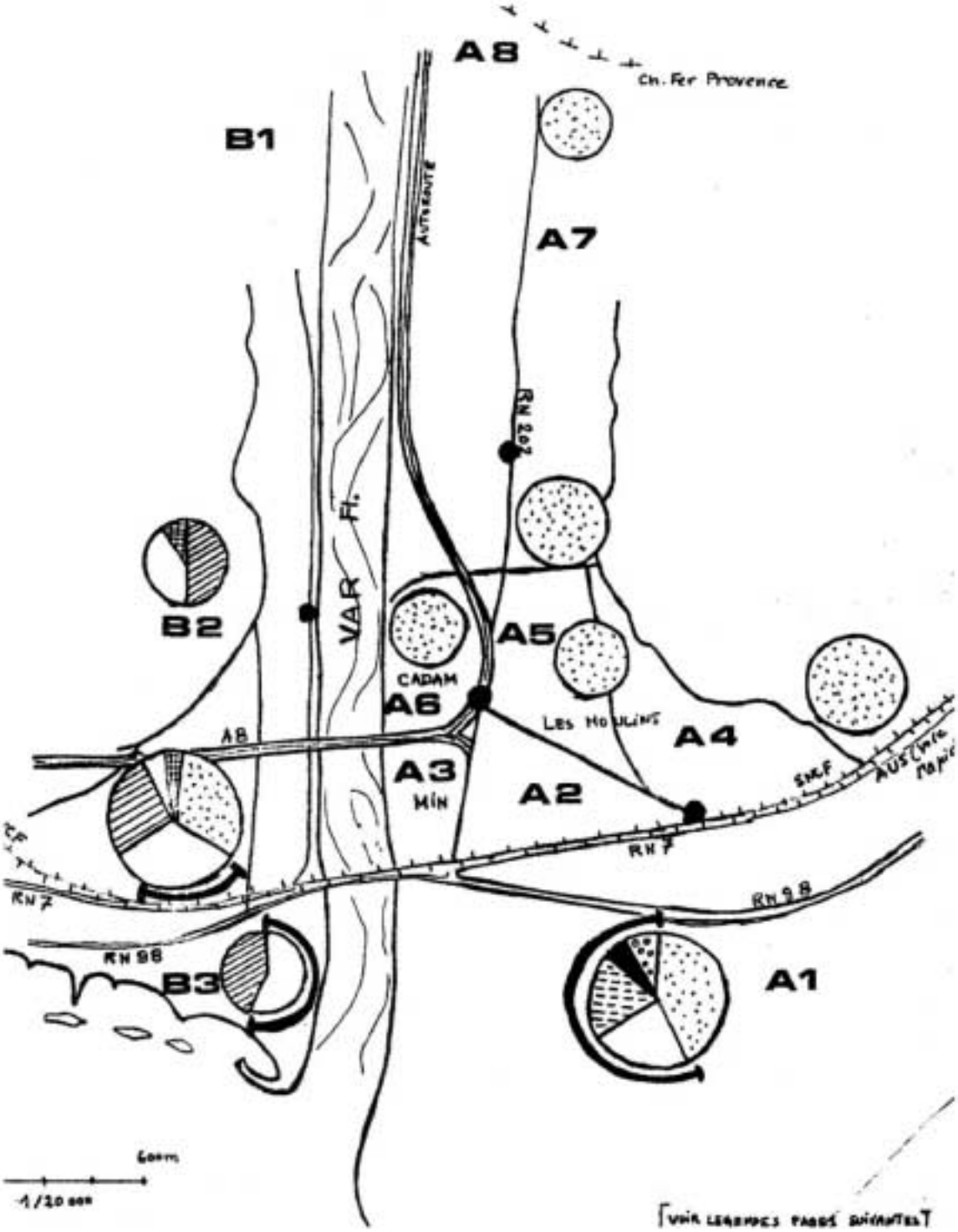
Dans cette optique, la connaissance prévisionnelle du développement urbain, revêt un aspect fondamental dans l'organisation du réseau de transport : de toute façon, l'augmentation ou la réalisation des moyens de transport sur la plaine du Var ne feront que suivre l'urbanisation. C'est une des raisons de la faiblesse des réseaux de transport dans la plaine (actuelle) à l'heure actuelle.

Le problème d’une région touristique

La période estivale qui s'étend sur quatre mois entraîne de gros problèmes de saturation du réseau quel que soit le moyen de transport envisagé. La concentration de touristes crée un encombrement permanent des voies de communication sur le littoral. La RN 98 est particulièrement sensible à ce problème. Le flux touristique présente quelques particularités. Le matin (après l'heure de pointe), il y a donc continuité entre les deux flux, mais pas encore de véritable engorgement. Par contre, dans l'après-midi, les deux flux se combinent entre 17 heures et 19 heures rendant la circulation particulièrement difficile.

Pourtant, si la population résidente éprouve de graves difficultés de déplacement pendant cette période, il apparaît comme extrêmement coûteux de réaliser des infrastructures destinées à rester sous-employées huit mois sur douze. Pour cela, la réalisation des autoroutes urbaines, bien qu'elles répondent surtout à un besoin autochtone, permet un certain soulagement du centre ville. Un système d'abonnement spécialement étudié pour les touristes cherche à les inciter à abandonner leur voiture au profit des transports en commun. Cette action modeste ne permet pas d'espérer un résultat significatif.

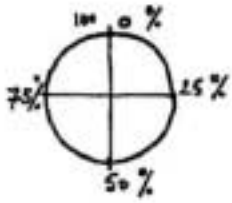
Fig 2 : Vallée du VA R : autobus



VALLEE DU VAR : AUTOBUS

LEGENDE :

1)Nombre de passages de bus par société(en %)



Transports niçois du littoral(T.N.L.)

Rapides Côte d'Azur

Trafford et cars phocéens

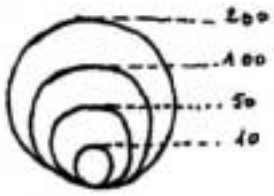
Navettes communales de St Laurent

Auto Nice Transport

Heritiers Abello J. et Tacval

Soc. Auto transport International

2) Nombre de passages de bus par arrêt et par Jour



liaisons hors valléé du var
(reste du département)

3)Points noirs:

:points noirs

:axes routiers et autoroutiers

: voie ferrée(SNCF)

LEGENDE (suite)
Les secteurs de la basse vallée du Var
A)
A1 aéroport
A2 ZAC de l'Arénas
A3 MIN
A4 quartier St-Augustin - La Victorine
A5 les Moulins
A6 CADAM
A7 le secteur Nord : de la digue des Français à la cité modulaire
A8 St-Isidore – Lingostière

B)
Bl Garros le Neuf - ZI
B2 le vieux centre de St-Laurent et la ZI
B3 la zone littorale de St-Laurent, le quartier de la gare et Cap 300

( ) le secteur nord de la vallée du" Var n'est pas représenté sur la carte

-A8 St Isidore-Lingostiere sont desservis par deux petites haltes des chemins de fer de provence(train des pignes)
-Bl La manda-Carros le neuf/La manda est desservie par le train des pignes Garros le neuf est desservie par autobus

Commentaire de la carte (Fig. n° 2)

Cette carte synthétise les données actuelles du réseau de communication public et privé. Il montre la richesse du delta et la relative pauvreté du secteur nord, déséquilibré entre la rive gauche qui concentre toutes les voies de communication et la rive droite ne comportant que de modestes voies, de direction nord-sud.

Pour les transports en commun : il faut noter que les cercles sont proportionnels au nombre d'arrêts sans indication du nombre de passagers. La corrélation est toutefois possible mais appelle à quelques précisions. Aucune campagne statistique ne dispose des données nécessaires. Pour les arrêts TNL des lignes n° 9 et 10, sur la Digue des Français, il faut noter que la quasi totalité des usagers utilise ces lignes pour les trajets Nice-Les Moulins et Saint-Laurent-Les Moulins. 11 y a donc une grande différence entre le nombre d'usagers de l'arrêt "Digue des Français" et celui de l'arrêt du centre administratif.

Deux centres principaux : l'aéroport et Saint-Laurent Gare

Ce sont eux qui totalisent le plus d'arrêts journaliers et le plus grand nombre de lignes. Pourtant il y a de grandes différences entre ces deux points.

. L'aéroport

Point de rupture de charge, centre d'activité de transport sur longue distance, est susceptible de desservir l'ensemble de la région, comme l'indique le nombre de grandes lignes qui font un détour par l'aéroport. Ces rapports avec Nice sont malgré tout prépondérants avec

la ligne n° 9 et la ligne spéciale aéroport centre ville qui assurent une rotation d'un car par quart d'heure.

. Saint-Laurent Gare

Avec un nombre d'arrêts à peine inférieur, ce centre n'a pas du tout la même fonction. Sa vocation est strictement locale et se contente de connecter le réseau communal au réseau littoral très actif. Sa vocation de point central comporte des inconvénients. Le site ne s'y prête pas, le manque de place est évident et la voie ferrée, la RN 7 et la RN 98, forment un barrage entre les différents arrêts. Il y a un éclatement au centre sur un périmètre assez restreint mais répulsif. La gare de Saint-Laurent reste assez active, principalement en raison de la totale dépendance par rapport à Nice.

La carte montre manifestement que s'il y a concentration des types de transports dans le delta, il n'y a pas un point concentrant l'ensemble et pouvant lui apporter une cohésion.

Le secteur nord

La faiblesse de la desserte par les transports en commun montre que ce secteur est sous-équipé. La société TAVACL transporte 170 passagers par jour, soit 1,5 % de la population de Carros.

Pour les transports privés

Le véhicule individuel reste largement prédominant et les infrastructures subissent des transformations assez rapides permettant d'améliorer le réseau en fonction de l'augmentation du trafic. Les grands axes routiers ne doivent pas faire oublier la mauvaise accessibilité des collines et des versants. Les problèmes est-ouest de liaison, l'existence de points noirs apportent une gêne pour l'utilisateur.

TENTATIVE DE MODELISATION (Fig. n° 3)

La basse vallée du Var semble être la seule issue de l'urbanisation future à développement linéaire sud-nord. Cette vallée est elle-même cloisonnée en trois secteurs nord-sud.

Les secteurs

- Sur les hauteurs : sur les deux rives, l'urbanisation est de type résidentielle de classe aisée avec vue sur la mer ; sur la rive gauche, une façade d'adret, ensoleillement durable, ce qui explique le développement de cette rive.

- Sur le piémont : ici, l'urbanisation est surtout développée sur la rive droite avec un habitat de type résidentiel de classe moyenne : "cités" de Saint-Laurent.

Sur la rive gauche, glissement des résidences aisées.

- Sur le fond de vallée : cet espace est soumis à une lutte sans merci entre l’agriculture et l'urbanisation.

L'agriculture face à l'urbanisation et aux voies de communication

Face à l'urbanisation, l'agriculture est condamnée, à brève échéance, à disparaître. Utilisant les artifices administratifs (blocages), mais ayant acquis un caractère industriel (agriculture périurbaine), cette agriculture semble avoir quelques années de répit.

Face aux voies de communication, dans le cas présent, cette activité a été sérieusement entamée par les axes routiers et leurs échangeurs : autoroute A8, RN 202, à 4 voies.

Face à la crise du logement accompagnée de celle du bâtiment et des travaux publics niçois (2e activité "industrielle" de Nice), les chances d'urbanisation pour l'instant sont sérieusement anéanties.

Les pôles de développement

3 pôles de développement commencent à émerger : Basse vallée du Var.

Nice Matin, le CADAM, le MIN, le Tri postal, l'aéroport et ses annexes" sont fortement consommateurs d'espace pour une faible valeur ajoutée. Ce ne sont que des bureaux, des entrepôts, bref du tertiaire supérieur.

Pour le CADAM, la réalisation ne s'est pas faite suivant une planification pré-établie, mais seulement sur un espace vide (après destruction d'un bidonville) a la périphérie de la ville. Il aurait été plus logique de le construire plus au nord, près de l'échangeur de Saint-Isidore.

La réalisation de la 2e piste de l'aéroport va "décaler" la zone de bruit vers le sud (au large). L'avantage réside dans le fait que les quartiers de Caucade, de Saint-Augustin, des Moulins (surtout) vont être revalorisés : on va assister à un "turn over" où les classes à revenu modeste des Moulins vont être de nouveau rejetées à la périphérie. La venue des 3eux Olympiques à Nice en 1992 aurait permis une forte spéculation foncière dans ce quartier. Cela n'exclut pas le fait que cette spéculation a déjà commencé avec une hausse sans précédent des loyers...

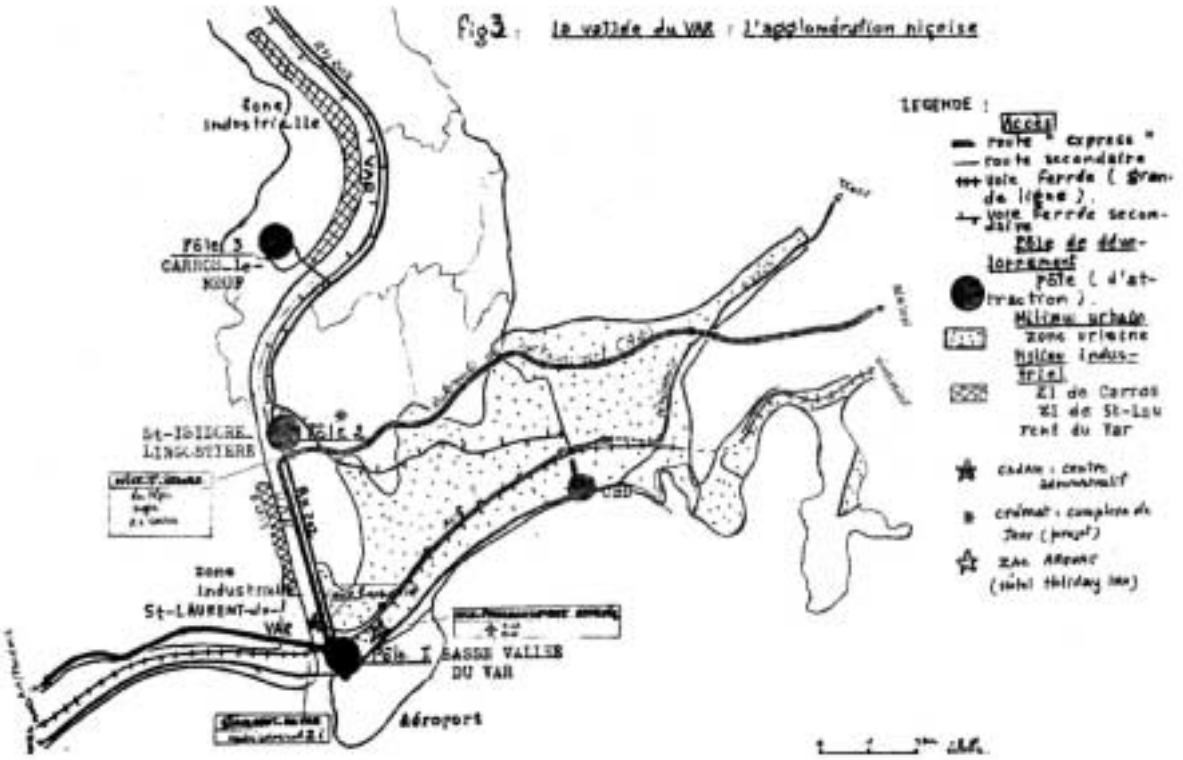


Fig 3 : la vallée du VAR : l'agglomération niçoise
LEGENDE :
Accès
route " express "
route secondaire
voie ferrée (grande ligne).
voie ferrée secondaire
Pôle de développement
pôle (d'attraction).
Milieu urbain
zone urbaine
Milieu industriel
ZI de Carros
ZI de St-Laurent du Var
Zone industrielle
Pôle 3
CARROS-le-NEUF
St-ISIDORE-LINGOSTIERE
Pôle 2
Zone industrielle
St-LAURENT-du-VAR
Pôle I BASSE VALLEE DU VAR
Aéroport
VAR

Quant à ta ZAC de l'Arénas, celle-ci est concernée par la construction d'un hôtel de haut standing. Ce qui prouve que, dans toute cette partie ouest, risque de naître un quartier d'affaires, de commerces, de bureaux ayant une accessibilité presque maximale (A8, AUS, RN 7, RN 98, RN 202, ...). D'autre part, le MIN risque d'être "déménagé" vers le nord, car il est devenu le siège de nombreuses pressions immobilières et il est situé dans le coeur du réseau de communications.

Saint-Isidore-Lingostière

La pression est un peu moins forte qu'au sud, mais il n'en est pas moins vrai que celle-ci existe- Cette zone est dominée par deux structures : l'échangeur autoroutier A8-RN 202 ne va pas engendrer des industries mais plutôt des activités liées à la route (garages, stations services, restaurants...) ; le centre commercial Carrefour, rejeté à la périphérie et occupant beaucoup d'espace (plus de 60 000 m2 et 2700 places) occupe une position qui, bien qu'assez loin de l'échangeur autoroutier, risque d'amener des entreprises qui vont se greffer autour de la structure commerciale.

La nécropole de Nice permettra de laisser le cimetière de Caucade à la spéculation foncière- Enfin, il va sans dire que le foyer Sonacotra ira s'installer plus au nord.

Carros le Neuf

Plutôt que de parler de "ville nouvelle" et de "zone industrielle", il vaudrait mieux définir Carros le Neuf comme étant un grand ensemble résidentiel et une "zone d'entrepôts". Il apparaît que Carros est un rejet de la ville de Nice pour les classes à revenu modeste. La "zone industrielle", quant à elle, a permis de sauvegarder les rares "industries" existant encore à Nice.

Pendant les années 60, la municipalité de Nice, ainsi que les organismes d'Etat (DDE, DDA), n'ont pas su ou pas pu effectuer une planification dans cette basse vallée.

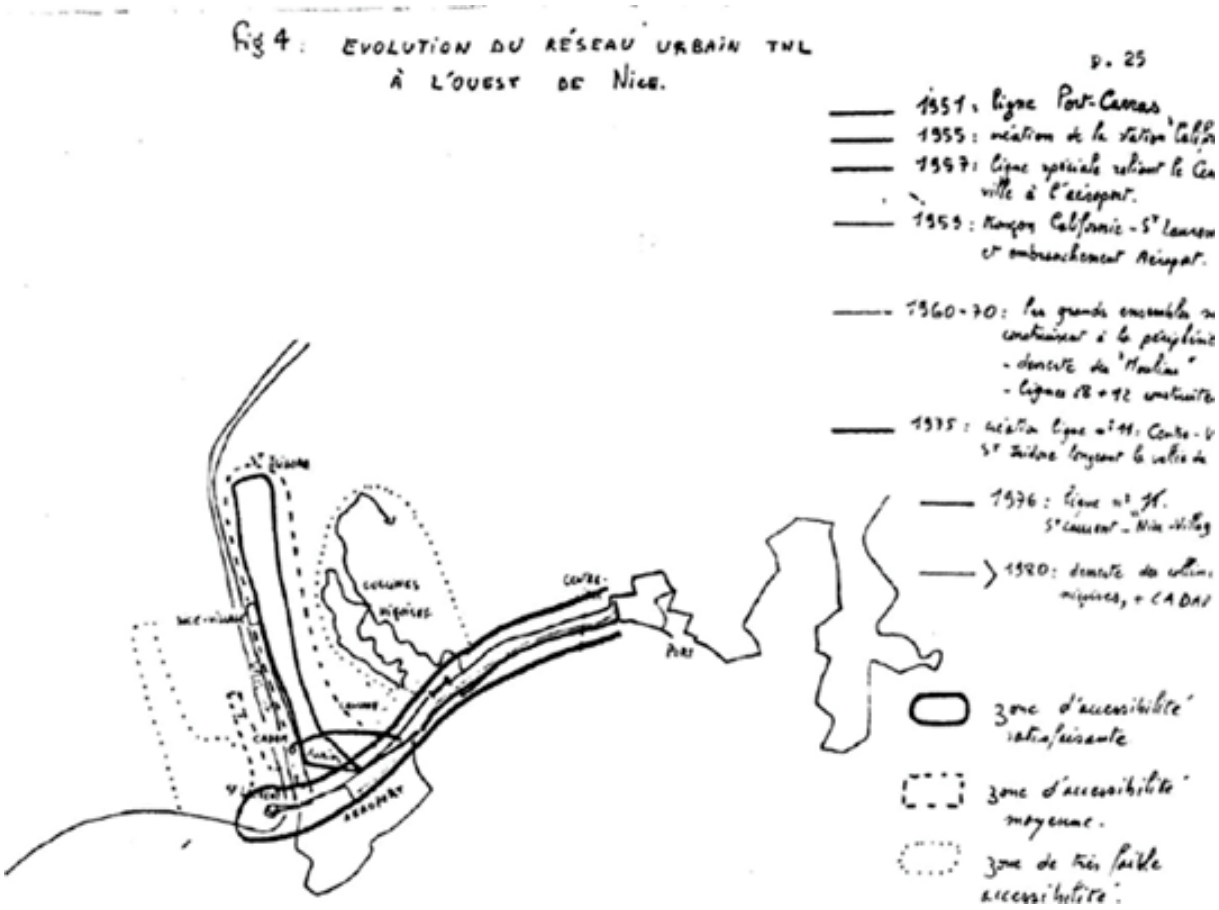
Ainsi, on a l'impression d'une politique par "à coups" sans objectif bien précis. Ceci explique les nombreuses aberrations de cet espace :

- Caucade : le cimetière est entièrement englouti dans la ville et apparaît de ce fait une réserve foncière future.

- le MIN : complètement enserré par les axes de communication, le MIN tôt ou tard, va se retrouver à la périphérie.

- Saint-Augustin-Les Moulins : les Moulins, voilà quinze ans, constituaient un ensemble résidentiel à loyers modestes, situé à la périphérie de la ville. Aujourd'hui le delta du Var semble être le coeur des projets de développement départementaux. La présence d'un quartier populaire peut paraître anormal. Dans ce nouveau contexte, il est possible que l'on assiste à une opération de réhabilitation des bâtiments HLM. Le mouvement semble avoir commencé avec la priorité accordée au personnel du CADAM.

Le rôle départemental du delta risque de modifier l'actuelle structure socio-économique. La pression urbaine étant forte, il faut prévoir une modification de la demande aussi bien qualitative que quantitative.



EXPLICATION DU RESEAU URBAIN DES TNL A L'OUEST DE NICE (Fig. n° 4)

De 1950 à 1960

Seul l'axe littoral (promenade des Anglais et rue de France) a été privilégié durant l'évolution urbaine de Nice vers l'ouest. Dès 1951, la ligne Port-Carras entre en service suivie, plus tard, par la création en 1957 de la ligne reliant l'aéroport au centre ville. Cette décennie se termine par le - franchissement du Var qui constituait une frontière entre Nice et Saint-Laurent.

1960-1970

L'urbanisation s'étend démesurément vers l'ouest et c'est l'époque de l'âge d'or du bâtiment (construction de logements). A la périphérie, on construit ou on rejette les infrastructures dont la ville ne veut pas : le MIN (1966) ; les Moulins (1ère tranche 1965) ; constitution de bidonvilles (Arénas, Bois de Boulogne...).

C'est après la réalisation du bâti collectif que les TNL s'intéressent à desservir ces ensembles : desserte des Moulins (ligne n° 9 et 10) ; desserte de Caucade (lignes 8 et 12).

1970-1980

C'est à partir de 1975 que les TNL commencent à créer des lignes remontant la vallée : en 1975, ligne 11 pénétrant loin dans l'intérieur à la proche limite communale ; en 1976, ligne 1/ desservant le foyer Sonacotra.

Après 1980

Les TNL ne construisent plus de lignes, mais suivent le mouvement de glissement vers l'ouest : desserte du CAD A M (1981) par des rames de 140 places; desserte des collines (1981-1982) par des navettes.

LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES TRANSPORTS PUBLICS (Fig. n° 5)

Pré-étude du tramway niçois

L'idée présidant à ce projet était de permettre l'accès rapide de la ville au delta. Pour cela, il apparut nécessaire de créer une liaison en site propre. La voie d'accès au centre ville représentée par la ligne des chemins de fer de Provence, est d'un grand intérêt pour la réalisation du projet. La réalisation d'un axe lourd (Centre ville-Aéroport) de transport en commun par la Californie offrira une deuxième liaison rapide est-ouest.

La problématique est d'assurer la liaison entre les deux permettant la création d'un véritable circuit. Le système ferré interconnecté avec l'axe lourd permet non seulement la desserte vers Nice-nord, de l'ensemble du delta et de toute la basse vallée du Var, mais également la desserte vers Nice-sud, des pôles situés au nord de la ligne SNCF. Dans cette partie, une évolution ferrée de l'axe lourd serait certainement un élément fondamental pour la desserte vers le sud (delta). Dans cette optique, il serait possible de créer un centre d'échange alliant le réseau CP et SNCF, ainsi que les autres transports en commun. Situé au point de rencontre de la ligne CP et de la ligne SNCF, il occuperait une position privilégiée. Le tramway rapide se propose de relier le delta à la cité et la zone industrielle de Carros au centre ville. Ce triangle constituerait un axe de communication important. La réalisation de ce projet comporte un certain nombre de difficultés techniques. La ligne actuelle de CP n'est pas adaptée à ce genre de transport. Il faut accroître la circulation des tramways, créer des arrêts, aménager la voie de Lingostière jusqu'au delta du Var.

L'avant-projet de 1978 étudie les différentes solutions possibles.

Accroissement du trafic

Le principal problème est la voie unique reliant la gare de Lingostière à la gare du Sud. Passant en milieu urbain, sa réalisation en double voie continue apparaît comme délicate à réaliser et extrêmement coûteuse. Par contre, il semble possible de réaliser un certain nombre de dédoublements en majorité sur les terrains appartenant déjà à la compagnie. D'ailleurs le tramway offre l'avantage d'avoir une emprise au sol minimale. Dans ce contexte, les tunnels ne représenteraient pas de réels obstacles. En voie unique, la fréquence maximale serait d'un quart d'heure. Avec quelques dédoublements, la fréquence serait de cinq minutes (gain de temps important).

Infrastructures

Chaque convoi sera constitué de deux voitures venant de Carros, de quatre voitures venant du delta. Après réunion à la gare de Lingostière, le convoi de six voitures prendra la direction du centre ville. Chaque voiture aura 110 places. Dans l'hypothèse d'une fréquence d'un quart d'heure, cela permettra le transport de 2640 personnes à l'heure. Dans l'hypothèse d'une fréquence de cinq minutes, le transport de 7920 personnes à l'heure. La création de nouvelles gares est tout à fait possible et elles nécessiteraient la construction de quais de 100 mètres de long.

Electrification

Elle permettrait de meilleures performances, mais représente un investissement extrêmement lourd. L'avant-projet de 1978 effectué par la DDE conclue à sa non rentabilité. Une nouvelle étude réalisée en 1980 tend à prouver que si ce projet ne peut être rentable dans une première phase, il peut le devenir à la fin de la deuxième phase.

La ligne Delta-Lingostiere

Elle a été remise en question par l'accident entraînant l'abandon de la plateforme aéroportuaire. Elle reste pourtant une étape importante sans caractère d'urgence à l'heure actuelle.

Le projet peut se résumer pour l'essentiel, suivant ces quatre phases :
. 1ère phase : Nice gare du Sud - rive droite du Var
- voie nouvelle sur le pont de la Manda
- haltes supplémentaires à Gambetta et Parc Impérial
- zone de croisements supplémentaires à Saint-Isidore
- électrification

. 2e phase : zone industrielle de Carros

- construction : installation en pied de digue
- haltes à prévoir : une halte au pont de la Manda côté Carros ; dix haltes pour la zone industrielle, soit une tous les cinq cents mètres.

- au total 20 km entre la gare des CP et la zone industrielle. Une capacité de 10 000 passagers par jour est prévue

. 3e phase : rive droite - Carros le Neuf

- construction : un kilomètre de pente à 10 %, deux haltes prévues.

4e phase : gare des CP - gare SNCF

Détail du coût des deux premières phases (en millions de francs)

	1ère phase	2e phase
Matériel roulant	27	5
Dépôt atelier	13	0
Voie nouvelle	10	50
Stations	1	1
Alimentation électrique	30	10
Signalisation	3	1
Total	84	67

Analyse critique

L'inter-dépendance de ce projet témoigne de l'intérêt porté sur les pouvoirs publics à la basse vallée du Var. La gare de Lingostière deviendrait un centre important. D'autre part, cette étude semble largement surdimensionner la demande. A l'heure actuelle, moins de 900 personnes utilisent les transports en commun entre Nice et Carros par jour. Vouloir en transporter 10 000 semble utopique. La desserte de la zone industrielle représente un investissement considérable sans qu'elle se justifie. La plupart des travailleurs utilisent des transports payés par les entreprises. Ces raisons expliquent certainement la mise en sommeil de ce projet.

Un nouveau rapport présente le bilan de la situation fin 1982. Malheureusement, il ne nous pas été possible de le consulter.

Projets des compagnies et de la municipalité niçoise

Projet des chemins de fer de Provence

- Nationalisation probable en 1984 (?)
- Remise en état de la voie
- Commande de nouveau matériel (rame de 160 places) et mise en place d'une rame de prestige (Alpazur = liaison Nice-Genève) durant l'été pour les nombreux touristes.
- Problème des feux tricolores en ville (système unique en Europe).

A notre avis les CP attendent que le front urbain s'organise et se développe spatialement. De plus, ils ne feront que suivre le mouvement.

Projet du Tramway dans la Basse vallée du VAR

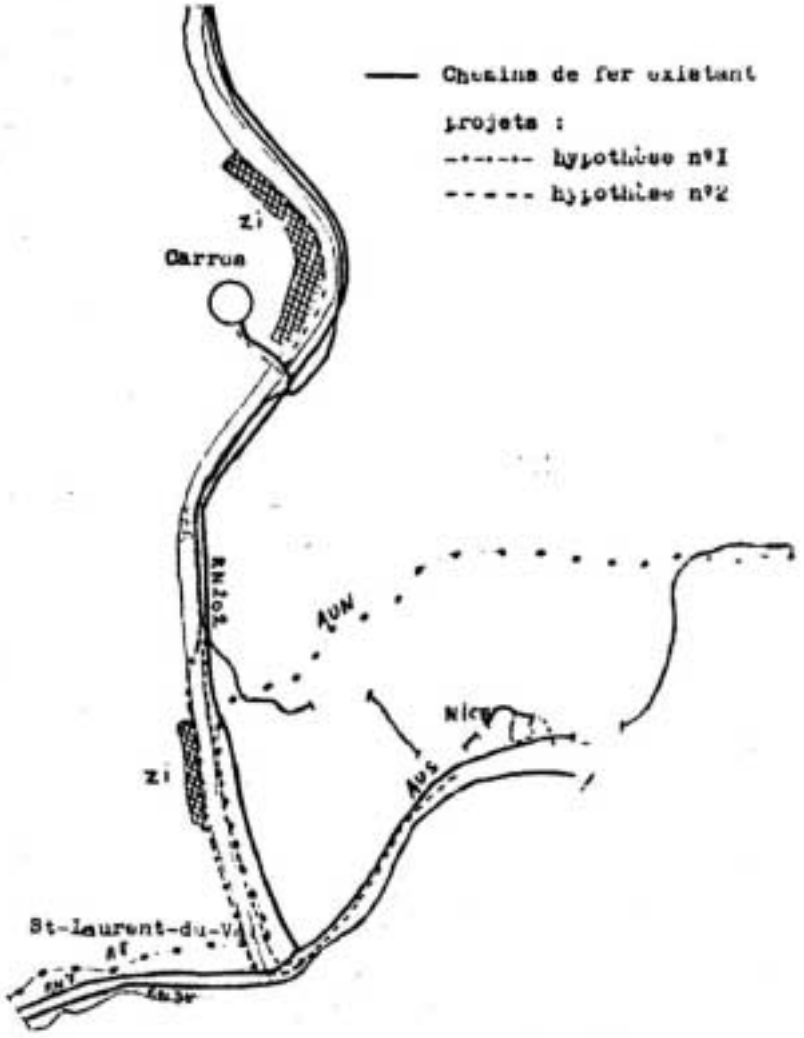


Fig 5 Les différents trajets du tramway rapide avec haltes

Le plan ci-dessous présente les différentes options possibles pour la basse vallée du Var"

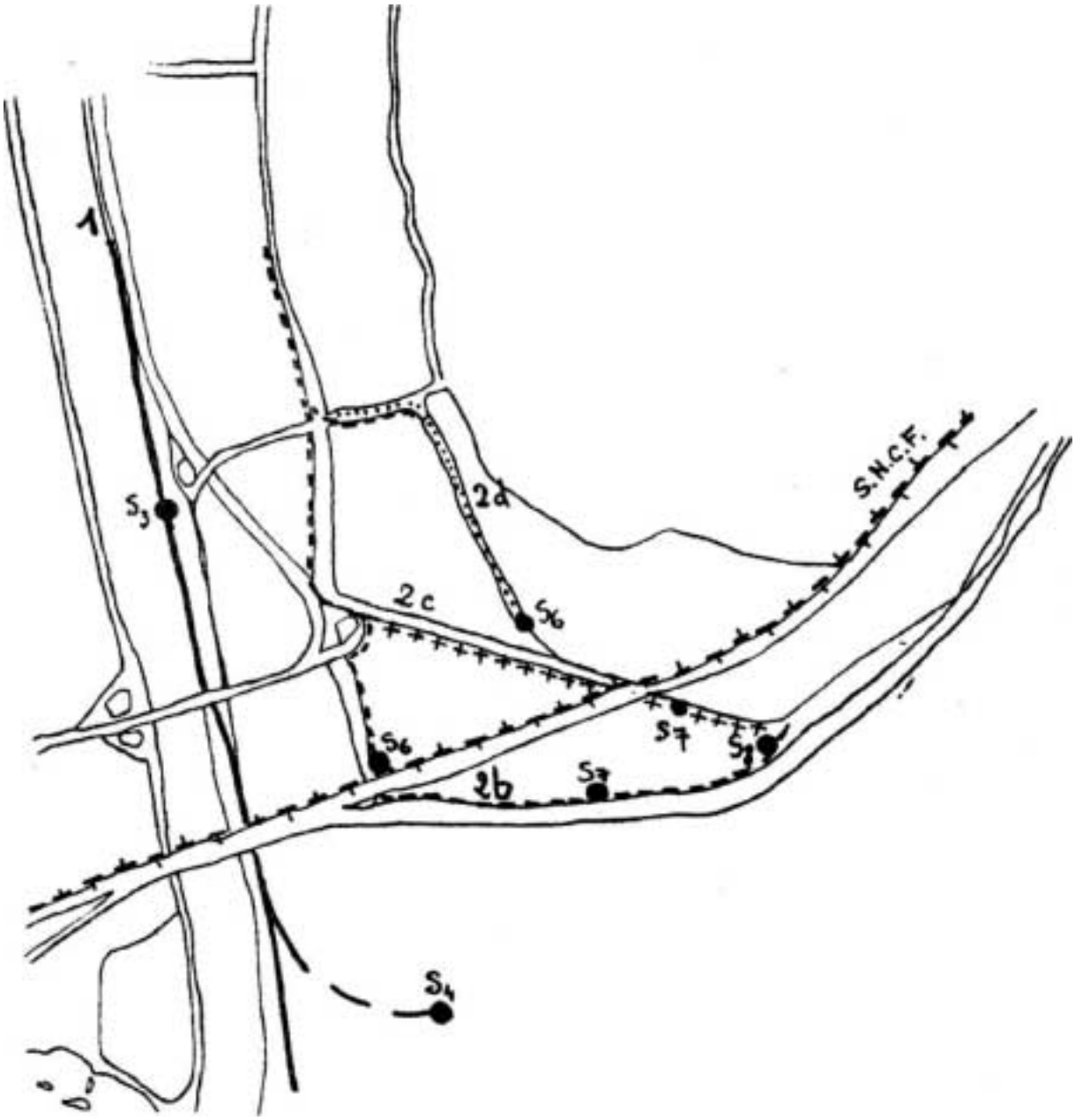
Deux versions s'opposent:

- La première le long du Var présente l'avantage d'utiliser un terrain libre mais en ne desservant que très imparfaitement la basse vallée du Var.

- La seconde le long de la RN 202 se décompose en quatre itinéraires possibles/

- l'itinéraire 2b étant certainement le plus intéressant puisque desservant l'Arénas. Dans ce cas le centre d'échanges collectifs de transport, pourrait se trouver à la station S6. L'étude est d'ailleurs assez explicite:

Le système ferré de la basse Vallée du Var, comme d'ailleurs le centre d'échange des transports en commun, dont il serait alors le moteur, garde une position privilégiée dans 1* cas où les terrains du MIN auraient une affectation plus urbaine.



Projets de la mairie de Nice

. Le "métro"

Ce projet n'est pas abandonné mais il reste désespérément dans les "tiroirs". Il s'agissait, en fait, d'un train roulant sur rails spéciaux. De toute façon, il ne concernait pas la vallée du Var, mais la liaison transversale Paillon-Arénas.

. Projet du port de commerce

Le 16 octobre 1979, un mini raz de marée a englouti la digue du nouveau port de Nice, en construction au sud de l'aéroport de Nice, anéantissant l'espoir de réaliser un grand complexe aéroportuaire, ainsi que les infrastructures de circulation prévues à cet effet. Le projet d'une voie ferrée parallèle à la RN 202, qui passerait sous l'aéroport dans sa partie ouest, est vite "tombé à l'eau". L'espoir d'échanges entre l'aéroport et Lingostière est utopique aujourd'hui.

Propositions

Création d'un nouveau pont sur le Var

Actuellement cinq ponts franchissent le Var situés sur la basse vallée : pont du Var (RN 7) ; pont Napoléon III (RN 98) ; pont SNCF ; pont autoroutier; pont de la Manda. Entre le pont de la Manda et celui de l'autoroute, la distance est de 12 km. Les habitants de la rive droite (la Gaude, Saint-Jeannet) doivent effectuer un détour en prenant soit le pont de la Manda au nord, soit le pont du Var au sud.

Pour éviter les pertes de temps et d'énergie, il serait souhaitable d'en construire un au niveau de l'échangeur de Saint-Isidore (situé à mi-distance). A partir de cet échangeur, il faudrait prolonger l'autoroute vers l'arrière-pays cagnois. Ce projet nous apparaît beaucoup plus logique que l'autoroute longeant la RN 202 (choix politique de la puissance municipale de Nice ?).

Création d'un syndicat intercommunal

L'objectif de cet organisme serait de coordonner les différentes politiques afin d'éviter le "chacun pour soi".

Nécessité de créer un centre d'échange commun à tout l’ensemble

CONCLUSION

Le paysage de la vallée du Var présente une grande diversité de formes:

- un déséquilibre marqué, oppose les deux rives du point de vue de l'occupation humaine ;
- le lit du Var est utilisé pour ses activités à faible valeur ajoutée (Nice Matin, CADAM,...) ;
- les collines, au contraire, sont réservées à une urbanisation de type résidentiel.

Ces secteurs sont plus ou moins bien desservis par différentes catégories d'infrastructures de transport ; celles-ci ne précèdent jamais la demande, qui d'ailleurs, reste insuffisante, n'encourageant pas la réalisation rapide d'un réseau complet et structuré.

Aujourd'hui, un front d'urbanisation remonte progressivement la vallée, éliminant peu à peu les activités agricoles. Repoussées vers le nord, celles-ci se heurtent au front d'urbanisation de Carros. Par conséquent, le comblement de cet espace agricole est inévitable.

Une projection dans l'avenir peut-elle être envisagée sous la forme d'une urbanisation dense et généralisée ? Dans cette perspective, sera-t-il alors possible de mettre en place un réseau de circulation adapté aux besoins futurs ?

Juin 1983

UNE « REVOLUTION TRANQUILLE » EN ITALIE VACANCES ET TOURISME DES ITALIENS, UNE ALTERNATIVE DES ANNEES 80

Par LOIC ROGNANT

Les grands pays traditionnellement touristiques comme l'Italie s'intéressent d'abord, et pour plus d'une raison, aux flux internationaux. Depuis plus de 50 ans, les Etats, au travers d'organismes publics créés à cet effet, cherchent à attirer un nombre croissant de voyageurs étrangers. Le régime fasciste ne s'y était pas trompé en réorganisant en 1934 l'E.N-I.T, : Ente Nazionale Industrie Turistiche. Ses buts étaient alors multiples : promouvoir le tourisme, mais aussi, à travers lui, renforcer l'image du régime à l'étranger, montrant un "pays fort, beau, un peuple bien discipliné et la plus franche hospitalité" (Mussolini). La promotion visait aussi à apporter des devises à une économie fortement autarcique.

A partir de 1950, la République italienne réorganise l'E.N.I.T. qui devient "Office national Italien du Tourisme". Mais sa mission ne change guère : il s'agit d'accroître les flux touristiques étrangers. La réforme régionale enfin appliquée et la naissance tant attendue des "Etats Régionaux" au début des années 70 transforment peu les choses. Les autorités locales sont chargées de la programmation touristique, tandis que l'E.N.I.T. doit assurer la promotion extérieure.

Les bouleversements structurels et conjoncturels de la géographie du tourisme dans les 20 dernières années n'ont fait qu'accentuer les choses. Le "miracle" touristique espagnol des années 60, l'éparpillement des flux internationaux à la recherche de nouveaux horizons, de nouvelles plages, de prix plus abordables ont remis en cause une partie du quasi monopole de l'Italie dans le tourisme méditerranéen. Aussi les efforts ont-ils porté sur cette clientèle jugée indispensable à la bonne tenue du compte touristique dans la balance des paiements. D'ailleurs, après un fléchissement d'une décennie, l'Italie est à nouveau redécouverte par les étrangers : plus de 18 millions d'arrivées et 101 millions de nuitées en 1980.

Toutefois, l'image touristique qui demeure l'argument de base reste celle de "l'Italie, mère des Arts", a une époque où les vacances s'identifient surtout a la mer et au soleil. Ceci crée d'ailleurs une première distorsion entre la réalité des flux et l'image promotionnelle.

La seconde distorsion, et non la moindre, réside dans l'essor considérable entre 1960 et 1980 du tourisme national italien. Il constitue aujourd'hui la véritable clientèle potentielle de bien des régions, y compris celles où les flux étrangers sont traditionnellement importants. Cet essor du tourisme des Italiens représente sans aucun doute l'une des plus grandes révolutions silencieuses que l'Italie ait connu dans le dernier quart de siècle. Ces transformations -souvent mal étudiées ou négligées- rapprochent le pays d'une situation "à la française" où les nationaux assurent la clientèle de base, le volant de sécurité du système, plutôt que d'une situation "à l'espagnole" où les vacanciers nationaux ont une influence encore négligeable.

C'est donc à la fois comme réalité et comme potentialité que l'essor du tourisme des Italiens doit être étudié. Bien souvent, les flux nationaux bouleversent la stratégie touristique des régions. Quant au niveau du pays tout entier, la promotion sociale, si lente soit-elle à cause de la crise économique et de la crise du quotidien, assure un réservoir touristique non négligeable. On sait en effet que la clientèle touristique évolue selon un schéma d'échelle mobile. L'amélioration du cadre de vie élargit, parallèlement, le cadre géographique du tourisme. Ainsi, un plus grand nombre de nationaux prennent l'habitude de sortir au delà des frontières, renforçant des flux familiaux, saisonniers, nés de l'émigration. Dès lors, la possibilité d'un déséquilibre croissant apparaît. On peut aller ainsi à un déficit vertigineux (Allemagne de l'Ouest, Etats-Unis) ou, au mieux, jusqu'à l'annulation du solde positif apporté

par les étrangers (France). L'Italie ne peut plus ignorer cette tendance "séculaire", en particulier pour la décennie à venir, même si le phénomène parait encore embryonnaire.

Trois grands caractères individualisent le "modèle italien" des vacances, du tourisme, voire du temps libre :

- l'invention de la villégiature par la civilisation de la Renaissance,
- l'accès tardif des Italiens à la civilisation contemporaine des vacances,
- enfin, des bouleversements importants dans la géographie du tourisme en Italie:

. l'Italie est en effet parmi les premières à "inventer" les loisirs à la campagne, nés de la prospérité mercantile et de l'essor des villes : c'est la villégiature.

. si l'image, la mode sociale sont créées, l'accès à la "civilisation des loisirs" est tardif : la révolution touristique n'a guère plus de 10 ans, fruit arraché de haute lutte au miracle économique des années 1960-1970.

. l'essor du tourisme des Italiens ramène d'abord les émigrés de l'extérieur comme de l'intérieur au pays et crée ainsi la reconquête de l'Italie littorale et campagnarde.

Cette nouvelle géographie ne manque pas d'intéresser les juntes régionales confrontées au développement ou au contrôle du tourisme. Car, après la phase juridique d'établissement des lois régionales, les autorités locales se trouvent face aux problèmes de l'aménagement et de la sauvegarde du territoire.

LA VILLEGIATURE : INVENTION D'UN MODELE CULTUREL DE VACANCES ET DE LOISIRS (EN ITALIE)

Le terme "villégiature" a perdu en France une grande partie de son pouvoir évocateur, très fort à la fin du XIXe siècle. De même, le "villégiateur" parait bien anachronique alors même que la presse l'utilisait volontiers autrefois. Mais en Italie, où le mot est né, la villégiature conserve malgré tout l'attrait de la campagne qu'elle évoque depuis la haute antiquité. Certes, le sens strict mais aussi le sens socio-économique ont changé pour devenir plus un archétype ou un modèle qu'une simple unité spatiale à vocation productive. La villégiature a donc plutôt conservé la seconde partie de sa définition, son aspect "civilisation" plus que son aspect "économie", celui de la résidence campagnarde de loisirs, repos et détente. Ainsi l'image demeure profondément enracinée dans le vocabulaire et les comportements. Diverses civilisations qui se sont succédées dans la péninsule italique ont repris l'image léguée par l'Antiquité. Chacune d'elles, dans les périodes de prospérité et de faste, a remodelé la villégiature, accentuant ou gommant des caractères, ajoutant ou retranchant des habitudes, adaptant, transformant les paysages. Somme toute, la villégiature apparaît comme un thème de civilisation : espaces, paysages, comportements subissant des variations au long des siècles. Sur le plan psycho-sociologique, elle constitue bien à la fois un espace culturel et un espace vécu dans le continuum d'une civilisation issue du monde rural.

La villa, modèle social et architectonique

C'est la civilisation romaine qui, du temps de sa splendeur, innove. La "villa rustica11 n'est rien moins qu'une exploitation agricole souvent de taille modeste. Toutefois, cette propriété de rapport est déjà, du point de vue économique, une appropriation absentéiste de riches citadins qui n'y résident qu'à la belle saison.

Il faut attendre l'enrichissement de l'aristocratie urbaine pour voir l'essor de la villégiature d'agrément. Apparaît alors la "villa urbana" ou maison suburbaine beaucoup plus vaste et surtout beaucoup plus richement décorée. Si la vocation agricole demeure, elle est

reléguée hors du cadre somptueux. L'agriculture n'est donc plus que le moteur économique d'une façade d'agrément, au propre comme au figuré.

La classe des propriétaires de maisons suburbaines anticipe de plusieurs siècles ce qui, à nouveau, s'épanouira de la Renaissance italienne au XVIIIe siècle. Elle réalise "l'union entre sa richesse économique, servie par un établissement industriel et sa vision esthétique d'une nature accueillante et belle" (R. Etienne).

Ainsi naît une civilisation extrovertie, de parade, que l'on retrouve même dans l'organisation de l'espace de ces villas. L'architecture nouvelle privilégie les ouvertures vers la campagne (galeries, péristyles, diptères, terrasses et pergolas) et impose une grande partition et fonctionnalisation de l'espace. L'exposition au soleil et le goût du panorama expliquent aussi les plans contournés. M. Chara-geat rappelle le souhait de Pline d'avoir des pavillons : "celui où l'on peut voir la mer de toutes les fenêtres et celui où l'on peut l'entendre sans la voir". N'est-ce pas là après tout une vision extraordinairement actuelle de la villégiature Ce goût du bonheur raffiné construit s'impose jusque dans le paysage, au besoin par l'aménagement du site. Le jardinier y pourvoit en créant un jardin "tableau projeté en trois dimensions de l'espace, un diorama construit avec les matériaux vrais de la nature" (P. Grimai).

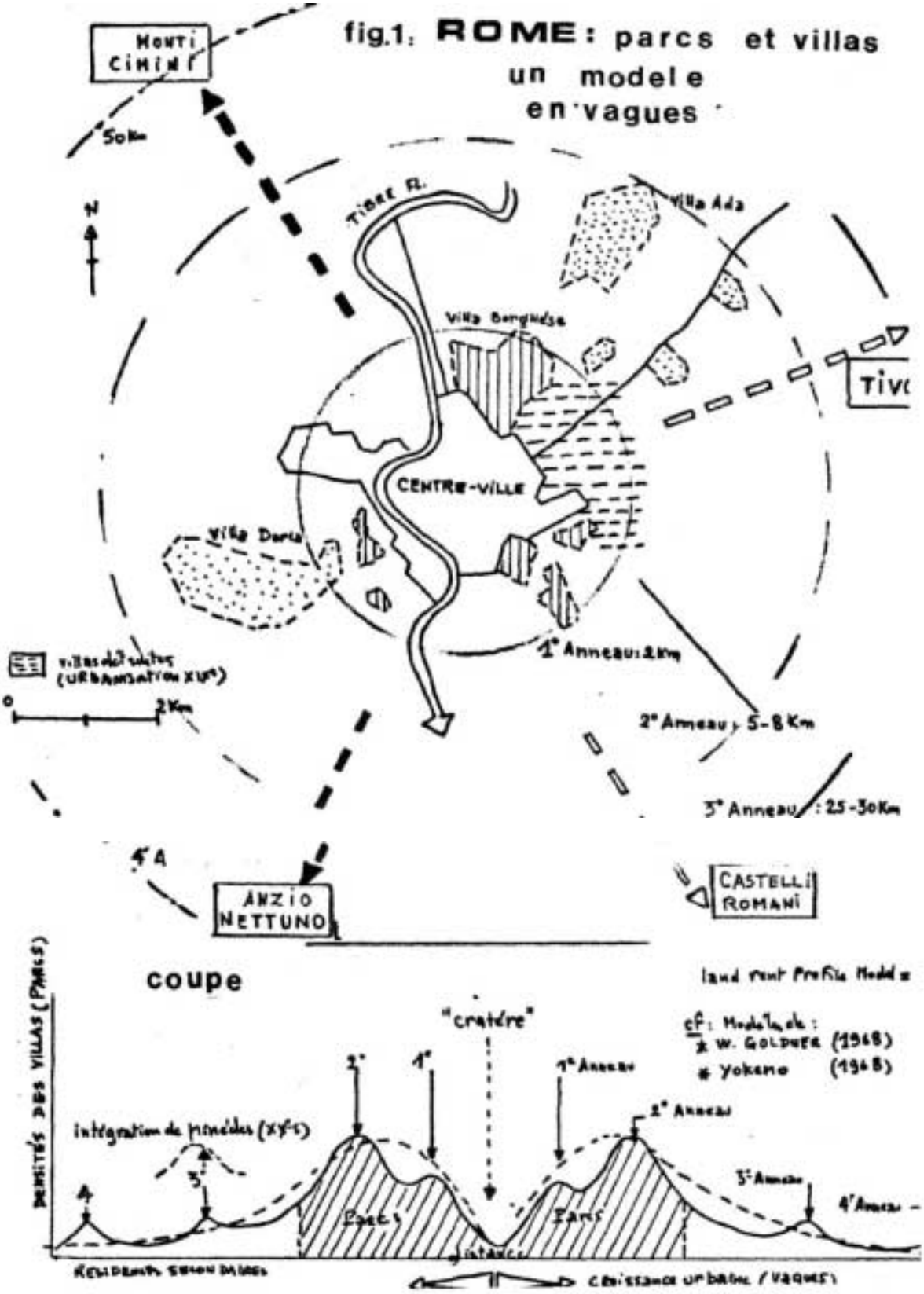
Les riches Romains complètent cela par une vie mondaine brillante. La correspondance de Pline le Jeune l'illustre bien lorsqu'il parie de la retraite aux champs a Minicio Fundano, qu'il décrit à Baebio Hispano la villa rêvée d'un homme d'étude, qu'il présente à Fusco ses vacances dans sa villa de Toscane ou bien décrit la douceur de la source du Clitumne. La Maison des Mystères à Pompeï ou la Villa d'Hadrien à Tibur (Tivoli) deviennent les modèles de ces maisons de villégiature constituant des couronnes de résidences secondaires de la classe riche autour des villes. Non seulement cela se perpétuera dans la tradition de l'Italie, mais le modèle architectonique de la villa romaine se répand au rythme même de la romanisation de l'Empire. Bien des architectures de la Méditerranée conservent certains de ses éléments.

Bien plus, ne voit-on pas aujourd'hui la copie de ces grandes villas romaines chez tel ou tel mécène américain ? Le milliardaire P. Getty n'hésite pas à faire édifier en Californie une grande villa romaine d'Herculanum, la Villa dei Papiri, possédée par le beau-père de César, en recréant architecture, décoration et jardin, pour en faire, il est vrai, un musée l L'idée de villégiature romaine gardera donc jusqu'à nos jours cette connotation de thébaïde dans une ambiance bucolique teintée d'épicurisme. La villa devient à la fois refuge, cadre d'apparat, et capital économique. Les riches pasteliers ou soyeux, saliniers ou négociants en vins, banquiers ou industriels de bien des régions d'Europe, se piquant d'Art et d'Humanités, ne feront pas autre chose dans leur volonté affichée ou non d'accéder aux attributs de l'aristocratie patricienne.

La dolce vita de la Renaissance au XVIIIe siècle

La villégiature dans son aspect ludique disparaît de l'Italie pendant près de 1000 ans. Fait du prince ou du citadin riche, elle ne renaît qu'avec la prospérité revenue et assurée. Mais le "Moyen Age" italien et la Renaissance ne connaissent plus l'unité politique et civilisatrice de Rome. En effet, dans l'Antiquité, modèle socio-économique et espace unitaire d'une civilisation centralisatrice expliquent la quasi uniformité de l'architecture des villas rustiques ou suburbaines, de la Belgique à l'Afrique du Nord.

Au XIVe siècle, l'Italie politique est morcelée en petits états fortement polarisés sur une grande cité spirituelle, politique ou économique. La villa redevient une valeur-refuge mais aussi un lieu de détente campagnard, loin des villes surchauffées, aux rues malodorantes.



Seule l'aristocratie laïque et ecclésiastique et quelques grands marchands peuvent s'offrir ce luxe. La villa campagnarde devient alors le contrepoint du palais citadin de l'hiver. Elle devient aussi un lieu architectural et un espace social bien codifiés où l'on peut recevoir de nombreux invités. Le cadre esthétique s'y prête bien : le jardin d'agrément prend une dimension nouvelle depuis que F. Colonna, un Vénitien, publie un véritable traité sur l'aménagement en 1499 : Le songe du Poliphile- La villa redevient aussi un refuge loin des luttes des clans urbains, de la pression des classes pauvres et des problèmes politiques. La révolution humaniste, intellectuelle et artistique y trouve un lieu de rencontre, d'échange, d'éclosion. L'homme de la Renaissance aime s'y reconnaître, s'y attarder. Le Vénitien Luigi Gornaro fait de sa villa de Padoue, entourée de doux paysages, un centre d'accueil pour les artistes et les érudits.

Avec le creuset urbain, véritable moteur économique et le palais, symbole de la puissance et du pouvoir, la villa constitue le 3e lieu où se forge un nouvel art de vivre fait de calme, de douceur, de paysages verdoyants, de luxe et de plaisirs de l'esprit. Elle devient aussi le symbole de la douceur de vivre, de la "dolce vita", car l'humaniste italien préfère le faste à l'ascèse. La richesse du commerce italien ou la richesse de l'Eglise expliquent la mise en place de ce nouveau mode de vie que tous les nouveaux riches cherchent à imiter. Désormais l'Italie n'est plus seulement la Mère des Arts, elle est aussi la patrie du bon goût, du savoir-vivre, de la "fête italienne". La villégiature en est un des aspects les plus originaux à un point tel que le mouvement va s'amplifiant, alors même que la richesse qui l'assurait s'affaiblit puis s'efface. La conséquence, la villa, se maintient et se renforce même, alors que la cause de sa magnificence disparaît.

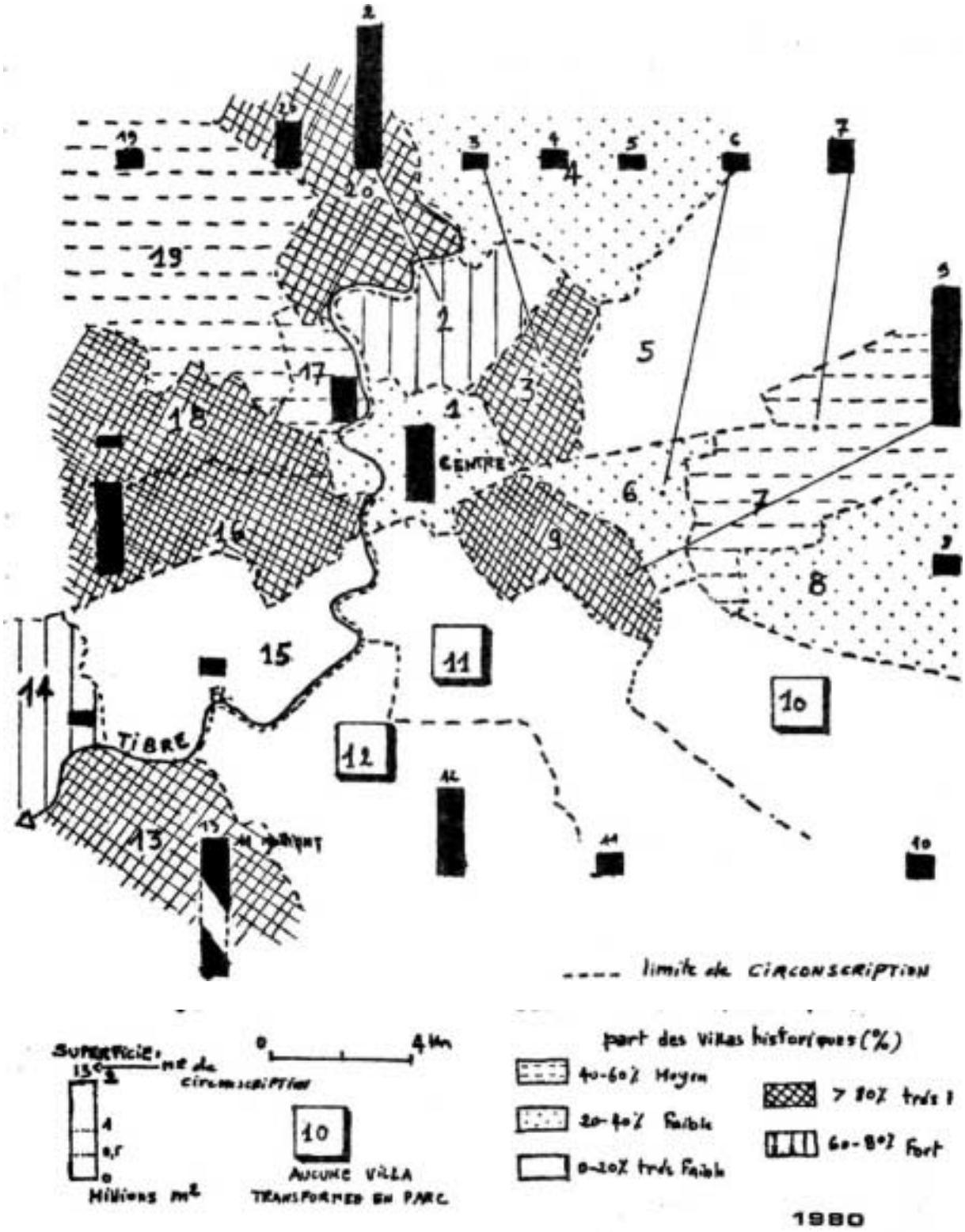
Le développement des villas patriciennes jusqu'au XVIIIe siècle s'explique par la résurgence de l'aspect valeur-refuge. Le cas de Venise est significatif: la conquête agricole de la terre ferme cherche à contrebalancer l'effondrement de l'empire maritime. L'aristocratie essaye de survivre en continentalisant sa richesse. Ainsi se créent autour des grandes cités d'Italie, des auréoles de villas luxueuses ou plus modestes, recherchant le calme, le paysage, la fraîcheur et se développant en deux grandes vagues : la Renaissance et le XVIIIe siècle.

Commençons par Rome, symbole à plus d'un titre ; la "ville éternelle" est redevenue la capitale de la chrétienté après la "captivité" en Avignon et le grand schisme. Au plan régional c'est une petite capitale qui, presque désertée au début du XVe siècle (20 000 habitants à peine), connaît une nouvelle expansion (55 000 habitants). Toutefois les Etats de l'Eglise, bien que faisant partie des "cinq grands" de la Péninsule (J. Dejumeau), ne sont guère peuplés (1,8 million d'habitants) et ne possèdent guère de solides bases économiques comme la Sérénissime, les Républiques de Gênes et de Florence.

Pourtant le renouveau de la Papauté assure une certaine richesse par la vente d'offices, le mécénat artistique, les grands travaux d'urbanisme. Cette richesse relative engendre un phénomène de mimétisme social illustrant, avant la lettre, le concept de "dépense ostentatoire" dont parie l'américain Thorstein Veblen dans son étude du début du XXe siècle : "Théorie de la classe des loisirs".

En effet, le phénomène dans le domaine éotouristique des loisirs et des vacances s'amorce à Rome au quattrocento, notre XVe siècle. Dans un premier temps s'amorce un anneau de villas suburbaines oui s'apparente pour partie seulement à la villégiature, et ressemble beaucoup a l'amorce de quartiers résidentiels. Ce n'est que plus tard qu'un second anneau, à 30 ou 40 km de la ville, représente le second temps de la villégiature.

Fig 2 : ROME : espaces verts



G. Aréna a récemment étudié l'expansion géographique des villas suburbaines à Rome (1982). Le paysagiste Alberti, appelé par le pape Nicolas V, lance la mode des villas qui, accrochées à mi-pente des collines romaines, permettent de voir à la fois "la ville, la campagne, la mer, l'étendue de la plaine, les cimes... des collines et des monts". N'est-ce pas la recherche du panorama qui est Tune des caractéristiques principales de la résidence sur la Côte d'Azur du XIXe jusqu'à la fin de notre XXe siècle (figures 1 et 2). La rive droite du Tibre, au Monte Mario, se couvre de villas somptueuses construites par les cardinaux (Pietro Foscari, Stefano de Ferris). Peu à peu cet anneau suburbain se précise : Quirinal (papes Pie V et Grégoire XIII), le Viminal, l'Esquilin, le Pincio etc.. G. Aréna montre qu'après 1600, si le mouvement s'accélère, les villas sont désormais plus petites, illustrant parfaitement la loi de décroissance exponentielle de l'occupation spatiale.

D'ailleurs, si le phénomène se poursuit jusqu'aux débuts du XIXe siècle, il présente une dynamique de longue durée que l'on connaît bien dans la géographie moderne : la succession de 3 phases bien simples

- phase I : naissance du phénomène, avec de grandes villas peu nombreuses;
- phase II : le pullulement des petites villas ;
- phase III : l'expansion à un nouvel anneau avec de grandes villas.

Puis nous constatons un retour à la phase I. Ces cycles se succèdent, plus ou moins régulièrement à Rome de 1400 à 1800.

Aujourd'hui les processus spatio-socio-économiques ne sont pas différents de nature, même s'ils touchent les résidences secondaires des vedettes du show-business, les magnats des affaires ou les employés et ouvriers. Il s'agit désormais d'un double turnover où l'utilisation d'un espace donné peut changer d'intensité, de caractères, sans changer de nature : ainsi aujourd'hui les mêmes zones qui attiraient les luxueuses villas attirent les résidences de luxe ou les résidences secondaires (1), mais, dans le même temps, les jardins de ces riches villas sont ouverts au public. G. Aréna a montré que 68,3 % des 27,6 millions de m2 de zones vertes à Rome sont représentés par ces jardins. Ainsi, aujourd'hui en 1984, le patrimoine des villas historiques assure dans certaines circonscriptions plus de S0 % des espaces verts d'une ville qui demeure pauvre en parcs publics ; le taux est de 81,2 % dans celle de Tordi Quinto/Agro au nord de Rome. Les taux records sont représentés par les circonscriptions XVI (96,5 %) et IX (94,5%), c'est-à-dire une partie du" Trastevere, la Bravetta à l'ouest de la ville et la IX, le quartier populeux de la via Appia Nuova (sud-est). Dans le premier de ces quartiers, la villa Doria Pamphili, ouverte au public en 1971, offre 1,8 million de mètres carrés soit, à elle seule, 99,56 % de toutes les zones vertes de la zone. Dans le secteur de la via Appia Nuova, 3 villas (Luis et les 2 Lazzaroni-Lotto), ouvertes entre 1974 et 1979, représentent seulement 4,6 % de la surface verte publique. On voit donc combien ces villas aristocratiques peuvent, aujourd'hui, contribuer à améliorer le cadre de vie et les loisirs intra urbains d'une ville pauvre en parcs urbains : 8,3 m2 par habitant. (Fig. n° 3)

Pourtant A.M. Seronde montre combien furent nombreuses les villas détruites entre 1871 et 1921 par la vague urbaine. La comparaison de la carte établie pour cette période (2) avec une carte plus actuelle montre que le turnover (récupération des jardins des villas pour les "espaces verts") se calque parfaitement sur les anneaux de croissance : ainsi en 1921 c'est autour du centre ville que l'on crée, grâce aux villas, le premier anneau de parcs publics (Janicule, Forum, Oppio, Celimonterra, Villa Borghese). Les villas Doria Pamphili (ouest), Torlonia (est), Ada (nord-est) constituant une partie de l'anneau suivant ne seront respectivement municipalisées qu'en 1971, 1979 et après la seconde guerre.

L'anneau des villas, devenues jardins publics aujourd'hui, s'organise donc autour de la vieille ville où fleurissent les palais de l'aristocratie. Mais déjà la Rome de la Renaissance fait ressurgir l'anneau des villas de villégiature estivale de l'Antiquité ; ce nouvel anneau se situe à environ 25 à 40 km, soit, à cette époque presqu'une journée de route.

(1) La zone de Anzio-Nettuno sur le littoral méridional du Latium est prisée des Romains depuis la plus haute antiquité.

(2) Voir carte in ROME, p. 84.

En effet dès le XVIe siècle, les collines plus verdoyantes qui entourent la campagne romaine, sans arbres, brûlée par le soleil en été, ou marécageuse (Marais Pontins) attirent l'aristocratie ecclésiastique. Les Monts Albains sont à nouveau peuplés de nombreuses villas, comme dans l'Antiquité. Certaines d'entre elles sont devenues aujourd'hui un lieu célèbre d'excursion touristique, tant la permanence de la beauté du site est grande. Frascati est dans ce cas. Aux célèbres villas aristocratiques, comme celles des Mondragone, Falconeri, Aldobrandini ou Torlonia aujourd'hui disparue, s'ajoutent les résidences contemporaines à flanc de coteau dominant la plaine brûlée par le soleil en été- Tivoli est le second lieu de résidence des "châteaux romains" célèbres également pour leurs vins, offrant aujourd'hui encore la fraîcheur de ses parcs et de ses cascades aux touristes (Villa d'Esté, Villa Georgina).

Au nord de Rome, à une bonne centaine de kilomètres, dans la région des Monts Cimini, près de Viterbe, se constitue un autre noyau de villas aristocratiques au point que T. Smoiett en la traversant au milieu du XVIIIe siècle, note l'importance de la villégiature- Bomarzo est resté célèbre pour ses fantastiques rochers sculptures. Quant à Caprarola, propriété du cardinal Farnese, elle attira les foudres de (saint) Charles Borromée qui accusait le prélat de dépenses ostentatoires pour sa villa alors que Rome grouillait de mendiants. Le Cardinal avec un parfait cynisme expliqua alors que bien au contraire, il fournissait ainsi du travail aux malheureux l Aux portes même de Rome, sur certaines collines ombragées, sont construites de belles villas, aujourd'hui enserrées dans le tissu urbain de la capitale italienne lorsqu'elles ont pu résister : la villa Madame par exemple dont Raphaël traça le pian des jardins.

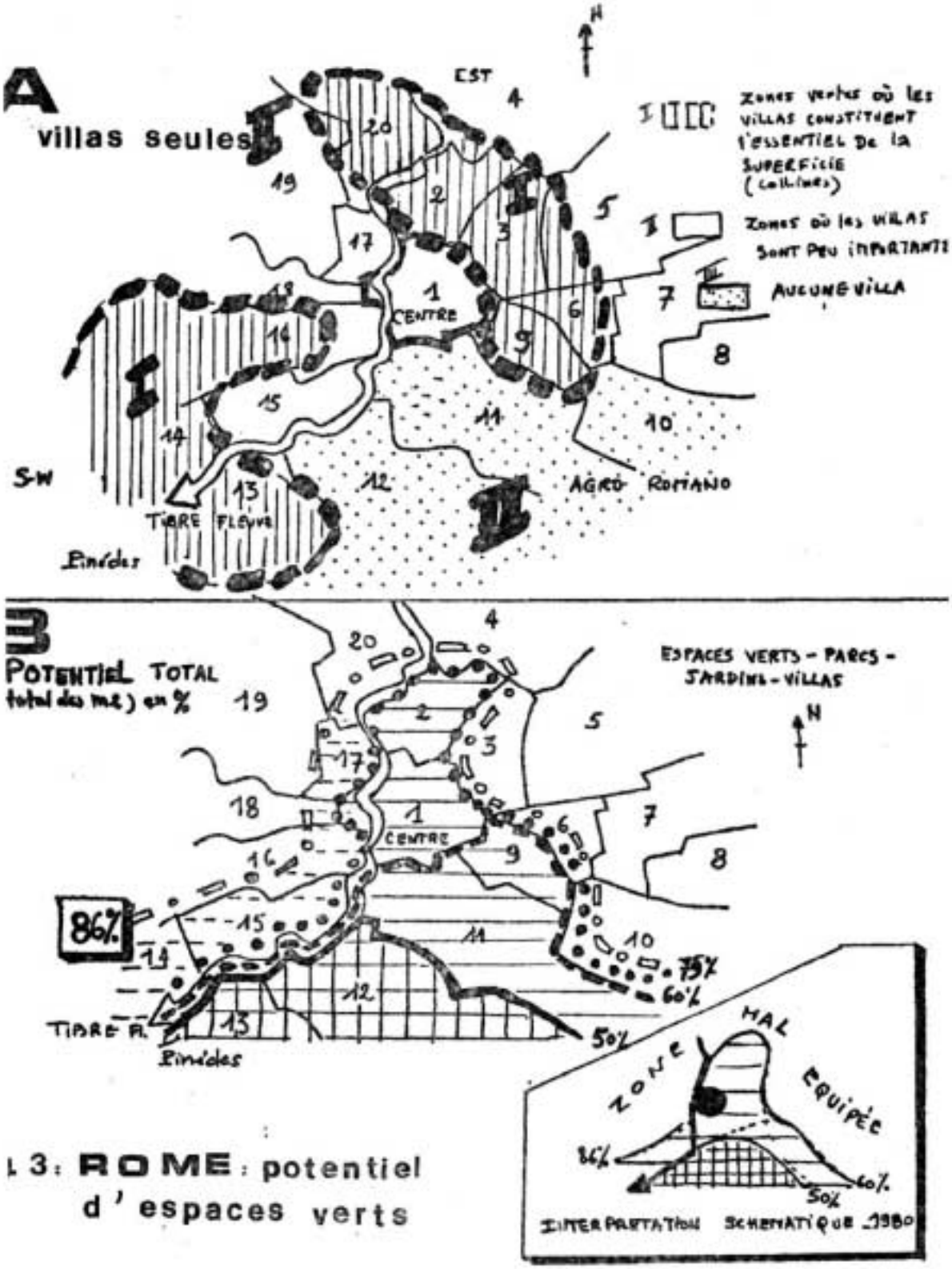
Si la noblesse ecclésiastique crée la villégiature autour de Rome, à Gênes, ce sont les riches familles de négociants armateurs qui allient l'agrément et l'intérêt pour la campagne. J. Heers a montré qu'au XVe siècle, les familles Spinola, Doria, etc. possèdent déjà des dizaines de villas suburbaines. MC. Giuliani Balestrino (1982) rappelle que le futur pape Pie II estime, vers 1442 que Gênes possède de plus belles villas que Venise ou Florence.

Ici comme à Rome, pendant 4 siècles on bâtit plusieurs centaines de ces résidences : 395 très exactement. Un tiers d'entre elles se situent dans la partie occidentale de la ville (Voltri à Cornigliano) et dans le Val Polcevena au nord ouest de la ville. A l'est c'est Albano et Nervi qui en ont le plus. De part et d'autre de la ville, les villas se concentrent donc le long du littoral : 16 km vers l'ouest et 8 vers l'est, tandis que vers l'intérieur elles pénètrent, parfois profondément (10-12 km) dans les vallées. Au XVIIIe siècle, l'écossais Smolett soulignait la beauté de ces constructions vues en arrivant par mer.

Pourtant, aujourd'hui encore, ce patrimoine architectural très riche demeure inexploité et inconnu des touristes. Mais les mêmes paysages, les mêmes attraits (al clima felice si univa l'estrema varietà peesaggistica) attirent au XXe siècle les résidences secondaires des Turinois et Milanais.

La campagne florentine est conquise par les princes, en particulier les Médicis. Fiesoie au nord-est de Florence, joue le rôle de Tivoli à Rome- Boccace lui-même parle dans son Decameron, des nombreuses villas de plaisance que le président De Brosses, un des plus célèbres voyageurs du XVIIIe siècle, retrouvera dans le bassin de Florence. A la couronne péri-urbaine proche, sur les contreforts de l'Apennin au nord, ou les collines du Chianti au sud, s'ajoute une couronne plus lointaine. Les villas sont alors plus orientées vers l'agriculture, sans que l'agrément et la beauté soient négligées. Dès la fin du XVe siècle, les villas di

Casteilo, de Poggio a Caiano, de la Petraia, font partie du patrimoine architectural né de la villégiature.



L 3: ROME: potentiel d'espaces verts

Au sud, à Naples, la villégiature demeure plus réduite malgré une cour qui se veut fastueuse au XVIIIe siècle. La famille royale occupe la colline de Capodi-monte, crée son "Versailles" -la Reggia de Caserte- et son "Hameau de Trianon" -le Casino délia Regina-. Cette ville et ce village aristocratiques ne dérogent guère toutefois à la mode royale du temps. Néanmoins, la noblesse mais aussi quelques parvenus, choisissent des quartiers au panorama, au climat, au cadre agréables : c'est la zone de Portici ou du Pausilippe, première couronne des "résidences secondaires".

Un phénomène identique se développe autour des lacs italiens sous l'influence de la noblesse milanaise : villas d'Isola Bella, villa Palavicino (lac Majeur), villas Carlotta, Arconati de la fin du XVIIIe siècle sur le lac de Côme.

Venise, symbole de ta villégiature du XVIIe siècle

Mais c'est Venise, en effet, qui demeure le symbole de la "manie de la villégiature". On y retrouve avec plus d'ampleur, plus de luxe, plus de décorum aussi, les deux vagues précédentes, celle de la Renaissance et celle du XVIIIe siècle. On y entrevoit également bien des caractères de la résidence de vacances d'aujourd'hui. Venise et son espace de villégiature anticipent de façon surprenante sur le XXe siècle.

La richesse de l'aristocratie vénitienne de la Renaissance, encore solide malgré les alertes, crée la mode. Bien plus, la crise du commerce maritime l'accélère car il faut bien prévoir la reconversion de l'économie du négoce vers l'agriculture. La voie royale de cette conquête de la "terre ferme" par les villas, est le canal de la Brenta, permettant une liaison permanente et facile avec Venise. Le canal devient une véritable route des vacances et de la villégiature, voie ombragée, encombrée de gondoles, bateaux ou coches d'eau de toutes tailles. Mais en réalité, c'est toute la plaine de Vénétie-Frioul, entre Alpes et Lagunes, le long de la route de Trévise qui est conquise par la villégiature. L'intensité et l'unité sont telles qu'on a pu parler de la "civilisation vénitienne de Terre-Ferme", retournement quasi total de l'organisation spatio-économique de la Sérénissime.

Le cadre de la villégiature

Dès le XVIe siècle un vaste ensemble architectural s'édifie autour de ces vacances "à la villa". Les maîtres d'oeuvre deviennent très vite célèbres : ils ont pour noms Sansovino, Falconetto, et surtout Andréa di Pietro délia Gondola dit le Palladio. Sous l'impulsion de ce dernier, théoricien et praticien, naît le "style pailadien" où se retrouvent les caractères de bases énoncés par l'architecte. L'inspiration romaine y est habilement mêlée, en particulier la construction autour d'un espace central ressemblant à l'atrium, l'utilisation des frontispices et des péristyles.

Aujourd'hui ces villas palladiennes constituent un attrait touristique supplémentaire pour la région sous l'influence de l'Ente Ville Venete, destiné à les protéger et à les faire connaître. Un "circuit des villas" permet de les visiter et de profiter des jardins et des grands parcs qui les entourent.

L’ambiance de « dolce vita"

Comme de nos jours, la villégiature devient à la fois une mode et un besoin. Les vacances à la campagne préfigurent cette consommation ostentatoire bien expliquée dès 1900

par l'Américain Thorstein Veblen et reprise par les sociologues contemporains. Pour les Vénitiens du XVIIIe siècle, ne pas partir équivaut à un aveu de pauvreté sociale. Goldoni nous décrit les affres de ce petit monde dans sa célèbre trilogie théâtrale : Le smanie délla villégiatura, Le avventure délla campagna et II ritomo dalla campagna (1761). "Ma pièce, en donnant une idée de la folie de mes compatriotes pourrait dire, en passant, qu'on se dérange partout lorsque les fortunes médiocres veulent se mettre au niveau des opulentes" écrit-il. Aussi les plus pauvres cherchent-ils à se faire inviter durant les six mois que durent ces "vacances", jusqu'au début de novembre.

"La villégiature, c'est aussi la délivrance absolue" (Ph. Monnier) pour ce "peuple emprisonné dans son île de pierre". Ph. Monnier insiste sur cette "éternelle nostalgie de campagne, cette unanime obsession de nature, cette fuite obstinée... du désir et du rêve... les uns et les autres travaillés de ce mal du pays vert". La vie à la campagne n'est que suite de bais ou de promenades, de banquets ou de déjeuners sur l'herbe. Ph. Monnier rappelle ces croisières bucoliques sur les eaux de la Brenta, comme celle organisée par A. Longo où l'on entasse sur des barques près de 85 personnes, convives, musiciens et domestiques.

Si Goldoni se fait le témoin des fastes et des ennuis de cette villégiature, voire des querelles et rancunes, si Vivaldi dispense à cette belle société concerti et "Quatre saisons", Pietro Longhi se plait à les peindre. En effet, si les "vedusti-ti" tels Canaletto ou Guardi privilégient les paysages, Longhi décrit la société vénitienne. C'est ainsi que l'on peut voir "La famille patricienne" ou mieux encore "Une famille en villégiature" (musée Correr). Comme le dit si bien Ph. Monnier : "La journée n'est qu'une suite de joies savourées en commun, de mondanités goûtées ensemble, de voluptés partagées... la toilette, le café, le jeu, la promenade, le bal, la comédie, la musique occupent une société à humeur de gala".

La géographie de" "résidences secondaires" aristocratiques

Ce sont plusieurs centaines de villas qui s'installent en terre ferme, d'autres parlent simplement de "cent trente palais d'été". Certaines familles, tels les Pisani, entretenaient dit-on plus de 50 villas I Si beaucoup aujourd'hui n'existent plus, d'autres restaurées font partie du circuit des villas : la villa Manin à Pana-riano, la Valmarana à Vicence, la villa Pisani à Strà, la villa Barbare à Maser.

Le canal de la Brenta concentre la plus grande partie des grandes villes dont la Malcontenta, retraite forcée d'une dame Foscari. Les villages de Strà, Dolo, Mira, comptent chacun plus de 10 villas (1). A partir de cet axe de pénétration et de la route de T révise, les villas s'éparpillent, au nord-ouest jusqu'à Padoue et aux collines enganéennes, mais aussi autour de Vicence et au pied des préalpes (Thiene, Asolo). Plus à l'est, la densité décroît vers le Frioul. Ainsi la province de Vicence offre encore 55 villas à ses visiteurs et le Frioul, 18. Au total, c'est plus de 100 villas qui existent encore constituant l'un des réseaux les plus denses de résidences secondaires aristo cratiques d'Europe. On peut d'ailleurs l'étudier avec des modèles bien connus, tel celui de Von Thunen.

Goldoni définissait cette civilisation comme celle du "rapport" : en effet la zone des villas est née de la combinaison de l'agricolisation de la terre ferme et de son utilisation aux. fins de la villégiature, c'est-à-dire à la fois la dominante économique du modèle de Thünen, complété par la dominante ludique ou foraine préfigurant les résidences secondaires (modèle de Thünen appliqué au tourisme par Yokeno). Ainsi s'amorce une organisation combinant la distance et la rente foncière auxquelles on ajoute les moyens de transport et donc le temps de

trajet (isochrones). Les auréoles ainsi créées ne sont pas parfaites mais reflètent l'importance d'autres facteurs (autres villes, relief, forme des réseaux de routes, etc.). La zone de villégiature de Venise au XVIIIe siècle ne fournit pas une illustration parfaite du modèle mais s'en rapproche. Ainsi la première auréole (20 km) englobe le canal de la Brenta et la route de T révise : pour Yokeno, cela correspond à la zone dite de pique-nique. Ceci se vérifie en partie car la résidence de villégiature estivale, voire annuelle est déjà importante. "L'automne est venu : on s'en moque. Le grand Conseil se réunit : on n'y va pas.

(1) Cadre du film opéra "Don Giovanni" de Losey

La neige tombe à flocons pressés : on demeure". Au delà de cet anneau une zone intermédiaire semble plus vide (entre 20 et W km) : c'est la zone de Padoue. Mais plus loin réapparaissent les grandes concentrations, au delà des collines euganeennes (Montagnana) à l'ouest, autour de Vicence au nord, sur les contreforts alpins. C'est là la zone de la "récréation" où surgissent "des bandes joyeuses de beaux messieurs et de belles dames qui s'emparent du silence..."

Nous retrouvons ici, bien avant la date et de façon plus modeste les anneaux de répartition des résidences secondaires en France (F. Cribier) ou en Italie aujourd'hui. Ainsi, tout en demeurant fortement "aristocratique", la villégiature vénitienne met en place bien des éléments des temps modernes.

Les loisirs du petit peuple citadin

Le petit peuple, le popolo minuto, de Venise comme de Rome ou de Florence est le grand exclu de ce modèle de villégiature, si ce n'est comme domestique, cameriere, cuisinier ou gondolier de cette société de la "dolce vita". Dans le XVIHe siècle italien, les loisirs populaires sont bien rares. A Rome, sur ordre du Pape, la piazza Navona est, le temps de l'été, transformée en une vaste piscine publique permettant aux petites gens de tenter d'échapper à la chaleur torride... ou tout simplement de se laver ! A Venise, les loisirs sont plus abondants qu'ailleurs car la Sérénissime est à la fois la "salle des fêtes" et le "Las Vegas" de l'Europe-Hormis les fêtes de quartier, les petites gens profitent du Carnaval qui dure près de deux mois pour oublier leur misère et se passionnent pour les jeux d'argent : Venise offre plus de 200 casinos et cafés, certains semi-clandestins étant possédés par des valets de chambre de la bonne aristocratie. C'est à Venise que se forgent bien des habitudes, bien des libertés encore impensables. On y voit des femmes jouer au jeu, on y voit la civilisation de la carte postale se préciser grâce aux "vedute", tableaux paysagers de Guardi et Canalet-to. L'ambiance de fête quasi permanente cache sans doute la crise de la puissance vénitienne. Bien plus, Venise veut ignorer cette décadence en s'abîmant dans le plaisir, pratiquant à la fois une fuite en avant et la recherche d'une reconversion. N'est-ce pas là l'un des traits de la modernité de l'actuelle civilisation des Loisirs ?

L'absence de Révolution industrielle hypothèque le renouveau de la villégiature

Le XXe siècle amène une large désagrégation de cette mode qui tend alors à devenir un modèle de référence. La conjoncture italienne n'y est plus favorable au moins pour deux raisons :

- la péninsule cherche intensément et passionnément à faire son unité politique et nationale. Elle y parvient au prix de lourds sacrifices humains et économiques)
- l'Italie unifiée révèle le retard économique et en particulier l'impossibilité d'espérer une grande révolution industrielle semblable à celle de l'Europe du Nord. Seules les villes de l'Italie septentrionale sont touchées par la vague industrielle. C'est trop peu pour assurer les transformations sociales et de civilisation, et la bourgeoisie industrielle demeure embryonnaire. Ici, ni capitaines d'industrie, ni urbanisation foudroyante déstabilisant la campagne par l'exode rural, ni vogue des bains de mer. La société reste figée, l'agriculture souvent arriérée, l'industrie insuffisante à transformer le pays.

Les mouvements sociaux existent mais ils restent limités aux villes industrielles. A la campagne les révoltes sont fréquentes, mais sont plutôt des jacqueries que de véritables révolutions paysannes (Calabre, Sicile, Romagne).

Le peuple italien parait résigné à oublier la villégiature et la douceur de vivre, alors même que se développe le tourisme étranger. Le niveau de vie reste bas, les habitudes sont figées et la mobilité sociale inexistante. L'Italie, premier pays touristique, ignore pour elle-même les vacances et encore plus le tourisme!

LA REVOLUTION SILENCIEUSE. DIFFUSION DU MODELE SOCIETAL ; LES ITALIENS A LA CONQUETE DES VACANCES. 1950-l980 (Fig. n°4 à 8)

L'ère pré touristique : l'encadrement de l'ère fasciste

Au lendemain de la grande guerre, l'Italie accuse donc un très grand retard économique et social vis à vis de ses voisins. Alors que le pays est déjà le premier pour l'accueil de touristes étrangers, les conditions de vie demeurent difficiles pour l'écrasante majorité. La société rurale se prêtait mal a l'idée de loisirs: on travaillait dur à la campagne (5000 heures par an) et l'analphabétisme sévissait partout.

Néanmoins, avec ses 600 000 morts et sa durée, la guerre de 1915 à 1918 prépare de grands bouleversements ; le brassage interrégional des soldats s'accentue et la fragile prospérité des noyaux industriels du nord aiguise la revendication sociale" La législation du travail demeure embryonnaire. Toutefois, avant la première guerre mondiale, des lois, d'ailleurs peu appliquées, limitent la durée du travail à 10 heures par jour, contrôlent celui des femmes et des enfants, interdisent le travail la nuit.

Le régime fasciste s'installe au pouvoir en 1923 et prétend par le biais de la toute puissance régler les problèmes du travail et des vacances sur le plan législatif et sur le plan pratique.

Sur le plan législatif, de nouveaux textes, toujours aussi peu contraignant, sont votés, surtout pendant la période "légaliste" du régime (1923-1926). Peu avant la "Marche sur Rome" (octobre 1923) l'Italie s'était officiellement alignée sur le système des trois huit, ramenant la semaine de travail à 48 heures officielles. Le fascisme complète cela en créant le "repos annuel" obligatoire, 12 ans avant le Front Populaire en France. Ce congé est de 10 à 30 jours, variable selon les mérites et la... docilité.

Sur le plan pratique, le régime fasciste voit dans l'organisation des loisirs ouvriers et paysans un moyen de peser sur les consciences, d'organiser la transformation planifiée des esprits i Le Dopolavoro s'occupe des loisirs "après le travail": c'est à dire fin de journée ou de semaine dans le cadre de clubs et de bibliothèques soigneusement contrôlés par les corporations et le parti. Mais avec 350000 adhérents, le dopolavoro apparaît comme un échec relatif.

Les "trains populaires" ont plus de succès. Des week-ends à la mer à prix réduits sont offerts aux classes sociales modestes des villes. La voie ferrée est en effet un symbole, mais aussi le moyen le plus simple pour voyager. Il est vrai que le régime fait alors un gros effort de réorganisation des chemins de fer italiens : le confort est amélioré, mais aussi la ponctualité ("les trains arrivent à l'heure") et la vitesse par la création de voies "diretissimes" qui privilégient l'axe méridien péninsulaire.

Les statistiques officielles (E.N.I-T.) montrent qu'à la veille de la seconde guerre mondiale les Italiens représentent 8,3 millions de vacanciers hébergés en hôtellerie, soit 41 millions de nuitées (moyenne de 5 jours). Bien que toutes ces nuitées ne puissent être classées en "tourisme", on peut dire qu'en 1938, les flux nationaux sont, sur le plan quantitatif du moins, au coude à coude avec les flux internationaux. Cela signifie aussi que le mouvement est lancé et le potentiel important. Mais la prospérité économique tout autant que la paix civile font encore défaut. Sans elles, le passage de vacances étatisées à un tourisme total demeure hypothéqué.

De plus l'urbanisation reste lente parce que l'industrialisation est modeste. L'exode rural se tourne encore vers l'émigration plutôt que vers les grandes métropoles industrielles du nord et du centre. Aussi le "retour au pays" des émigrés de l'intérieur reste insignifiant, alors qu'ailleurs, en France, il apparaît comme la pompe d'amorçage du phénomène vacancier de la 1ère génération.

La répartition géographique de ces vacanciers italiens est tout aussi significative. Les classes aisées n'hésitent pas à déserter le pays pour "affaires" ou "agrément" : 3 a 400 000 par an, même si une grande partie d'entre eux séjourne encore dans les "régions aristocratiques" (Levant, Riviera de San Remo, lacs italiens). Mais la nouvelle mode des bains de mer gagne également l'Italie dans l'entre-deux-guerres. On voit apparaître en contre point, des "régions populaires" disposant de plages de sable et de pinèdes. Ainsi tourisme international et tourisme national s'installent dans les mêmes sites que favorise d'ailleurs le fascisme. Milano-Marittima au nom bien évocateur au sud de l'embouchure du Pô comme le Lido de Rome ou la Versalia constitue un bel exemple de cette première expansion. Dès avant 1914, une société milanaise "lance" la station et y propose des pavillons, les "villini" (petites villas), installés dans la pinède. Ainsi nous retrouvons le goût pour la villa dans un cadre typiquement moderniste comme le proclame la chanson populaire : "al mare ! al mare !".

Le miracle économique italien

L'aventure politique et militaire dans laquelle ses alliances avec le régime nazi l'entraînent fait à nouveau perdre plus d'une décennie au pays. Ruinée en 19*5, disposant de peu de richesses économiques classiques, l'Italie réussit une reconversion rapide. Avec l'aide internationale, la nouvelle république réussit à retrouver son niveau de production du début de la guerre, dès 1950. Pourtant le niveau de vie demeure bas. Les rapports Vanoni (1950) et Vigoreili (1954) montrent les retards sociaux et la misère du Midi. Seules 11 % des familles italiennes sont considérées comme "aisées" et 11,7 % comme dans une situation d'extrême misère. Dans bien des ménages, la consommation de viande ou de sucre reste très irrégulière. Un Napolitain consomme moitié moins de légumes frais qu'un Turinois.

Parler dans ces conditions de la durée du travail ou des vacances parait superflu. L'Italie doit d'abord régler son retard économique et social. La société de consommation reste un objectif lointain. C'est d'ailleurs en retardant l'accès à la grande consommation nationale que l'Italie "assure" son miracle économique. Le "néo-capitalisme" italien gagne le défi contre toute logique. E. Scalfari traduit cela par la "théorie du bourdon", insecte peu apte à voler, et pourtant, écrit Scalfari, "le bourdon vole, c'est ce qui est arrivé au capitalisme italien".

Par des prouesses techniques et financières, l'Italie conquiert bien des marchés, bénéficie du Marché Commun (1957) et de la société de consommation qui s'installe chez ses partenaires. C'est en maintenant volontairement un déséquilibre entre ses prix et ceux de ses concurrents que l'Italie s'affirme. Mais le revers de la médaille est terrible. La néo-industrialisation puise dans le réservoir de chômeurs du Mezzogiomo, créant les émigrés de l'intérieur. "La 2e révolution industrielle de l'Europe est aussi cruelle pour les travailleurs migrants que l'a été la première pour les travailleurs indigènes".

Les Italiens, tout au long des années 50 et 60 n'accèdent qu'à la petite consommation. Dans le domaine des moyens privés de circulation, importants pour l'amorce du tourisme, les progrès sont lents. Dans la décennie 50y c'est la société du deux-roues, de la "vespa". La très lente progression sociale se concrétise par l'achat d'une voiture de petite cylindrée : "la Fiat 500, la plus petite. C'est la voiture de celui qui a besoin de quatre roues pour se déplacer ; la Fiat 600 au contraire est déjà la voiture de celui qui veut paraître et acquérir un certain prestige au regard des autres" (V. Valetta). La "civilisation de la 600" s'affirme entre 1960 et 1965. En 5 ans, les immatriculations d'automobiles passent de 400 000 à 900 000. L'un des éléments de l'explosion touristique est désormais en place.

Mais cette accession retardée à un mode de vie meilleur augmente les tensions sociales, d'autant que l'Italie n'échappe pas à l'inflation (tarifs publics, loyers, impôts). Peu à peu les mouvements de grève s'amplifient. Le miracle économique parait remis en cause alors même qu'éclate le "mai rampant", profond mouvement social revendicatif (1968-1972). Les travailleurs italiens réclament leur part de prospérité du miracle économique, partage trop longtemps différé. Le drame est bien là : au moment où, par une longue série de grèves, les syndicats italiens obtiennent de grands progrès sociaux, l'économie italienne s'essouffle et entre, avant bien d'autres, dans une crise typiquement nationale. La "crise italienne" se précise vers 1970-1971 : perte de compétitivité, faiblesse des investissements, chômage, absentéisme, baisse de productivité, déficit budgétaire, fuite des capitaux en sont les principaux caractères"

La crise mondiale du renchérissement du pétrole en 1974 se superpose à la crise nationale, alors même que le pays est très dépendant de ses importations de matières premières. Le pays vit alors une période très difficile, car la crise de l'Etat et la crise morale que son inefficacité fait naître, s'aggravent.

Malgré cela, la population italienne tente de préserver les acquis sociaux et en particulier son nouveau mode de vie, dont les vacances sont un aspect important. Il s'agit bien d'une révolution tranquille qui tend à toucher un nombre toujours croissant de citadins.

Les congés payés restent encore dans les années 60 régis par la législation de 1923 que l'on améliore peu à peu. Il faut attendre le choc du "mai rampant" pour voir les améliorations des conditions de travail devenir aussi importantes que les revendications salariales. La semaine de travail est ramenée à 40 heures officielles dans la métallurgie où le taux de syndicalisation est élevé, alors qu'elle atteint 46 et même 48 heures dans d'autres branches d'activité. La réduction annuelle du temps de travail apparaît très vite en Italie comme un objectif social important dans la plupart des provinces développées du nord et du centre. Mais la puissante C.G. il expliquait en 1979, qu'au sud de Florence, réduire le temps de travail "c'est de l'ironie, du cynisme" (A. Bonaccini) tant le problème du chômage y est aigu.

Toutefois en Italie comme dans l'ensemble de l'Europe, la réduction annuelle du temps de travail (annuel ou hebdomadaire) devient un des objectifs prioritaires des années 80. Les syndicats visent donc à obtenir la semaine de 38 heures. Pourtant, en 15 ans, depuis 1966, le temps annuel a été réduit de près de 20 %, passant de 1877 heures à 1521, un des plus bas d'Europe avec la Belgique (1550). Cela représente à la fin de la décennie 1970, 235 jours de travail et 130 jours de congés (week-ends compris). Pourtant les congés payés demeurent réduits : entre 15 et 30 jours. De plus, l'ancienneté joue un grand rôle dans la durée de ces congés. Au bout de 10 ans un cadre obtient 30 jours, un employé 20 jours et un ouvrier seulement 17. On voit combien le système est personnalisé et encore empreint d'un puissant paternalisme où la docilité tient une grande place.

Les problèmes d'étalement des vacances sont tout aussi importants. Dans le monde du travail, l'Italie se trouve dans une situation à la "française" aggravée par un gros retard social et des habitudes méditerranéennes. Les entreprises ferment traditionnellement en août pour le sacro-saint "Ferragosto". Fiat, à ce moment Jà, accuse une baisse de production d'environ un tiers. Cette concentration des vacanciers italiens accentue les difficultés d'accueil au cœur de la haute saison touristique et contribue à une sur inflation dans les stations (littoral, montagne).

En ce qui concerne les congés scolaires, ils sont très légèrement supérieurs à la France. Vers 1970 les écoliers italiens sont à égalité avec ceux de France: 184 jours de classe et 181 de "vacances". Aujourd'hui, la durée des congés scolaires est passée à 200 jours en France et entre 190 et 210 en Italie. Leur répartition dans le temps traduit également fort bien le modèle de vacances encore en vigueur dans le pays. Les vacances scolaires sont essentiellement estivales, du 15 juin au 30 septembre en moyenne, soit près de 90 jours. Ce sont les plus longues avec l'Espagne (2 mois et demi), deux fois plus longues que l'Allemagne ou la Grande-Bretagne. En revanche les petites vacances sont très courtes : 2 semaines en hiver et 6 jours au printemps (Pâques).

FIG 4 ITALIENS, VACANCES D'HIVER ; FEVRIER 1965
Journées de vacances
%
> 20
10-20
5-10
≤ 5
Pas de flux recensés
TOTAL : 438 milliers de journées
Variations (%) des flux entre Février 1965 et Février 1975
Nouvelles régions en 1975
ITALIE : + 106 %

FIG 5 ITALIENS_VACANCES : PROFILS D'HÉBERGEMENT DANS LES RÉGIONS_ année 1965
Touristique (H et Loc) - Affiné
Touristique (MP et Hol)
Pré-Touristique (MP et Loc.)
0 100 200 km

On comprend dès lors que les problèmes du tourisme national italien soient bien différents des autres pays d'Europe. Les vacances scolaires accentuent l'aspect estival par leur longueur. Elles permettraient un bon étalement si les entreprises aménageaient un système équivalent- Or, la concentration d'août des vacances de la population active annihile tout étalement. Elle fait surgir la question de la période du 15 juin au 1er août et du 20 août au 10 septembre; que faire alors des enfants citadins ? La réponse à cette question explique bien les statistiques que nous verrons plus loin : mère et enfants partent à la campagne en attendant que le mari et père les rejoignent. On assiste alors à une résurgence de la villégiature. Mais force est de constater que la période traditionnelle de la "villégiature" qui se passe entre la fin août et les débuts de l'automne (le retour à la ville se situant en général entre la Toussaint et la Saint-Charles- novembre-" (F. Paloscia) n'est plus respectée. Enfin la faiblesse des petites vacances ne peut que freiner l'essor du tourisme de neige, par exemple, et renforcer plutôt les mouvements de week-end.

Statistiquement, l'I.S.T.A.T. (1) définit les vacances comme "une période d'au moins 4 jours consécutifs hors de son domicile à des fins de repos, agrément ou distraction". Depuis les années 60, l'Institut procède à des études par sondage tous les 3 ou 4 ans.

Nous laisserons de côté l'enquête DOXA de 1949 qui montrait la faiblesse de la mode des vacances en Italie. C'est une phase de mise en route où les mouvements migratoires naissants de la campagne vers la ville créent les premiers flux. Le paysan urbanisé retourne "au pays", chez les parents ou la famille qu'il a laissés. C'est la période où se créent les réflexes de vacances pour des paysans qui ignoraient tout alors de ce type d'arrêt économique.

Les vacances sont donc alors à la fois le sous-produit de l'urbanisation et... de l'automobile. Mais entre 1950 et I960, la première reste encore en plein développement et la seconde demeure un luxe. Aussi n'est-on pas étonné de constater qu'en 1959 seulement 11 % des familles italiennes déclarent partir en vacances. Cette population vacancière est d'abord féminine. Entre 20 et 4-0 ans, les femmes représentent 60 % du total. Ceci s'explique bien par le fait, souligné plus haut, que les mères de famille qui ne travaillent pas, emmènent les enfants chez les grands-parents, "à la campagne" (41,5 % des journées de vacances contre 43 % pour la mer). On va de préférence dans les maisons de la famille (49 % des journées) et en location (23 %). Les hôtels accueillent 26% des journées de vacances. On est bien dans l'ère pré touristique, à la fois par le volume (5,6 millions d'Italiens) et par la structure : c'est le temps des vacances où la villégiature traditionnelle -retour au pays ou location à la mer- prédomine.

Cependant en quelques années la société italienne tente de rattraper ce retard indéniable dans le domaine des vacances. En 1965, on compte environ 21 % de départs (2). Le modèle d'Europe occidentale s'affirme : ce sont les cadres des professions du secteur secondaire (74 %) et les professions libérales (67 %) des grandes cités du nord de l'Italie qui bénéficient de cette nouvelle "dolce vita". Pour toutes les villes de plus de 50 000 habitants, le taux de départ est plus élevé que la moyenne nationale (entre 36 et 44 %). Ce taux est donc bien corrélé à la nouvelle croissance urbaine née du miracle économique. Ces réservoirs à vacanciers perdent donc de leur intérêt pour toute tentative de prospective des années à venir.

(1) ISTAT : Istituto centrale di statistica, équivalent de l''INSEE.
(2) II s'agit de personnes. Pour les familles le taux est de 30 % à cause des cellules numériquement réduites (célibataires, retraités)

Les vacances se démocratisent. Signe des temps, les carabiniers lancent en 1973 une "opération vacances" le long des axes routiers comme en France les opérations "primevère". Les axes autoroutiers méridiens supportent mal ce grand choc : aux flux automobiles internationaux s'ajoutent ceux des citadins fuyant les centres, ceux des familles de méridionaux allant voir le mari, le fils ou le gendre dans le nord, ceux enfin des émigrés de l'intérieur retournant passer le Ferragosto dans le Mezzogiomo. Fiat 500 ou 600, Fiat 850 ou 127, lourdement chargées foncent alors vers "l'autre Italie".

Pourtant, malgré l'essor des vacances (environ + 1 % par an) l'Italie ne peut combler son retard. Dès les années 70, la France atteint et dépasse le seuil statistique et psychologique de 50 % de départs en vacances alors qu'en Italie ce taux progresse à petits pas : 31 % en 1972, 35 % en 1975. La crise économique se précise après 1976, l'année noire. En 1978, le taux n'a progressé que de 0,8% par an et atteint seulement 37,8 %. Le miracle touristique semble s'estomper pour des millions d'Italiens : si 21,2 millions d'entre eux ont goûté aux vacances, près de 35 millions en demeurent privés. D'ailleurs pour 56 % d'entre eux, la raison est familiale et économique. Ceci est encore plus accentué pour les non-actifs.

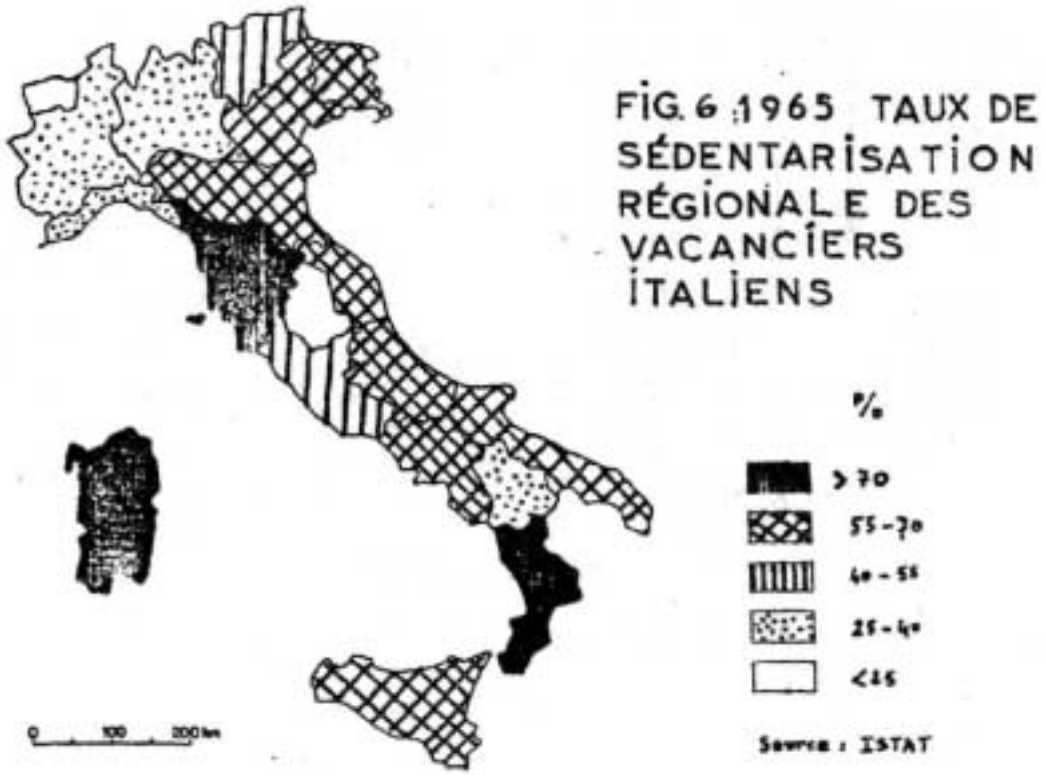
Le seuil des 50 % qui paraissait possible avant 1985, se trouve ainsi repoussé dans un futur mal défini. Certes 1980-1982 a amené un redémarrage du tourisme des italiens, mais la progression est toujours faible : + 5 % par an. Malgré tout, l'Italie n'arrive pas à combler un retard d'environ 10 ans vis à vis de ses autres partenaires européens. De ce fait, le seuil ne serait atteint que vers 1990 si la progression se maintient.

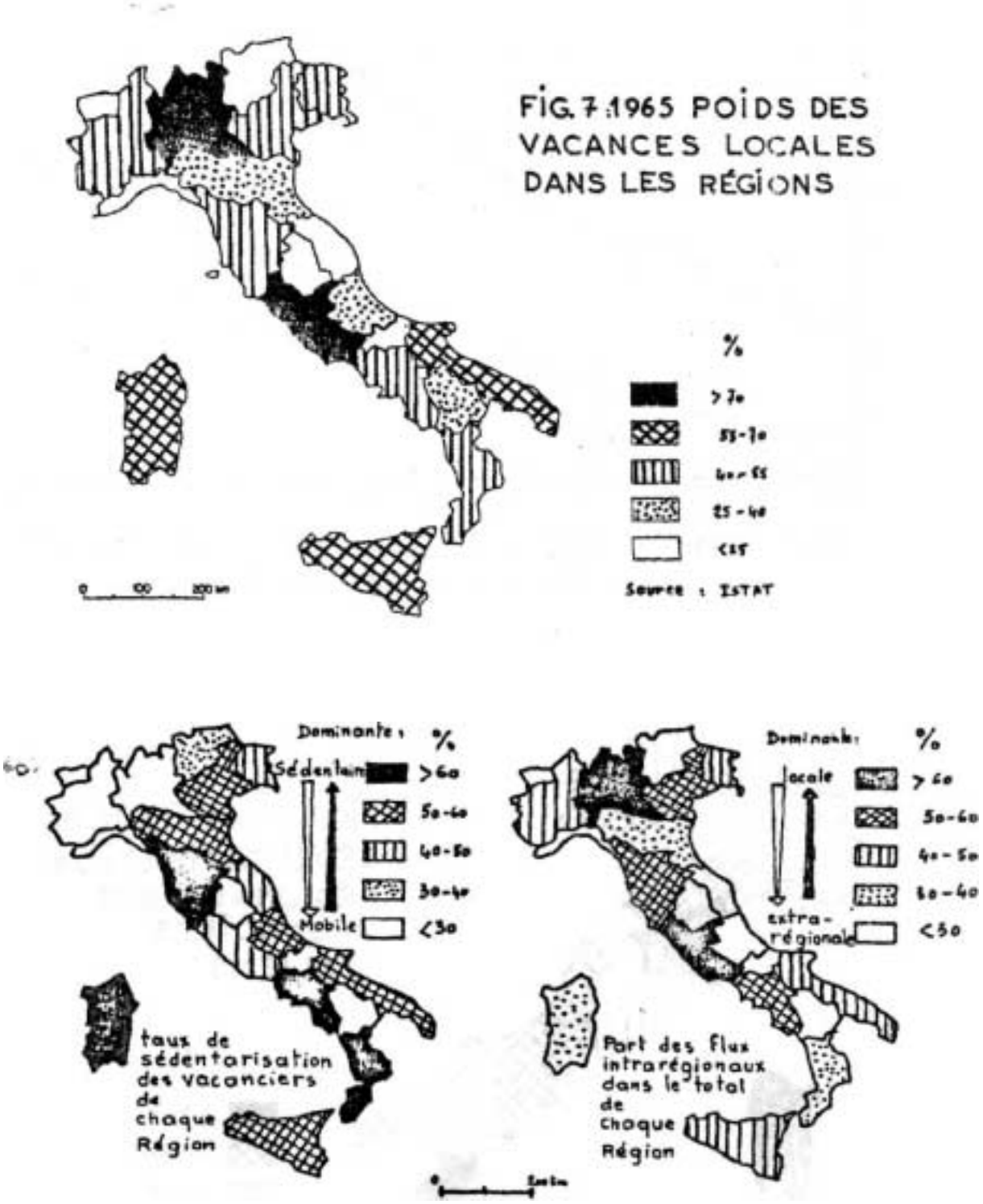
Parallèlement, on assiste à une transformation des goûts entre 1959 et 19SQ. Les séjours à la mer deviennent majoritaires dès 1968 (52 % des journées de vacances), alors que la traditionnelle campagne régresse (35 % en 1968 contre M,5 % dix ans plus tôt). Aujourd'hui, ce renversement de tendance se situe autour de C3 % pour la mer et 25 % pour la campagne (montagne et collines).

L'hébergement demeure celui d'une population modeste, utilisant ses attaches sociologiques avec la campagne et le "retour au pays". Malgré un recul de 8 peints, les maisons privées accueillent encore 40 % des journées de vacances et les locations autour de 22 %. C'est dans l'extra hôtellerie (camping, caravaning, etc..) que l'essor est le plus grand. Le véritable décollage se situe vers 1970 où i'accueil double presque, passant de 2,4 % à 4,1 % des journées de vacanciers italiens. Aujourd'hui le pourcentage se situe autour de 8 à 10 %. Les mutations de l’accueil des vacanciers italiens dans les années à venir ne sont pas négligeables, même si leur évaluation quantitative laisse encore beaucoup à désirer.

La résidence secondaire (casa seconda) est la suite logique du retour saisonnier au pays dans une société bouleversée par les flux migratoires. Les recensements décennaux italiens ne prenaient en compte que les maisons non occupées, sans distinguer entre maisons vides et résidences secondaires. En 1971, celles-ci auraient été au nombre de un demi million et avoisineraient aujourd'hui 800000 à un million d'unités. De plus, ce parc loin encore du niveau français (2 millions) est principalement constitué de maisons restaurées. Elles n'ont pas toujours le faste des villas de Vénétie, mais lorsqu'elles sont neuves, elles présentent un cadre et un confort exceptionnels (exemples des régions de Nettuno-Anzio en Latium, de l'Ile d'Elbe ou de la Costa Smeralda sarde). Bien des magazines populaires montrent ces résidences secondaires de luxe, propriété de riches industriels, commerçants ou artistes très en vue.

La vogue moderne de la campagne chez les vacanciers italiens a d'ailleurs donné naissance à un type nouveau d'utilisation de l'espace rural, ainsi qu'à un mot nouveau : l'agritourisme lancé par l'association Agriturist créée en 1966.





FLUX DE VACANCIERS ITALIENS- 1975

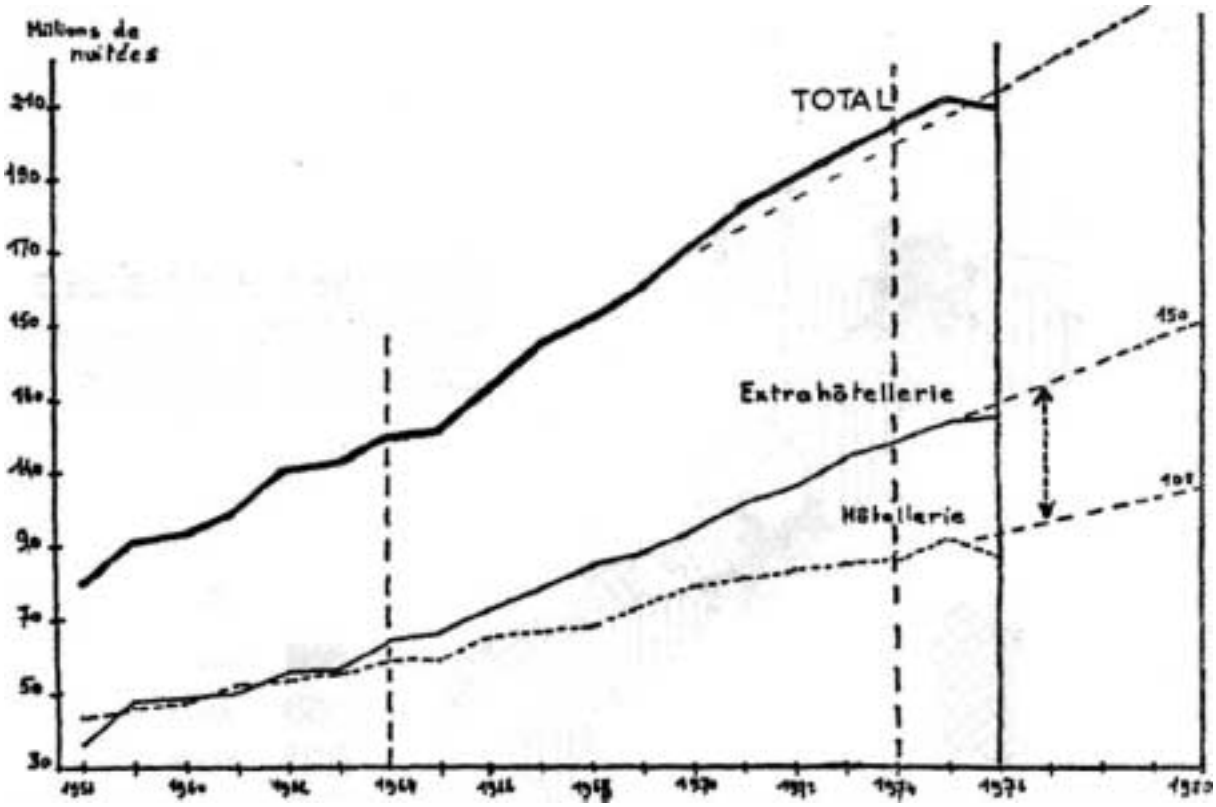


FIG 8 1958-1976 NUITÉES ITALIENNES DANS DIVERS HÉBERGEMENTS

Développée en Latium, Emilie, Toscane, Vénétie, Frioui, l'Agriturist s'est donné un rôle similaire à l'association des gîtes ruraux en France? car ce sont des zones où le métayage (mezzadria) fort répandu a accéléré l'exode rural. L'Agriturist a ainsi réhabilité directement ou indirectement les "case coloniche" de la région du Chianti, les "careine" ou fermettes de l'Abruzze, les maisons rurales du Frioui, les chalets de Trentin. L'association édite un annuaire proposant environ 1500 locations à la campagne, mais encourage aussi le rachat, ce qui fait de l'Agritourisme des vacances chères, réservées aux plus riches.

Le vacancier italien plus modeste s'est également tourné vers le caravaning, bien que le mouvement soit tardif (1959), Le phénomène se développe après 1968. Le parc des caravanes atteint 54 000 unités en 1972 et plus de 100 000 aujourd'hui. Le marché est maintenant relayé par la grande vogue (achat oui location) du camping-car. Les grandes villes (Milan, Turin, Rome, Florence. Gênes, Bologne) représentent près de 50 % des immatriculations.

Le profil du vacancier italien ne diffère guère de celui de ses voisins européens d'il y a 10 ans. En général jeune (30 à 40 ans) il s'agit souvent d'un petit employé utilisant son automobile (pour 67 %) et prenant 8 à 15 jours de vacances. Juillet et août sont très prisés (82 % des journées), mer et campagne représentent les lieux de séjour pour des raisons de goût mais aussi de budget-vacances. Les vacances de neige demeurent l'apanage d'une minorité des citadins.

Tout ceci est capital pour le présent et le futur du tourisme italien. Sur le plan quantitatif (fréquentation) et économique rapport financier), les politiques touristiques ont trop souvent oublié que les vacanciers italiens pouvaient assurer par leur fréquentation régulière, un volant de sécurité pour les stations ou les régions, car ils représentent presque toujours plus de 50 % du mouvement touristique. Le développement spontané ou organise des

vacances des Italiens passant à un tourisme national (1) peut mettre à l'abri des fluctuations conjoncturelles des flux étrangers.

LES NOUVELLES FRONTIERES DU TOURISME : TRANSFORMATION D'UN MODELE SPATIAL (Fig. n° 9 et 10)

Les flux de nationaux italiens dans les moyens d'hébergement hôteliers et extra hôteliers sont moins bien connus que ceux des étrangers. De plus il reste difficile de différencier les flux économiques liés à l'activité normale du pays de ceux liés au tourisme et aux loisirs, surtout en hôtels. On peut toutefois en évaluer l'importance par l'étude statistique des variations saisonnières. Cela permet d'apprécier le niveau "normal" lié aux flux économiques.

Dès 1958, date où l'ENIT offre une répartition géographique détaillée des flux, on constate que sur 110 millions de nuitées enregistrées, les Italiens représentent 72 % du volume : 64 % en hôtels et 84,5 % dans l'extra hôtellerie. Dans ce dernier cas, la question est toute réglée car l'extra hôtellerie n'est pratiquement pas concernée par les flux économiques". En 1958 son essor demeure marginal. En revanche dans l'hôtellerie le problème est plus délicat. On enregistre 42 millions de nuitées, alors que les sondages permettent d'affirmer que 25 millions de nuitées environ sont de type "vacances". Les touristes italiens ne représentent donc que 51 à 52 % des flux en hôtels (étrangers : 24 millions de nuitées). Or, dans la décennie 50, le tourisme est d'abord synonyme d'hébergement hôtelier.

Dix ans plus tard, les nuitées italiennes en hôtels ont augmenté de presque 70 % (70 millions) alors que l'extra hôtellerie est devenue majoritaire. Sa croissance exceptionnelle fait passer le nombre des nuitées de 36 à 83 millions (+125%).

(1) En particulier par la consommation estivale et la redistribution des revenus.

Les Italiens ont choisi, pour les raisons économiques et socio-historiques que nous avons vues, l'extra-hôtellerie. Toutefois, dans les années 60 la progression a plutôt tendance à stagner autour de 54/55 % dans la période du mai rampant. Les logements privés accueillent toujours 60 % des Italiens mais le camping surtout progresse considérablement, passant de moins de 1 % à * % en 1968 et à 7,4 % en 1972. La clientèle italienne représente d'ailleurs 81 % des nuitées en logements privés et 44 % en camping (1972).

En hôtellerie, les clientèles italiennes et étrangères ne se portent pas sur les mêmes catégories, ce qui permet à la petite hôtellerie familiale, traditionnelle et géographiquement dispersée, de mieux résister aux mutations que les fabricants de vacances imposent ailleurs. Les Italiens se portent plutôt sur les catégories inférieures : 3 A et t A en hôtels classés (37 % des flux) et sur les pensions et locations (37 %). Les catégories hôtelières 2 A et 3 A constituent la charnière car elles sont fortement recherchées par les étrangers et les Italiens.

De plus, la fréquentation italienne accuse une notable mutation dans les années 70. Par rapport à 1958, les nuitées enregistrées ont été multipliées par 3. L'explosion touristique s'affirme après 1968. La progression annuelle est régulière, 10 à 12 millions de nuitées en plus jusqu'en 1973. La crise du pétrole parait bien absorbée en 1974 et 1975. Son contre-coup ne se fait sentir qu'en 1976. Le tourisme suit alors, quasi parfaitement, la courbe du "cycle à 3 temps" de la crise pétrolière décrite par V. Levy-Garboua (1) et s'étaient sur 5 ans. Le tourisme national suit une évolution similaire, avec un faible décalage dû au temps de diffusion de la crise. De 1973 à 1975, la crise ne parait pas affecter les vacances sur le plan quantitatif, alors que le plan qualitatif est touché (réduction des temps de vacances, départs moins lointains...). La phase de récession est courte mais profonde à partir de 1976 (on retombe à 214 millions de nuitées, soit une baisse de 4 %).

La reprise s'affirme dès 1977-78. Le redressement est tout aussi rapide, mais en 198Q-SI, le second choc pétrolier se développe sur un schéma identique. Cependant, l'habitude des vacances fait désormais partie du mode de vie et chacun essaie, comme dans les autres pays, de limiter le choc de la crise, malgré -ou à cause de- la crise du quotidien (hausse des prix, enlèvements, terrorisme), la crise économique (chômage), la crise de l'Etat.

Mais les vacances des Italiens ne sont pas immuables. Si l'extra hôtellerie représente maintenant 60 % des nuitées, on assiste à un nouvel essor des logements privés (résidences secondaires) qui couvrent 67 % des nuitées extra hôtelières- En d'autres termes, 4 Italiens sur 10 passent leurs vacances dans des logements privés. On comprend dès lors les problèmes que cela pose aux régions: - doit-on, peut-on accepter la submersion des littoraux par la résidence secondaire ?

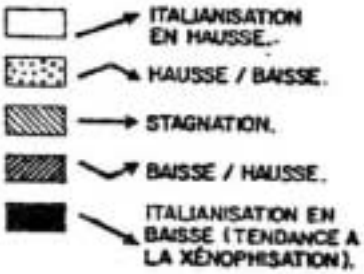
- doit-on, peut-on accepter le modèle de la Côte d'Azur française ?
- doit-on, peut-on se lancer dans la politique de grands ports de plaisance, voile de marinas ?
- comment éviter le mitage de la campagne ou le "bétonnage" des littoraux sans nuire à l'économie locale ?

(1) Le Figaro, 18 mai 1980. 3 phases de 18 à 20 mois entre 1973 et 1979 : forte inflation des prix du pétrole, récession (déflation d'activité), reprise.
(2) Voir les deux ouvrages VALLARÎO : Ports Turistici Marina et Marina, Ut realizza-zione economiOG-afnminiÈtraîiva dei porti turistici. Hoepii éditeur.

FIG. 9 : PART DE L'APPORT ÉCONOMIQUE SELON LA NATIONALITÉ. 1976.

(MÊME LÉGENDE QUE FIG. 2.55).

FIG. 10 : APPORT ÉCONOMIQUE: ÉVOLUTION DE LA PART DES ITALIENS. 1961 - 1976.



D'ailleurs les atermoiements des politiques, conjugués à l'étroitesse de la clientèle nationale expliquent les retards pris par l'équipement touristique de l'Italie. Ainsi la construction de ports de plaisance n'a pas connu l'essor de la France. Lorsque de nouvelles constructions ont été lancées, elles sont restées modestes malgré les souhaits de V. Valiario qui, dès 1970, proposait un plan ambitieux de "marinas", dans le sens étroit de port touristique (1). Depuis ce temps les progrès sont lents. L'architecte A. Clavarino explique ce retard par trois facteurs : le fait que l'administration considérait les marinas comme équipements trop luxueux, ensuite le peu de goût des Italiens pour le bateau (et les bateaux existants très petits), et enfin le coût excessif des marinas réalisées. Néanmoins quelques réalisations sont intéressantes ; le port de Schiopparello dans le golfe de Portoferraio (île d'Elbe), à Spotomo (Savone), Ponte Lama (Pouil-les), tandis que la plus célèbre et la plus luxueuse reste celle de Porto-Cervo, dans fa zone privée de la Costa Smeraida en Sardaigne. Cette dernière marina est la seule qui se rapproche du concept français de la marina, l'architecte n'étant autre que J. Couëlle, créateur du "village" de Castellaras (Mougins, Alpes-Maritimes) et Port-la-Galère (Théoule)... Aujourd'hui le ministère de la Marine marchande relance un très ambitieux projet d'équipement de près de 300 petits ports et abris existants sur les côtes italiennes

Mais si la clientèle italienne reste majoritaire en hôtellerie, elle tend à glisser des catégories modestes vers les catégories plus médianes (2 et 3 A) au détriment surtout des pensions et locations qui perdent plus de 10 % de leurs flux en 5 ou 6 ans- Ceci est important à double titre : d’abord la survie du réseau des pensions est posée pour la décennie qui vient ; ensuite, alors que les clientèles étrangère et italienne paraissaient plutôt complémentaires dans le réseau hôtelier, elles tendent à devenir plus concurrentielles. Ceci se fait sentir plus spécialement dans le réseau des 35^ stations touristiques classées (CS.T. : cura, soggiomo, turismo) où les Italiens représentent 60 % des nuitées en hôtellerie et 84 % des nuitées en extra-hôtellerie.

Pour mieux comprendre l'évolution de modèle social italien en matière de tourisme et loisirs, il faut également noter l'expansion régulière des vacances à l'étranger. Ce mouvement est économiquement important car il s'agit de la clientèle la plus aisée, la plus "consommatrice". De plus sur le plan général un contingent trop important de nationaux à l'étranger remet en cause la balance touristique positive. Or le tourisme depuis 20 ans a permis à l'ltalie de colmater bien des déficits dans sa balance des paiements (achat de minerai, d'énergie, de viande, d'aliments). Une bonne partie de ces vacances à l'étranger s'appuie sur les nombreuses colonies de travailleurs italiens, donnant naissance à un "tourisme familial" intense. Le second grand flux est limitrophe : France, Suisse, Yougoslavie, Autriche, voire Espagne" si dans les années 60 le mouvement n'affecte que 138 000 Italiens, on passe très vite à 400 000 puis 1,1 million en 1975 (1).

Ainsi l'Italie offre un modèle en "échelle mobile" : le départ de plus en plus important de la clientèle aisée vers l'étranger est quantitativement compensé par l'arrivée sur le marché des vacances d'une population citadine plus modeste. Le pays se trouve ainsi dans la position de la France à la fin des années 70. Le décalage socio-économique en matière de tourisme ne semble guère se combler.

(l) Depuis quelques années la Côte d'Azur attire une clientèle grandissante pour le week-end, les casinos ou les ports de plaisance.

La géographie des vacances des Italiens

L'accession d'une population nationale numériquement importante à la villégiature et au balnéarisme change bien des données sur le plan du fonctionnement de l'espace socio-économique. Le tourisme national ressemble à un vaste mouvement de marée, avec flux et reflux, entre pôles émetteurs (les villes) et pôles récepteurs (campagne, stations littorales).

Les villes, grands pôles émetteurs (Fig. n° 11 et 12)

L'ensemble du réseau urbain italien est loin d'atteindre les taux de départ des villes françaises. Toutefois les grandes villes sont, proportionnellement, à un niveau bien plus important que les petites villes. Les villes de plus de 100000 habitants au nombre de 47, représentent 1/3 de la population italienne (20 millions environ) et ont un taux de départ qui dépasse 45 %.

Ainsi donc, le principal pôle émetteur de vacanciers est l'Italie du nord. Milan vient en tête (taux : 67 %) suivie de Turin (64 %) : c'est un niveau touristique affirmé d'autant que le reste de la Lombardie et du Piémont a un taux moyen de 54 à 48 %. A ces régions il faut ajouter l'Empire-Romagne (45 %). Cet ensemble territorial du nord-ouest plus la vallée du Pô concentre 19 millions de personnes et donne 8,6 millions de vacanciers. Un Italien sur trois partant en vacances vient de là.

Un second ensemble fortement émetteur est constitué par les régions de la façade tyrrhénienne : Latium (45 %), Toscane (4-3 %) et Ligurie (37 %) dont les capitales sont importantes : Rome, Florence et Gênes.

L'Italie méridionale émet (1) un type de vacanciers très particulier ; les parents des émigrés du nord. En été, principalement en juillet, on "monte" à Gênes, Turin, Milan, voir le père, le fils ou le frère, avec qui on revient au pays pour les congés payés du Ferragosto. Ceci explique l'importance du nombre de journées de vacances déclarées.

Ainsi à partir des grandes villes on peut établir une carte d'isochrones, la circulation automobile étant favorisée par un réseau autoroutier dense. Ainsi se, définissent des régions de proximité immédiate (la villégiature campagnarde peri-urbaine), des façades littorales (les plages les plus proches), des zones creparpillement (collines, montagnes). A plus grande distance, le modèle gravitaire triangle industriel du nord- mezzogiomo, crée des flux méridiens sur 800 à 900 km- A l'échelle nationale nous avons donc des flux vacanciers liés à deux grands modèles :

- le modèle centre-périphérie péri-urbain où les motivations "touristiques" et de loisirs l'emportent. C'est le cas de Milan, Turin ou Rome.
- le modèle économique lié aux flux du travail entre les pôles industriels et les réservoirs de main d'œuvre du midi.

La combinaison de ces deux modèles alliée à la configuration géographique de la "botte" italienne explique en grande partie la répartition des vacanciers italiens.

-La" paie" récepteurs

(1) Voir L. ROGNANT, thèse d'Etat, Etude des,flux par les graphes et .taux de départ pour les grandes villes : Milan et Rome (60 %), Venise et Turin (50 %).

La mer reste le pôle principal malgré un net ralentissement même si elle représente 232 millions de journées de vacances, loin devant la montagne (80 millions). Quatre façades littorales se dégagent : emilie-Romagne (13 % des journées) et la Vénetie (8 %), la Ligurie (10 %) et la Toscane (9 %). Quatre Italiens sur 10 prennent leurs vacances dans ces régions, c'est à dire dans un rayon de 200 km autour du triangle industriel. Ceci amène une forte concentration des flux et reflux estivaux et en accentue même la densité : la famille étant à la mer ou à la campagne à faible distance (2 à 3 heures d'autoroute), les week-ends de juillet sont très denses. Souvent, le chef de famille, au travail en ville, rejoint les siens pour la fin de la semaine et alourdit un trafic auto routier déjà surchargé.

Bien entendu, les stations les plus proches, au débouché des autoroutes, connaissent un afflux spectaculaire. Tel est le cas de Chioggia, à l'extrême ouest des lagunes vénitiennes et celui de la côte adriatique de l'Emilie (Lido dei Nazioni, Rimini-Riccione, Milano-Maritïma). A cela il faut ajouter l'italianisation d'une grande partie de la Ligurie. Dans la partie est de la côte du Ponant les stations de Varazze, Spotomo, Pietra Ligure, Loano, sont submergées par le tourisme turinois et milanais.

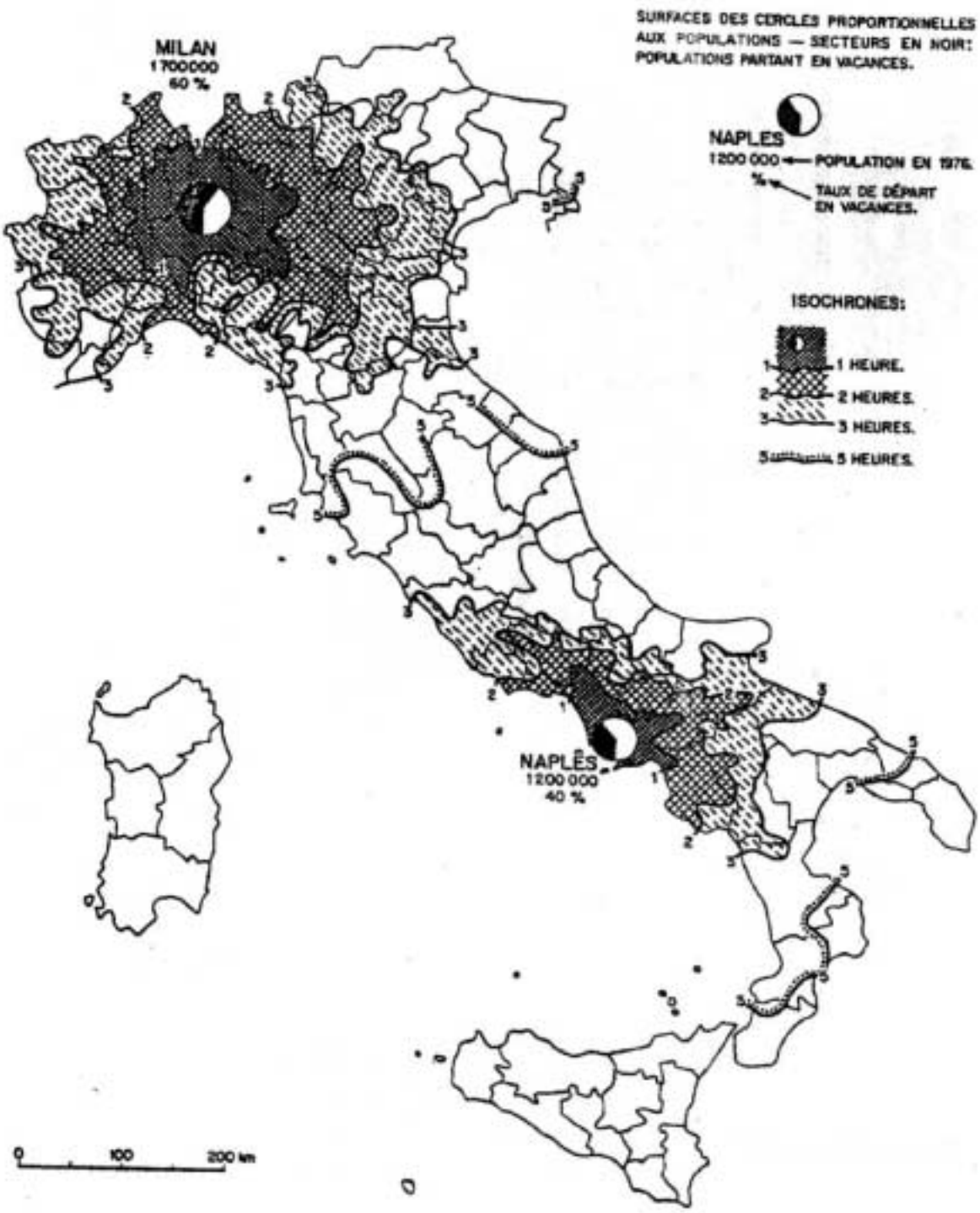


FIG.11 .-GRANDES MÉTROPOLES ET PÉRIPHÉRIE TOURISTIQUE: MILAN ET NAPLES.

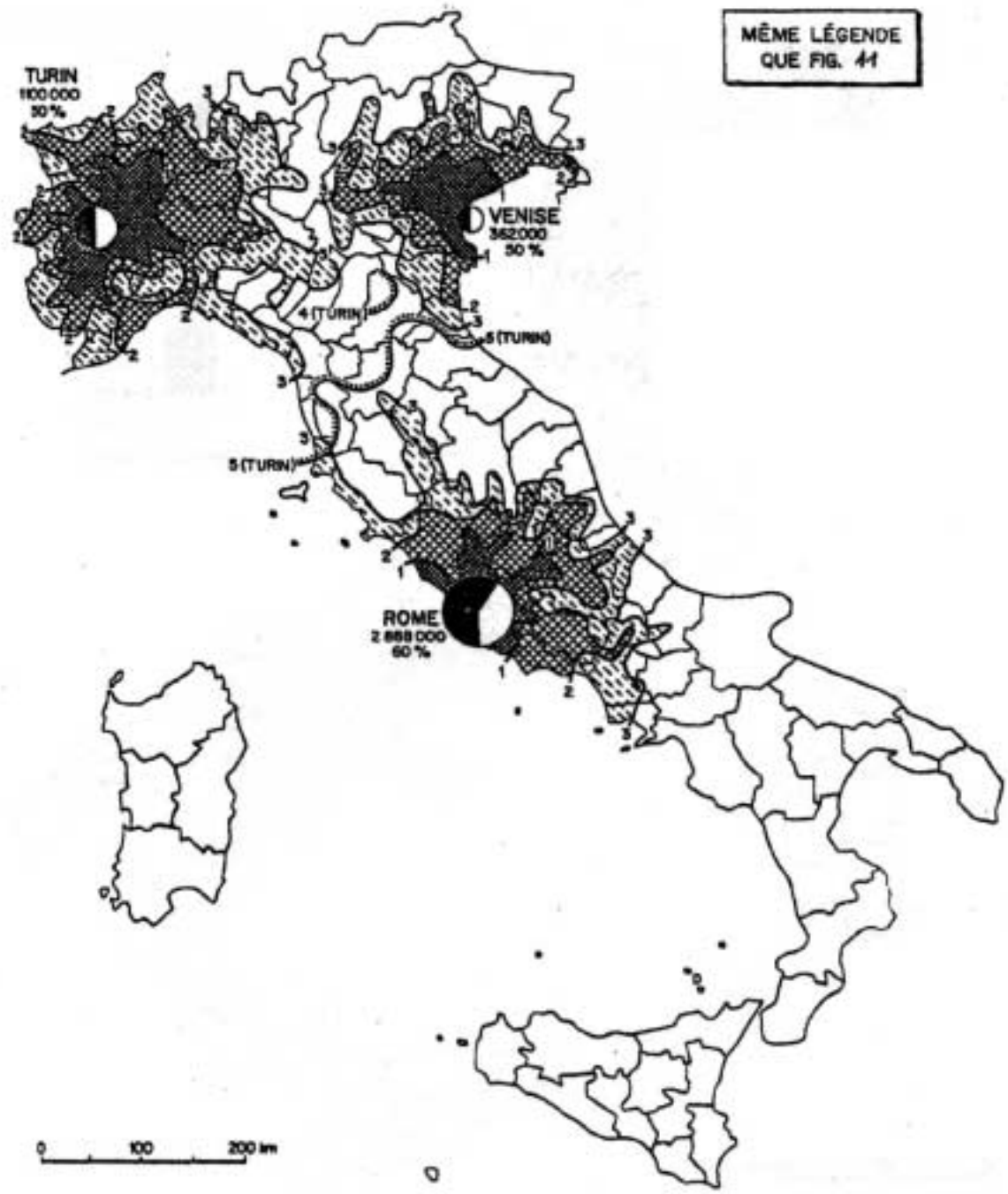


FIG 12 -.GRANDES MÉTROPOLES ET PÉRIPHÉRIE TOURISTIQUE : TURIN, VENISE ET ROME.

En 1963 les étrangers représentaient 1,2 million de nuitées et les Italiens 1,1 million dans la province d'Imperia. Dès 1964, les Italiens sont très légèrement majoritaires. A partir de 1967, le tourisme étranger fléchit régulièrement, malgré un léger progrès en 1978. Mais en règle générale, les nuitées se stabilisent autour de 900 000. Dans le même temps la conquête de la Riviera des Fleurs par les Italiens se poursuit jusqu'à atteindre 1,7 million de nuitées en 1978, soit 65% du total. Ceci est d'importance puisque traditionnellement la Riviera de 5"in Remo était une annexe italienne du modèle azuréen français de la fin du XIXe au milieu du XXe siècle. D'ailleurs le même phénomène se précise aussi sur la Riviera du Levant (Rapallo, Portofino, Chiavari, etc..) et sur la Versilia toscan plus au sud. Sur tout ce littoral ce sont les Italiens qui assurent désormais l'essentiel des recettes.

Ceci se double d'une vague de développement des résidences secondaires. Mal connu en Italie, le phénomène l'est mieux en Ligurie où il semblait prendre au milieu des années 70 une croissance "à la française" (1). C. Berio a montré qu'en 1979 la Ligurie avait 142 000 résidences secondaires. Ce sont les provinces centrales, au débouché des autoroutes du nord, qui semblent les plus submergées: 53 % dans celle de Savone et 32 % dans celle de Gênes, sont des résidences secondaires sur le littoral, alors que la moyenne régionale se situe autour de 35,8 %. Quant à la croissance, en une décennie elle est de 45 %, mais çà et là on enregistre des records très impressionnants : + 167 % à Noli (ouest de la ville de Savone)" 153 % à Riva Ligure (près de San Remo), 100 % à Lorenzo al Mare (prov. Imperia, entre San Remo et Imperia), 96 % à Laigueglia et Pietra Ligure (prov. Savone). Mais en tout état de cause, c'est la zone de Pietra et Finale Ligure qui connaît la plus grande croissance des résidences secondaires, zone la plus proche du débouché autoroutier et non industrialisée (ouest de Savone) Nous avons là une banlieue touristique du triangle industriel, comme la Normandie pour Paris ou la côte de la Manche pour Londres. Une autre façade de tourisme péri-urbain est celle créée par Rome. Située à une vingtaine de kilomètres de son lido, la ville éternelle a d'abord colonisé la façade tyrrhénienne avec Lido di Roma et plus au sud Nettuno, Anzio, Terraci-na, Formia. La clientèle italienne contribue à 60 % de l'apport économique du tourisme. Mais la submersion du littoral et l'avancement rapide de la traversée autoroutière de l'Apennin (Rome-Abruzzes-Adriatique) fait affleurer dans la zone de Pescara (San Benedetto del Tronto, Silvi Marina, Montesilvano etc..) l'influence de Rome. Les vacanciers romains aboutissent dans cette zone corne les Milanais à Rirnini ou les Turinois à Varazze, et se répandent le long du littoral. Plus au nord, le littoral adriatique est d'abord une zone balnéaire pour étrangers, alors que Pescara devient la grande banlieue touristique de Rome.

Dans le Midi, le tourisme est plus diffus. Seule la façade tyrrhénienne de Naples est développée : si le golfe et les îles sont dominés par les étrangers, les Napolitains se sont installés au nord sur les plages de sable du golfe de Gaëte, entre les Champs Phlégéens et le fleuve Voitumo et au sud, dans le Salemitain. Dans le Sud profond, de nombreux villages de vacances accueillent d'abord des Italiens (Crotone en Calabre, les villages et campings du sud et du nord-est de la Sardaigne).

(1) Les statistiques officielles ne différencient pas les résidences secondaires dans la rubrique "maisons non occupées".

Le tourisme de luxe de la Costa Smeraida, zone privée, création internationale de l'Aga Khan, attire la grande bourgeoisie italienne. Mais dans l'ensemble, le Midi reçoit peu de visiteurs des autres régions ; hormis le retour des émigrés. De plus les provinciaux ont une très faible propension à franchir les frontières de leur région.

En montagne, on constate que la clientèle italienne reste largement minoritaire dans les grandes stations de renom. En Val d'Aoste c'est le cas de Coumayeur, Breuii-Cervinia, dans le Trentin de Cortina d'Ampezzo, Ortisei, Merano, etc.. Ainsi le cœur du tourisme de montagne reste encore largement alimenté par les flux étrangers. La clientèle italienne s'installe à la périphérie dans des petites stations plus familiales, moins chères. En 1980 la zone Sestrière-Montgenèvre-Sauze d'Oulx (Piémont-Aoste) offre la "carte blanche" (270 mille lires par saison) et la "semaine blanche" entre 237 000 et 345 000 lires selon l'hôtel).

Enfin, cette même clientèle italienne demeure très importante dans les stations thermales, au nombre de 188- Mais en réalité seules 40 d'entre elles reçoivent la majorité des 20 millions de nuitées enregistrées. Il est vrai que le mutualisme permet à 65 % des curistes d'être remboursés de leurs frais (80% en France, 49 % en Allemagne). Le thermalisme est très ancien en Italie et procède d'une filiation similaire à la villégiature. Abano Terme et ses satellites en Vénétie est le pôle principal suivi de deux stations toscanes : Montecatini, le "Vichy" italien, et Chianchiano. D'ailleurs la Toscane reste la première région thermale italienne. Mais en fait il y a une forte médicalisation des stations thermales au détriment du tourisme, et les capitaux d'Etat sont très présents (office EAGAT, filiale de l'IRI, institut pour la reconstruction industrielle).

CONCLUSION : VERS UNE PRISE DE CONSCIENCE DU TOURISME NATIONAL

Le tourisme des nationaux est relativement mal connu en Italie, ou plus exactement il est connu de façon fragmentaire (1). Comme l'attrait exceptionnel du patrimoine architectural, artistique ou paysager qui semblait dispenser de faire des efforts, les flux nationaux paraissent considères comme des faits acquis. Rien n'est moins sûr.

C'est bien à une révolution tranquille, irréversible, que nous assistons en Italie. Elle va de pair avec une évolution plus lente des mœurs. Nul doute que le phénomène prendra de l'ampleur et se structurera dans les années 80. Aujourd'hui 25 millions d'Italiens partent en vacances. Avec une croissance moyenne de 1 % par an, ce sont 30 millions d'Italiens qui partiront en vacances en 1990. Comme la démographie du pays tend à stagner, cela représenterait un taux de départ de 54 %. A cet afflux devrait s'ajouter le problème de la retraite et du vieillissement de la clientèle touristique, comme c'est le cas en France.

(1) Sur les relevés des fiches d'hôtels à destination de l'ENIT, les hôteliers mettent peu de renseignements sur les clients "italiens".

Ceci amènera, à n'en pas douter, une nécessaire adaptation quantitative et qualitative : transformation du réseau hôtelier, essor du camping caravaning et surtout problème de la résidence secondaire. Bien des régions, nous l'avons vu, connaissent une véritable submersion. Les autorités locales ont alors des attitudes très divisées face à ce développement à la française ; encouragement ou blocage ? Le modèle de la villégiature, transformé par les mœurs de notre temps, parait pourtant bien résister. De plus l'Italie connaît un grave problème de manque de logements principalement dans les villes- Le bâtiment n'a jamais, comme en France, pu répondre au choc de l'urbanisation rapide. Ceci rend encore plus dramatique l'augmentation des logements classés "vides" par les enquêtes de l'ISTAT. Cela aggrave les difficultés dans les zones touristiques à la demande saisonnière fluctuante.

Le tourisme est depuis la réforme régionale de 1971-72, de la compétence des Etats-Régionaux, au nombre de 20. Les juntes se sont d'abord préoccupées de la législation hôtelière, voire de la défense paysagère. Rares sont les régions qui ont abordé les problèmes de prospective touristique. Rares sont les régions qui ont compris l'intérêt d'un tourisme national puissant et régulier. Bien souvent, seul le tourisme étranger parait synonyme de développement régional. Or les flux nationaux peuvent permettre une meilleure distribution des surplus de revenus.

Si les régions riches (Lombardie, Piémont, Ligurie) ont une forte propension à émettre des flux de vacanciers hors de leurs frontières régionales, cette redistribution nationale n'est pas innocente. Elle apporte avec elle un surplus d'inflation ou de spéculation. Elle n'est pas une panacée. Le semi-échec du tourisme comme moyen de décollage économique a été expérimenté par la Caisse pour le Midi. L'injection directe ou indirecte de capitaux n'est pas tout. E. Dalmasso a montré combien le développement du Midi favorisait l'industrie... du nord et aliénait un peu plus les régions. La législature régionale 1980-85 nous parait ainsi capitale.

Après la mise en place des institutions (1971-75), puis les premiers pas dans la programmation économique et sociale (1975-80), les régions sont confrontées aux choix. Le tourisme en est un, et le tourisme national en particulier, un atout à ne pas négliger. C'est de la capacité à innover, à faire une véritable prospective, même si l'idée est plus anglo-saxonne que latine, que les pouvoirs régionaux pourront passer à une véritable politique volontariste du tourisme étranger et italien, intégrant ainsi cette révolution silencieuse et évitant de se laisser ballotter par le fleuve de la conjoncture.

BIBLIOGRAPHIE

ARENA (G.), Le ville storiche, spazi verdi nell'attuale paesaggio romano in scritti geografici Aldo Sestini, Società Studi geografici, Firenze, 1982.

BERIO (C), La residenza turistica in Liguria in Studi et Notizie, ILRES, Gênes, n° 2, 1980.

CAMBAU (D.)i Le marché italien des voyages internationaux ïnBulletin ITA, n° 2S, 1978.

CURINO (L.), Ce Ferragosto d'il y a 30 ans in La Stampa, n° 117, 15 août 1980.

DIEHL (Ch.), La République de Venise, Paris, Flammarion, 1967.

FANT1N1 et AMICCUCI, Le capitali dell'estate in Tutto turismo, juillet 1979.

GIULIANI-BALESTRINO (M.C.), Ancora sulle ville. Studi e Ricerche di géografia IV 2, 1980.

GIULIANI-BALESTRINO (M.C), Le ville suburbane genovesi in Scritti geografici Al-do Sestini, Società Studi geografici, Firenze, 1982.

HEER5 (3.), Cènes au XVe siècle, activité économique et problèmes sociaux. Paris, S.E.V.P.E.N., 1961.

MERISIO (P.), L'architecture de Palladio. Paris, Arthaud, 1891. MONNIER (Ph.), Venise au XVIUe siècle. Bruxelles, éd. Complexe, 1981 (réédition). PALOSCIA (F.), / tempi del turismo in Italia. Rome, Ed. Micheiangelo, 1966. PALOSCIA (F.), Storia del turismo nelVeconomia italiana. Rome, Le opère, 1967.

ROCHE FORT (R.I, Changements et permanences : géographie du travail et des vacances des Italiens in Méditerranée, n° 5-6, 1970.

ROGNANT (L.), Types de régions touristiques en Italie, essai de macrogéographie. Thèse d'Etat. Nies, imp. CE F, 1981.

ROGNANT (L.), La France et la civilisation des loisirs in Profils économiques, n° 6, 1981.

TOMATI (M.), / fabbricanti di vacanze. Milan, F Angeli, 1973.

Sources : publications, annuaires de l'ENIT et de l'ISTAT (Le vacanze degli Italiani 1965, 1968, 1972, 1975, 1978).

ILRES. Liguria : Società-Economia, n° 2, 1982, Gênes.

CHET. Publications : R. BARETJE. Séries statistiques Dl, D2 Les vacances des Européens ; D7 Italie. Novembre 1981.

COMPTES-RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

BEAUJEU-GARNIER (sous la direction de J.),*La France des villes*. Paris, Documentation française, 6 vol., 1978-1980.

Si les études urbaines en France sont abondantes, il était plus difficile, jusqu'à la parution de "La France des villes", d'avoir un tableau d'ensemble de la situation urbaine française qui soit aisément accessible et maniable sans simplifier par trop la réalité. L'entreprise, réussie, de Mme Jacqueline Beaujeu-Garnier vient donc combler une lacune. Sous sa direction, une large équipe de spécialistes confirmés présente les caractéristiques et les problèmes urbains des diverses parties de l'espace français. L'ensemble se répartit en six volumes d'environ deux cents pages chacun, abondamment illustré, ce qui facilite grandement la consultation. Cette oeuvre collective s'ouvre sur une présentation générale (qui sera répétée dans chaque volume) de Mme Beaujeu-Garnier qui rappelle que deux Français sur trois sont désormais des urbains et précise que l'on a voulu "mettre en relief le rôle actuel des villes, dans l'espace français...fournir un portrait de l'état momentané des interrelations sur lesquelles pourrait s'appuyer un meilleur aménagement du territoire". Le premier volume est alors consacré aux villes du Bassin parisien, avec l'énorme agglomération parisienne, l'absence de villes importantes dans un rayon de 100 km autour de cette dernière, la dissymétrie entre le nord et l'est plus urbanisés, et l'ouest et le sud au semis urbain moins dense, le foisonnement des petites villes et des gros bourgs. Ces traits généraux sont recoupés par des situations spécifiques liées à la position géographique et aux données économiques. S'attachent à le montrer Mme Beaujeu-Garnier pour Paris, R. Brunet pour l'est du Bassin parisien, P. Oudart et J.P. Moreau pour la Picardie et la Haute Normandie, A. Fremont et J. Gouhier pour l'ouest avec le Mans et Caen, Y. Babonaux pour la vallée de la Loire.

Le deuxième volume étudie les villes de l'ouest et du centre-ouest. P. Flatrès y montre que l'on a ici la région la moins urbanisée du pays, que ce soit en Armorique, dans la région ligérienne moyenne ou l'ensemble Berry, Haut Poitou, Limousin. Les villes d'une certaine importance sont relativement isolées dans des espaces à fortes densités rurales. D'où les études successives de Nantes par A. Vigarie, Rennes par M. Phliponneau, Brest par J. Bienfait, l'espace Basse-Normandie-Maine par A. Fremont, Angers et les pays de la Loire par Y. Babonaux, les villes des Deux-Sèvres et de la Vienne par J. Pitie et Limoges par R. Lazzarotti.

Avec le troisième volume, l'on pénètre dans la région nord-nord-est. A. Gamblin, avant que de céder la place à P. Bruyelle pour l'étude des "grandes villes secondaires" et de la métropole du nord, évoque avec précision les processus historiques qui font du nord un espace d'urbanisation généralisée. H. Nonn, pour sa part, voit dans la fragmentation en multiples "pays" du nord-est le résultat historique, outre les données physiques, de la rivalité entre les axes de circulation méridiens et les liaisons ouest-est, de la lutte entre des métropoles dont aucune ne s'impose totalement. Il décrit alors la trilogie des villes maîtresses alsaciennes (Strasbourg, Mulhouse, Colmar), le partage de la Lorraine entre Metz et Nancy tandis que P. Claval fait de même pour le nord de la Franche-Comté avec Belfort-Montbéliard.

Le fait urbain dans le sud-ouest est l'objet du quatrième volume. H. Enjalbert note que les villes y sont espacées et qu'il y a prédominance de gros bourgs et de petites villes n'ayant au-dessus d'elles qu'un petit nombre de villes moyennes coiffées par deux métropoles régionales, Bordeaux et Toulouse. Fort anciennes, ces villes aquitaines doivent peu à l'industrie et sont davantage des centres de service et d'échanges du monde rural ; trois régions, toutefois, échappent à la règle de la faible densité urbaine, l'Agenais, le secteur centre-ouest du Piémont pyrénéen, les Charentes. Ces réflexions générales sont complétées par

l'analyse de Bordeaux et des villes de l'Aquitaine occidentale par P. Barrère, des villes de la Charente et de l'Adour par P. Barrère et P. Laborde, de Toulouse et des villes du sud-ouest du Massif Central et des Pyrénées centrales par J. Coppolani.

Les villes du centre-est sont traitées dans un cinquième volume. Malgré un relief surtout montagneux, P. Veyret met en évidence la précoce urbanisation de cet ensemble qui, grâce aux nombreux passages, à une position privilégiée en Europe, au dynamisme des hommes, a attiré industrie et tourisme. Divers chapitres démontent l'organisation urbaine régionale : Lyon et son rôle régional par M. Laferrère, Clermont-Ferrand et le centre-est du Massif Central par P. Estienne, le Puy, Roanne, Saint-Etienne par P. Bozon, les villes de la plaine de la Saône par J. Giroux, D. Legras, N. Commercon, les villes du Jura par P. Claval, Grenoble et les villes des Alpes du Nord par G. Armand et Valence et les villes de la moyenne vallée du Rhône par J. Bethemont.

Le dernier volume couvre les terres du sud-est dont la tradition urbaine est ancienne comme le souligne M. Wolkowitsch dans son introduction avant de nous livrer un chapitre sur Marseille et un autre sur Toulon. De leur côté, Ch. et J.M. Spill se penchent sur les villes du Bas-Rhône, B. Barbier sur celles des Alpes du Sud, J.E. Hermitte sur Nice et la frontière tandis que J.M. Volle et J. Renucci retracent, respectivement, le rôle des villes en Languedoc-Roussillon et en Corse.

Au terme de cette analyse des villes françaises, menée avec une optique commune mais forcément inégale en fonction des spécificités régionales et du tempérament de chaque auteur, Mme Beaujeu-Garnier dégage dans une conclusion d'ensemble les réflexions majeures nées de ce vaste travail. La France urbaine a aujourd'hui un nouveau visage fait d'une "mosaïque d'ensembles emboités" avec les petites villes et leurs "pays", les villes moyennes, les métropoles régionales. Mais cette France est toute empreinte du poids d'une longue histoire, qui se marque dans la permanence des villes, dans l'extension de leur aire d'influence. De par leur importance, elles sont les points d'appui de toute politique d'aménagement du territoire.

E. DALMASSO

HILDESHEIMER (sous la direction de Françoise), *Histoire des diocèses de Nice et Monaco*. Beauchesne, Paris, 1984, 387 pages (1).

C'était une entreprise très malaisée que de retracer l'histoire du diocèse de Nice. En effet, la circonscription religieuse aujourd'hui connue sous ce nom comprenait, durant l'ancien régime, les évêchés de Nice, d'Antibes, transféré en 1244 à Grasse, de Vence, de Glandève, sans omettre une partie du diocèse de Vintimille et l'éphémère évêché de Sospel qui se forma à l'époque du Grand Schisme. En 1887, les princes de Monaco, enregistrant un succès espéré par eux depuis des siècles, obtinrent leur autonomie religieuse et l'érection de leur petit Etat en diocèse. La position frontalière de la région introduit un autre germe de complexité : ainsi le territoire de l'évêché de Glandève était partagé entre le comté de Nice et la France ; les aléas politiques firent que l'évêché de Nice dépendit successivement de la métropole d'Embrun jusqu'en 1792, Aix-en-Provence, Gênes, puis, à nouveau, Aix. Le monastère de Lérins, important

---

(1) Les auteurs de *L'Histoire des diocèses de Nice et Monaco* sont Pierre Bodard, Jacques Fontana, Claude Passet, Ernest Hildesheimer, Mgr Jean Mouisset, Emmanuel Rémond.

foyer de spiritualité, situé sur une île en face de Cannes, est aujourd'hui rattaché à l'évêché de Fréjus. Enfin, la pauvreté des sources pour les périodes anciennes, pauvreté que les témoignages archéologiques compensent seulement en partie, rendait encore plus délicate la tâche des auteurs.

Pourtant ceux-ci, grâce à leur érudition et à une composition rigoureuse, sont parvenus à éclairer cette histoire complexe et diverse. En interrogeant attentivement les textes, chroniques, cartulaires, archives privées, presse pour l'époque la plus récente, ainsi que les oeuvres d'art, ils présentent une étude qui fera date. Ils sont parfois réduits, en raison de la pauvreté de la documentation, à aligner des listes d'évêques et les faits marquants de l'épiscopat de chacun, cela surtout pour les siècles obscurs du Moyen-Age ; mais ils font aussi ressortir des constantes, comme les conflits entre évêques et chapitres, ou l'amertume persistante des Antibois privés de leur siège épiscopal au profit de Grasse. Les auteurs mettent surtout en valeur l'originalité de la région, originalité dont les signes se font de plus en plus nets à la fin du Moyen-Age et à l'époque moderne. Ainsi apparaissent bien la pauvreté matérielle des diocèses du Sud-Est, le rôle des confréries de pénitents, l'importance du culte marial et de la dévotion pour les âmes du purgatoire, la résistance, surtout visible au XVIIIe siècle, d'une sensibilité religieuse baroque définie notamment par le grand nombre des demandes de messes par testament (dans 90 % des testaments dépouillés à Nice, 70% à Grasse ; seulement 50 % à Marseille et 30 % à Toulon). Le conservatisme niçois n'est gère entamé par les troubles de la Révolution. Les grands changements viendront après le rattachement à la France, rattachement que le clergé accueillit généralement avec faveur. Une documentation plus riche, en particulier l'enquête de sociologie religieuse de 1954, permet de connaitre plus précisément les conséquences de l'irruption du monde moderne, la baisse des taux de pratique, la composition du clergé, le problème de son renouvellement. Les derniers chapitres font revivre la forte personnalité des évêques de la première moitié du XXe siècle, NNSS Chapon et Rémond, chacun en charge du diocèse pendant une trentaine d'années. A la fin du livre, Mgr Mouisset, dernier évêque en titre, fait le point sur les réformes post-conciliaires.

Malgré une cartographie médiocre, *l'Histoire des diocèses de Nice et Monaco* rendra les plus grands services. C'est une précieuse synthèse qui fait le tour des connaissances actuelles et circonscrit avec précision les zones d'ombre sur lesquelles des recherches nouvelles doivent être conduites.

Ralph SCHOR

SCHOR (Ralph), *Monseigneur Paul Rémond, un évêque dans le siècle.* Nice, éditions Serre, 1984, 209 pages in 8°.

Evêque de Nice de 1930 à 1963, Mgr Rémond a profondément marqué la mémoire de nombreux Niçois encore en vie. Mais Mgr Rémond n'a pas été seulement le pasteur du diocese de Nice : évêque-aumonier des troupes françaises stationnées en Rhénanie de 1920 à 1930 et de celles de Syrie et du Liban jusqu'en 1940, il s'est trouvé en contact avec les hommes d'Etat de la IIIe République et a joué la carte d'une bonne entente avec le pouvoir civil, au moment où les cultuelles repoussées par Pie X et finalement acceptées par Benoît XV et Pie XI (accords Briand-Gaspari de 1922) s'établissaient sous le nom d'Associations Diocésaines. En outre, son patriotisme exigeant ne l'empêchait pas de soutenir la politique de paix représentée par la Société des Nations et d'entretenir des rapports courtois avec les évêques allemands des régions occupées.

Si la jeunesse et les premiers ministères : famille chrétienne, aumônier de lycée et vicaire d'élite n'étonnent pas, l'attention est plus retenue par l'action religieuse de Mgr Rémond de 1930 à 1940. Certes, d'autres études montrent que ces années se situent dans une période de réveil religieux qui va jusque vers 1950. Certes, les catholiques de cette décennie avaient la possibilité d'organiser de grandes manifestations de masse et aimaient s'y retrouver. Mais, à Nice, Mgr Rémond a poussé très loin cette politique et remporté d'incontestables succès, en suscitant toutefois des réactions anticléricales, d'ailleurs isolées et qu'on ne constate pas dans d'autres diocèses.

Mgr Rémond a, d'autre part, continué à se comporter en évêque "républicain". Appliquant avec vigueur la condamnation de l'*Action Française* qui galvanisait l'extrême-droite, il approuvait la politique de paix d'Aristide Briand si souvent décriée par les catholiques français ; lié au maire de Nice Jean Médecin, personnalité de centre gauche qui devait être le candidat de la gauche aux élections présidentielles de 1956, il n'avait guère de problèmes avec le Conseil général et la majorité des conseils municipaux. Si le Front Populaire lui inspira d'abord des inquiétudes, dès la fin de 1936 celles-ci étaient apaisées et l'abbé Daumas n'avait pas craint de serrer la main à Maurice Thorez au cours d'un meeting au Palais des Fêtes, en juin 1936. Dans ces conditions, le président du Conseil radical Edouard Daladier le chargea d'une mission secrète en Espagne au printemps de 1939 pour persuader le général Franco de ne pas nouer de véritable alliance avec l'Allemagne et l'Italie ; il contribua ainsi à la neutralité espagnole pendant la guerre. Quelques mois plus tard, avec le début des hostilités, le gouvernement l'autorisait à parler à la radio pour soutenir le moral de la population tout en s'adressant en italien aux transalpins pour essayer de les persuader de ne pas entrer dans la guerre.

Avec l'année 1940 s'achèvent les décennies d'épanouissement et de succès qui ont longtemps constitué la carrière de Mgr Rémond : la famille chrétienne traditionnelle, l'aumônier du lycée de Besançon à un moment où une partie de l'élite intellectuelle se rapprochait du catholicisme, l'officier valeureux, l'évêque des troupes de Rhénanie apprécié des ministres de la République et des prélats allemands, l'évêque "républicain" qui devenait sans problèmes un émissaire officieux et un porte-parole officiel du gouvernement d'Edouard Daladier en 1939-1940. A 67 ans, Mgr Rémond avait obtenu toutes les réussites et tous les succès qu'un homme d'église pouvait espérer et contribué efficacement à l'apaisement des vieilles querelles entre l'Eglise et la République. C'était déjà un homme âgé qui abordait une période plus difficile à laquelle il n'était pas préparé.

L'effondrement de la France en mai-juin 1940 constitua une épreuve particulièrement cruelle pour celui qui, sur les ondes, faisait campagne contre les puissances de l'axe Rome-Berlin. Son ralliement au gouvernement de Vichy ne s'accompagna pas d'ailleurs du culte de la personnalité du maréchal ; il ne prononça jamais le mot de collaboration, n'attaqua pas les Anglais et ne fit pas allégeance aux autres dirigeants de Vichy, tel Pierre Laval.

Mgr Rémond souffrit beaucoup de l'occupation du comté de Nice par les autorités italiennes qu'il avait si vivement combattues à la radio mais ce fut l'occupation allemande avec la chasse aux juifs qui lui causa le plus de soucis. Apparemment déférent vis-à-vis des autorités légales, il prit de plus en plus de risques avec la résistance, surtout pour cacher des centaines d'enfants juifs dans les institutions religieuses. Convoqué par les autorités à un service funèbre à la mémoire de Philippe Henriot, il refusa de faire une oraison funèbre et se borna à condamner l'assassinat, à parler du respect dû à la personne humaine et à déplorer les divisions fratricides. Interpellé dans l'église, il dut sortir par une porte dérobée tandis que, dans la rue, les groupes collaborateurs hurlaient

des slogans hostiles. Mais, le lendemain, sur le Paillon, à la procession traditionnelle de N.D. des Grâces, face à l'église du Voeu, une foule de 6000 à 7000 personnes l'applaudissait chaleureusement et le préfet estimait que, dans ces conditions, il valait mieux ne pas l'arrêter.

Ces événements, le rôle de l'abbé Daumas à la tête du Front National dont les communistes fournissaient les gros bataillons permettaient à l'évêque de Nice de garder une position très favorable aux lendemains de la Libération. Il participa à de nombreuses cérémonies patriotiques, civiles et religieuses ainsi qu'à des meetings contre le racisme et put encore rassembler 40.000 personnes au port de Nice pour la cérémonie d'accueil de la statue de N.D. de Boulogne en décembre 1945 autour de laquelle on allait prier dans les paroisses du diocèse. La période des succès paraissait se poursuivre mais, en fait, des conditions sociologiques nouvelles : exode rural, frappant tout particulièrement les vallées très pratiquantes, mobilité des jeunes et affaiblissement des structures familiales et paroissiales allaient peser de plus en plus sur la chrétienté des Alpes-Maritimes et, comme la plupart de ses contemporains, le prélat n'en avait pas conscience.

Mgr Rémond devait toutefois vieillir dans une atmosphère d'affection et de respect. "Ménagé par la gauche, révéré par la droite", considéré comme un ami par les juifs, il devenait, en janvier 1951, le seul évêque français commandeur de la Légion d'Honneur. En revanche, l'élévation au cardinalat que d'aucuns jugeaient probable ne se fit pas. Certes, il avait été l'ami personnel de Pie XI mais Pie XII, qui le connaissait depuis sa nonciature en Allemagne après la première guerre mondiale, n'appréciait pas sa fougue et sa largeur de vues et certains prélats italiens de la Curie ne lui pardonnaient pas ses allocutions à la radio en 1939 et retardèrent pendant trois ans l'annonce de sa promotion à titre personnel au rang d'archevêque.

Mgr Rémond resta prudent devant les innovations de l'après-guerre. Réticent à l'égard de l'introduction du français dans la liturgie, il n'accepta l'abandon de la soutane qu'en 1962 quelques mois avant sa mort. En revanche, son souci de l'apostolat en milieu ouvrier en fit le protecteur d'une nouvelle formule : "la bande" suivie et aidée par un prêtre, que l'abbé Godin avait préconisée dans son livre *France pays de mission*. Une quinzaine de jeunes prêtres participèrent avec enthousiasme à cette expérience. Franchement coupés du cadre paroissial, collaborant de plus en plus avec les marxistes, allant parfois jusqu'à célébrer la société soviétique et chinoise, ces prêtres ne tardèrent pas à inquiéter Mgr Rémond qui craignait pour leur foi tandis que certains curés s'élevaient contre ces structures de division. En outre, l'expérience était suivie avec sympathie dans d'autres diocèses où l'on se préparait à en faire autant. Le cardinal Liénart évêque de Lille, l'abbé Guérin, fondateur de la J.O.C., les évêques du Midi s'émurent et firent des représentations. Mgr Rémond se sentit tout à coup isolé et mit brusquement un terme à l'expérience, en essayant d'atténuer les conséquences pour les prêtres intéressés. Mais cette décision fut très mal reçue ; bien que dispersés dans le diocèse, ceux-ci continuèrent à se concerter, rencontrèrent l'abbé Boulier, prêtre interdit très proche du parti communiste, et Mgr Rémond prononça quelques mesures de suspense ; finalement deux prêtres quittèrent les ordres et la crise secoua gravement le diocèse tout en laissant des cicatrices durables.

Autre échec : l'enquête sur la pratique religieuse de 1954 qui révélait une observance dominicale plus faible que prévu et faisait ressortir une extrême mobilité due à l'exode rural, au tourisme et aux affinités. Le cadre paroissial si longtemps stable ne rendait plus les services passés : la diminution des vocations sacerdotales constituait une autre cause d'inquiétude et la situation ne cessait d'empirer. On n'a pas l'impression d'ailleurs que l'évêque en ait bien

saisi les deux causes essentielles : la diminution de l'influence des familles chrétiennes tandis que s'accroissait la pesanteur d'une société de plus en plus hédoniste ; la disparition progressive des foyers de vie religieuse intense que constituaient certaines vallées du haut pays, sous les coups de l'exode rural et des sports d'hiver.

Ces constatations prouvent d'ailleurs que les grands rassemblements affectionnés par Mgr Rémond, surtout de 1930 à 1950, ne traduisaient pas la vitalité religieuse que l'on aurait pu imaginer.

Ajoutons que M. Ralph Schor a conçu et rédigé ce livre comme le maître qu'il est déjà. Il a su puiser à toutes les sources, en faire la critique et présenter un ouvrage solide et agréable qui intéressera les historiens et le public cultivé.

Les abus du quantitatif accaparent trop de jeunes historiens. Merci à M. Ralph Schor, historien de talent et de métier, qui a eu le mérite de ne pas laisser ce beau sujet à un amateur ou à un journaliste.

Maurice BORDES