

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

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

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

## **I. CREATION DU DEPARTEMENT**

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

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

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

### **1. les limites**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **II. COMPARTIMENTAGE DU TERRITOIRE**

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

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

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

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

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

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

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

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

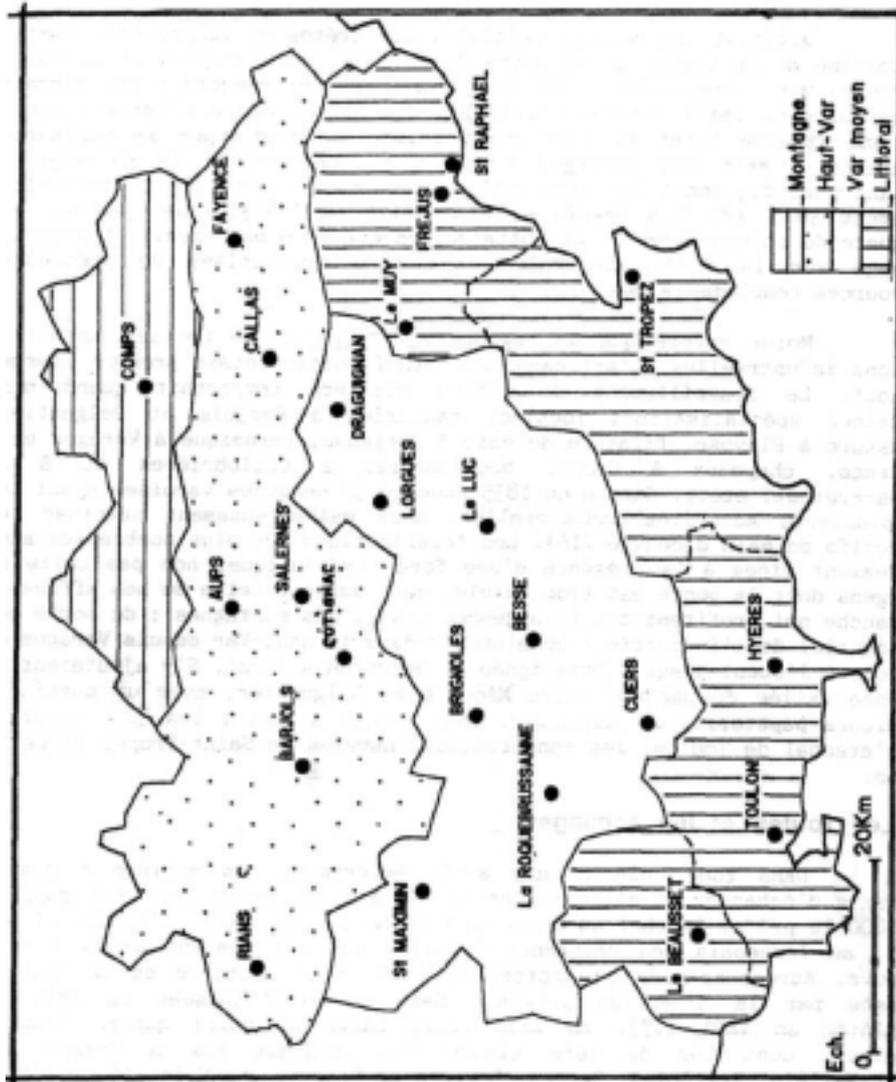
### **III. UNE COLLECTION DE CELLULES**

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

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

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

## CARTE 1



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

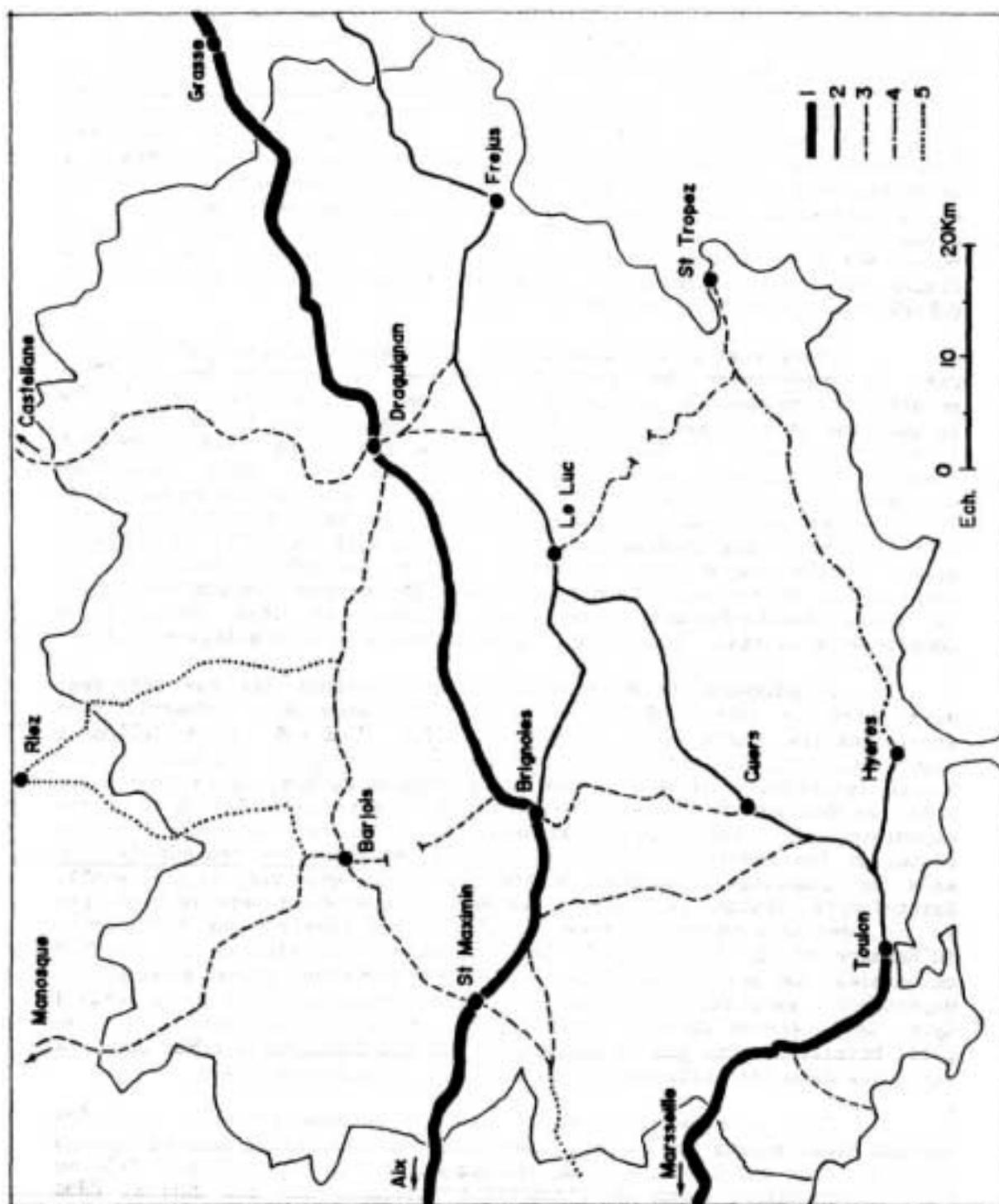
Dominant ces bassins cultivés, les crêtes et les massifs étaient le domaine de la forêt, ou du moins de taillis, de garrigues et de maquis odorants. Car, surexploitée, la forêt était souvent réduite à des terrains de parcours du petit bétail. L'ensemble des Maures et de l'Estérel aurait été une immense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

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

## **2. Les routes et les échanges**

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

## CARTE 2 : LES ROUTES DU VAR EN 1821



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les campagnes du Haut-Var se continuaient à l'est de Draguignan par un ensemble de collines très peuplées, situées sous le rebord du plateau de Canjuers et profitant des sources vaclusiennes qui s'en échappaient. Callas (2100 habitants) et Fayence (2300 habitants) étaient les chefs-lieux de canton d'un groupe de villages importants et rapprochés, assez industrialisés, comme Bargemon, Seillans, Callian, Montauroux, où s'observait déjà la structure agraire "azurienne" décrite par Bernard Kayser (35) et avec une emprise foncière des bourgeois de Grasse et de Cannes. C'était déjà la "terre promise" dont parlait Mistral (Calendal chant XII), "vau d'amour, palestino, encensé", où l'on moissonne "les jasmins, les tubéreuses et les rosés".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. Les villes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

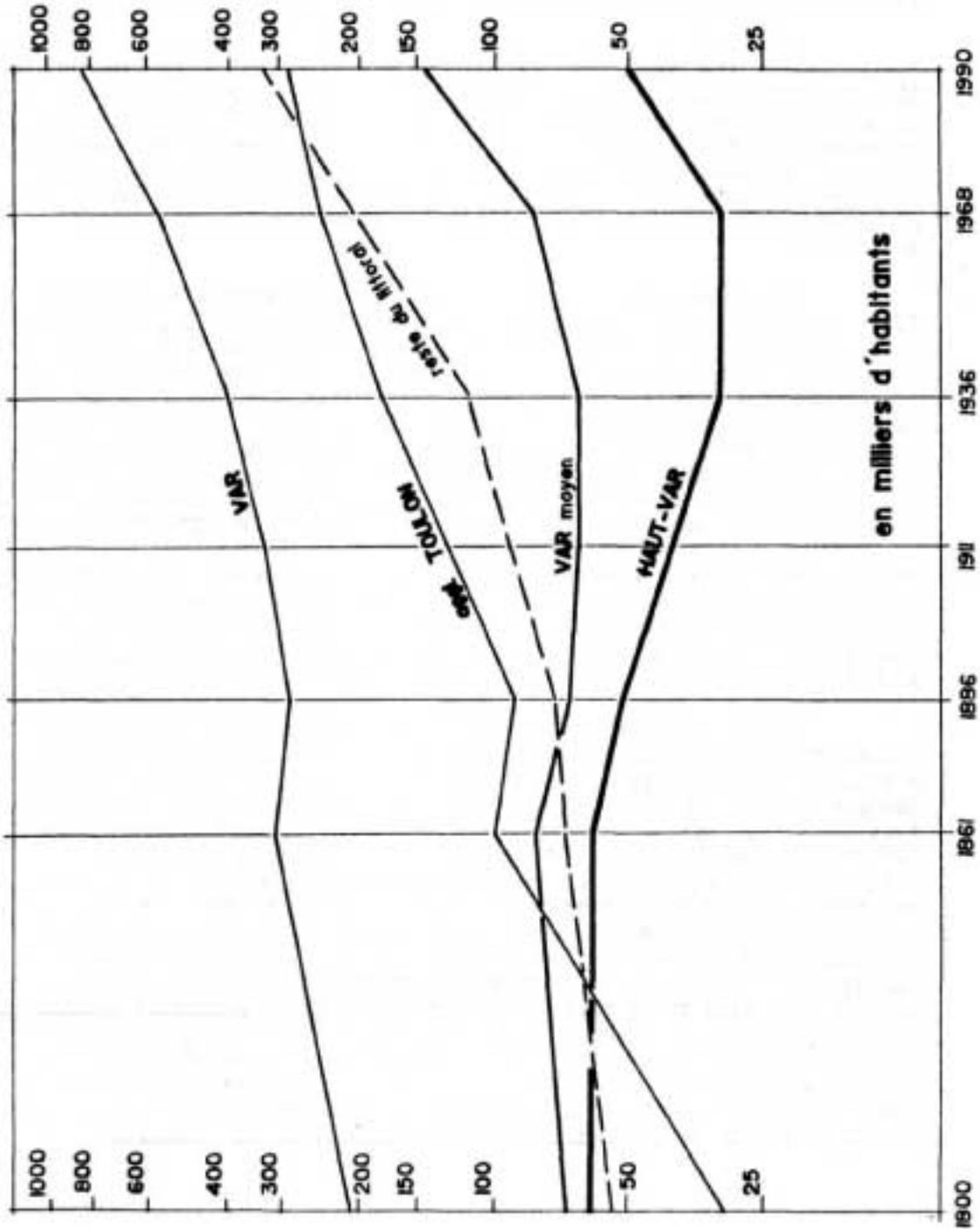
Ces quatre courbes (qui ne tiennent pas compte de l'arrondissement de Grasse) reflètent 200 ans d'histoire économique et sociale du Var.

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

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

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

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



en milliers d'habitants

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

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

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

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

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

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

## **1. Le désenclavement**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

On n'en retracera pas ici les péripéties pour ne retenir que le bilan (56) : quasi-disparition

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

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

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

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

Sur le plan agricole du moins le Var a su mettre à profit son climat en supplantant les Alpes-Maritimes comme premier producteur de fleurs, surtout autour d'Hyères et d'Ollioules. On observe une certaine reprise de l'oléiculture depuis une vingtaine d'années dans le Haut-Var. Mais la seule culture à être partout présente, reconstituée après le phylloxéra et de mieux en mieux soignée, c'est la vigne. Elle couvrait en 1985 quelque 40 000 hectares et faisait du Var une région parfaitement compétitive. Le progrès des coopératives, la concentration des exploitations (31 000 encore en 1961, moins de 11 000 en 1980), l'action stimulante de quelques grands propriétaires et l'afflux croissant des consommateurs estivants ont entraîné une nette amélioration de la qualité du vin : en

1985, plus du tiers avait droit à l'appellation contrôlée "Côtes de Provence". (61) Quant à l'appellation "Bandol", beaucoup plus limitée, mais plus ancienne et plus prestigieuse, elle concerne un terroir cerné par Le Castellet, La Cadière d'Azur et Saint-Cyr qui s'apparente aux plus beaux paysages viticoles qui soient.

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

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

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

### **3. L'héliotropisme**

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

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

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

On peut schématiser cet essor en distinguant plusieurs étapes. La première couvre, en gros,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Electeurs en 1991 (%)

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

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

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

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

## V. NOUVELLES POLARISATIONS URBAINES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **POST-SCRIPTUM**

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

## NOTES

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

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

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

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

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

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

42) JUILLARD (E.), "Climatisme et accessibilité. Les trois périodes de la croissance d'Hyères aux XIXe-XXe siècles", in mélanges Sporck, Liège, 1987

43) NOYON, Statistique du Var, 1838, p.557

44) VERRION, ouvr. cité, p.18

45) MARGUERITTE (M.), ouvr. cité, p.71

46) HUGO (A.), ouvr. cité, p.207

47) NOYON, ouvr. cité, p.382

48) SENEQUIER (E.), ouvr. Cité

49) VERRION, ouvr. cité, p.18

50) Le Var au XIXe siècle, CDDP VAR, 1990, p.137

51) I.N.S.E.E., recensement de 1990

52) Tout cela d'après Yves RINAUDO, ouvr. cité p.77

53) CDDP, ouvr. cité, p.77 et pour Hyères E. JUILLARD, ouvr. Cité

54) BANAUDO (José), Le siècle du train des pignes, Breil, 1991. p.35,52,68

55) Nice-Matin du 13 mars 1991

56) Voir en particulier RINAUDO, ouvr. cité 1982

57) LIVET (Roger), Habitat rural et structure agraire en Basse Provence, Aix, 1962, p.382

58) MARTINELLI, ouvr. cité, p.76

59) RINAUDO (Y.), ouvr. cité, 1982, p.32 et suiv.

60) CDDP, ouvr. Cité

61) REPARAZ (A. de), "Un vignoble méditerranéen français : l'exemple du Var", in Méditerranée, 3, 1988, p.21-28

62) FERRIER (J.P), Leçons du territoire, nouvelle géographie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Aix, 1983, p.242

63) Voir un essai de chiffrage des effectifs d'estivants dans JUILLARD (E.), "La côte des Maures" in Revue de géographie alpine, 1957

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

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

66) ARRECKX (M.), ouvr. cité, p.211

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

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

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

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

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

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

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

74) Var Matin du 10 avril 1990

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

76) Var Matin du 13 juin 1990

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

## ANNEXES

### Composition des unités subrégionales

#### I. LE LITTORAL

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

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

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

#### II. LE VAR MOYEN

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

#### III. LE HAUT VAR

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

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

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

## POPULATION PAR UNITE SUBREGIONALE

	1800	1861	1886	1911	1936	1968	1982	1990
Aggl. de Toulon	31 310	101 303	89 185	129 110	184 954	249 201	281 555	280 530
Aire toulonnaise	23 317	32 546	34 337	52 411	61 483	107 157	144 548	167 551
Littoral ouest	12 274	10 719	7 895	8 240	8 135	10 457	16 901	21 726
Littoral Maures	12 867	16 292	18 262	18 552	21 297	33 284	45 609	55 102
Aire fréjusienne	7 797	10 087	13 766	16 987	26 817	55 598	74 886	94 352
<b>Total littoral</b>	<b>87 565</b>	<b>170 947</b>	<b>163 445</b>	<b>224 900</b>	<b>302 686</b>	<b>455 697</b>	<b>563 499</b>	<b>619 261</b>
Var moyen	68 233	81 079	68 484	64 386	65 389	82 835	120 526	147 383
Haut-Var	54 355	54 630	45 356	34 832	28 205	29 747	39 493	47 908
Montagne	7 158	7 517	6 367	4 751	2 929	1 630	1 860	2 241
<b>Total Haut-Var</b>	<b>61 513</b>	<b>62 147</b>	<b>51 723</b>	<b>39 583</b>	<b>31 134</b>	<b>31 377</b>	<b>40 353</b>	<b>49 249</b>
<b>Total département</b>	<b>217 311</b>	<b>314 173</b>	<b>283 652</b>	<b>328 869</b>	<b>399 209</b>	<b>569 909</b>	<b>725 378</b>	<b>815 893</b>
<b>En % du total du département</b>								
Agglo. de Toulon	14,4	32,2	31,4	39,3	46,3	43,7	39,0	34,4
Aire toulonnaise	10,7	10,4	12,1	15,9	15,4	18,8	20,0	20,5
littoral ouest	5,6	3,4	2,8	2,5	2,0	1,8	2,3	2,7
littoral Maures	5,9	5,2	6,4	5,6	5,3	5,8	6,3	6,8
Aire fréjusienne	3,6	3,2	4,8	5,0	6,7	9,8	10,3	11,6
<b>Total littoral</b>	<b>40,3</b>	<b>54,4</b>	<b>57,6</b>	<b>68,4</b>	<b>75,8</b>	<b>80,0</b>	<b>77,7</b>	<b>76,0</b>
Var moyen	31,4	25,8	24,1	19,6	16,4	14,5	16,6	18,1
Haut-Var	25,0	17,4	16,0	10,6	7,1	5,2	5,4	5,8
Montagne	3,3	2,4	2,2	1,4	0,7	0,28	0,26	0,27
<b>Total Haut-Var</b>	<b>28,3</b>	<b>19,8</b>	<b>18,2</b>	<b>12,0</b>	<b>7,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>

## POURCENTAGE D'EVOLUTION

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

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