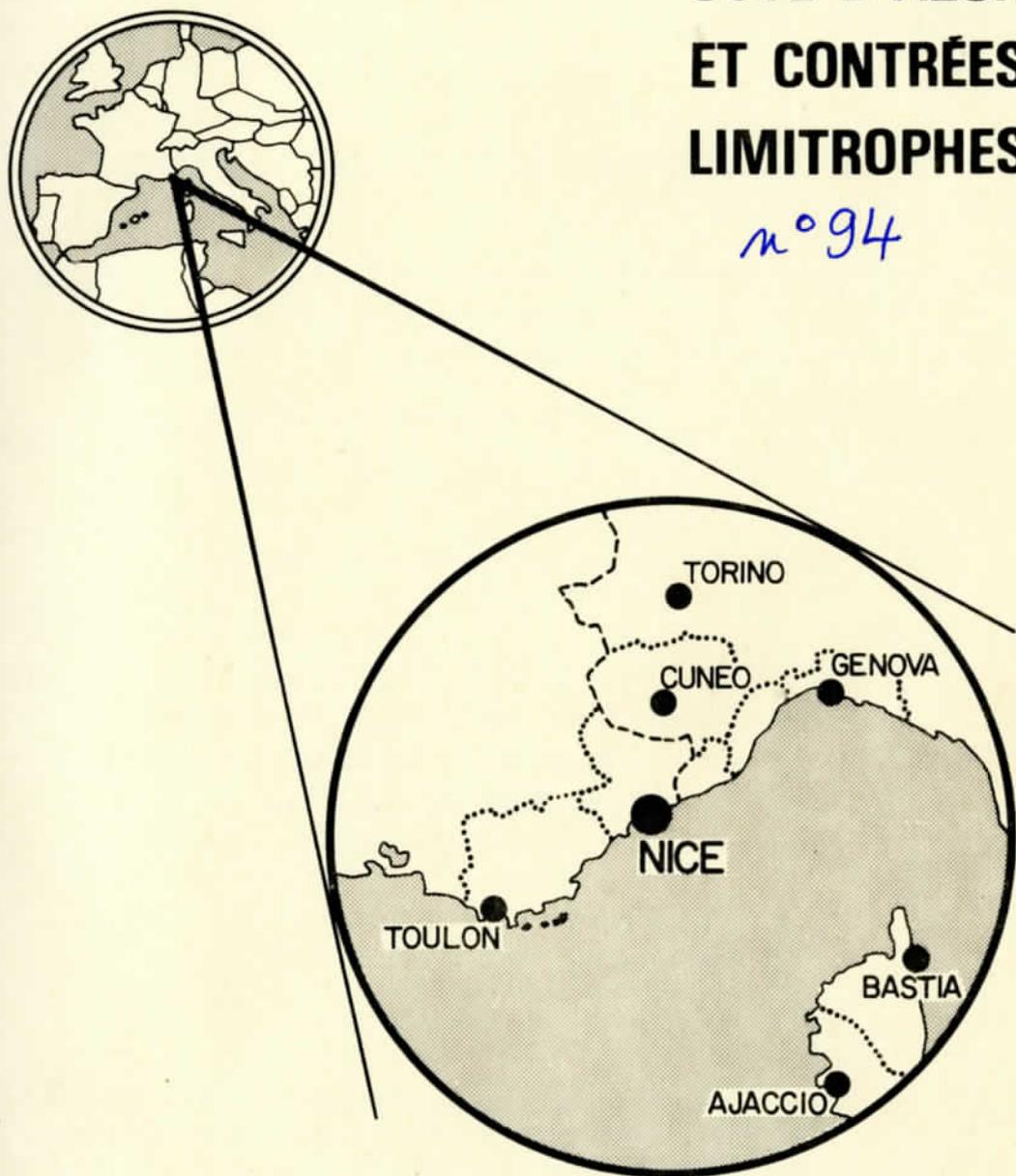


RECHERCHES RÉGIONALES

CÔTE D'AZUR ET CONTRÉES LIMITROPHES

n° 94



RECHERCHES RÉGIONALES

COTE d'AZUR et CONTRÉES LIMITROPHES

BULLETIN TRIMESTRIEL

édité par les

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DES ALPES-MARITIMES

Centre administratif départemental

06036 NICE CEDEX

Tél. (93) 72.20.81

Fondateurs : Etienne DALMASSO, Andrée DEVUN †

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

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

La revue publie, dans un esprit multidisciplinaire, des travaux originaux, des résumés de thèses ou de mémoires de maîtrise, des documents d'archives, des données statistiques, des notes de lecture, toutes les informations qui font progresser la connaissance ou facilitent les études ultérieures.

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

**RECHERCHES
REGIONALES**

Alpes-Maritimes

et

Contrées limitrophes

SOMMAIRE

27^e année

1986 – N°1

Janvier - mars

La restructuration du port Vauban d'Antibes par Richard ZANELLI	p. 2
Comportement touristique sur la Côte d'Azur Actualité et perspective par Gabriel WACKERMANN	p. 26
Le climat méditerranéen dans le Haut-Pays niçois par Dr Colette BOURRIER-REYNAUD	p. 44

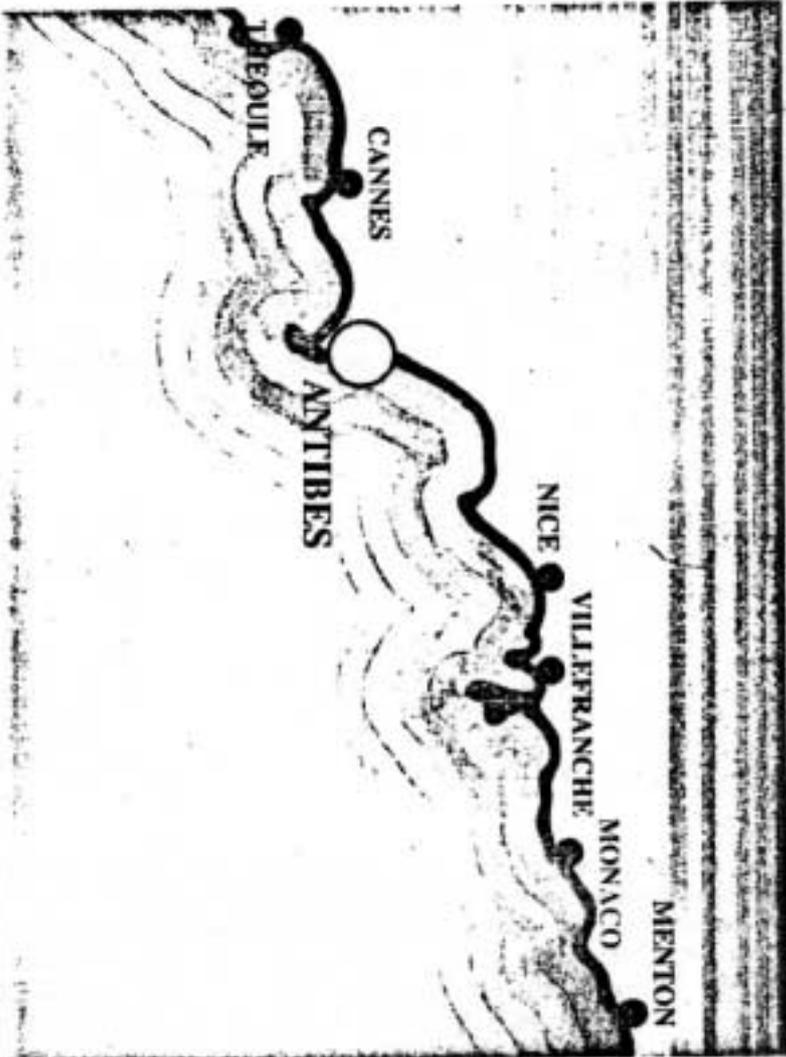
94

LA RESTRUCTURATION DU PORT VAUBAN D'ANTIBES

par Richard ZANELLI

Mémoire de planification urbaine GE C 17 préparé sous la direction du professeur Loïc ROGNANT. Université de Nice, Laboratoire d'analyse spatiale, département d'urbanisme.

Avec l'aimable concours du Service maritime de la Direction départementale de l'Équipement, en particulier : M. Jacques COTEL, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chef du service maritime et hydraulique, M. Pierre ALLEGRET, chargé des questions juridiques, service maritime et hydraulique ; et l'aimable concours de la S.A.E.M. du port Vauban d'Antibes et en particulier M. Pascal PAOLI, chef des services administratifs et comptables.



Le tourisme nautique et la plaisance ont connu, depuis une vingtaine d'années, un essor extraordinaire et une démocratisation qui sont d'ailleurs à l'origine de la création et du développement de nombreux ports sur le littoral méditerranéen.

A ce titre, le littoral des Alpes-Maritimes figure à une place notable à l'échelle nationale, de par le nombre de ports de plaisance, l'importance des équipements, mais aussi à une échelle méditerranéenne voire européenne.

Le port Vauban d'Antibes, un des plus importants du littoral méditerranéen, accueille des bateaux de tous tonnages et il est déjà doté d'équipements performants ; pourtant, il est amené, de par des décisions de la collectivité locale, à subir des transformations et des restructurations qui devraient le porter à surclasser tous les autres ports de plaisance de la Méditerranée et du pays.

Cette étude doit permettre d'appréhender le contexte et les conditions qui président à la restructuration du port Vauban, qui au terme de l'opération déjà amorcée le feront peser d'un poids particulier au sein même de la Côte d'Azur. Il y sera, on l'espère, un point de prestige supplémentaire qui maintiendra une image de marque déjà solidement assise.

I. "POUR DEVENIR LE MEILLEUR" OU L'AMBITION D'UN PORT DE PLAISANCE DE LA COTE D'AZUR

"Le Port d'Antibes Vauban : l'un des meilleurs de la Côte d'Azur, pour devenir le meilleur", ainsi s'intitule la brochure distribuée par la S.A.E.M. aux personnalités désirant s'informer des orientations du projet de restructuration du port Vauban d'Antibes.

On peut parler sans exagérer d'ambition quand on lit le contenu de cette brochure ; la volonté municipale est bel et bien de constituer au port Vauban, le fleuron des infrastructures portuaires de plaisance de la Méditerranée.

Pour atteindre de tels objectifs, toute cette opération de restructuration, imposante par son étendue et les moyens mis en œuvre (comme d'ailleurs par les résultats qu'on en attend) se justifie totalement. Mais, avant d'envisager les opérations elles-mêmes, quelle est la situation actuelle du port ?

a) Le port Vauban d'Antibes

Le port Vauban situé au nord de la vieille ville, à vingt kilomètres de Nice et à dix de Cannes, représente l'aménagement d'une anse naturelle, limitée au nord par le Fort Carré et au sud par le vieux port, tous deux construits sur deux saillants rocheux.

Le port n'occupait à son origine qu'un seul bassin de dimensions relativement restreintes, situé contre le bastion de la Gravette, et entouré de remparts.

En octobre 1971, la ville d'Antibes a obtenu la concession de port de plaisance par arrêté préfectoral et aussitôt ont débuté des travaux importants (qui ont duré jusqu'en 1973) visant à étendre au niveau de l'anse Saint-Roch (alors évasée) la surface portuaire. On a ainsi créé des terre-pleins, des quais, des pannes et au large de l'ancien port, une digue d'environ 600 m orientée vers le nord nord-est.

Actuellement, le port s'étend sur une surface de plan d'eau protégée de 25 ha, il inclut une longueur totale d'accostage de 4200 mètres linéaires. Sa capacité est de 1130 postes à quai (partie publique et amodiée), 350 postes sur pannes flottantes. La partie terrestre se développe sur une superficie totale de 5 ha (7500 m² réservés aux aires de carénage).

C'est donc un grand port qui accueille toutes sortes de bateaux, du pointu de 4 m aux unités de plus de 45 m. En plus de la plaisance, le port est le siège d'un certain nombre d'activités :

- pêche professionnelle (100 bateaux),
- installations de chantiers navals, carénage et réparations (12 000 m² dans la partie est du port),
- installations pour les clubs nautiques (trois clubs importants de 300 à 700 membres),
- installations pour la jeunesse et les sports à proximité du Fort Carré,
- installations pour la réception des pétroliers de 2 000 à 5 000 tonnes de port en lourd,
- installations de servitudes et services (avitaillement, capitainerie, locaux techniques...).

b) Un facteur stimulant : une opportunité à saisir

A l'heure actuelle, il existe en Méditerranée, et de par le monde, une demande de grands postes à quai des bateaux et autres yachts d'une longueur de 50 à 150 m, demande qui n'est pas encore satisfaite.

Il n'y a pas actuellement de port de plaisance spécialement adapté ni équipé pour l'accueil de tels bateaux qui se localise dans un cadre d'accueil privilégié ou prestigieux, comme par exemple la Côte d'Azur ou la Floride.

La demande reste insatisfaite jusqu'à présent malgré la quantité de capitaux disponibles prêts à être investis pourvu que ce besoin soit satisfait.

Les magnats du pétrole (prince d'Arabie Saoudite, Koweïtiens,...) constituent l'essentiel du marché dans ce domaine, ils disposent de masses importantes de pétrodollars immédiatement disponibles qui ne demandent qu'à être investis. Cette clientèle recherche de préférence des postes à quai (pour des bateaux allant jusqu'à plus de 150 m pour ce qui est du bateau privé du prince d'Arabie) situés à proximité de leurs résidences de passage, elles-mêmes proches des lieux de fréquentation prisés par ces amateurs de divertissements onéreux, à savoir des casinos parmi lesquels les plus prestigieux, ceux de Monaco et de Cannes comptant d'ailleurs parmi les plus fameux du monde.

La question est de savoir quel pays et quelle municipalité aura l'audace de sauter sur ce marché certainement unique.

Ces capitaux "errants" en recherche d'un point de chute peuvent tout aussi bien être fixés en Floride, en Grèce, en Italie ou en Espagne (Marbella) comme il en était question récemment encore.

Une chose apparaît nettement, il y a là une opportunité à saisir de fixer sur le littoral des Alpes-Maritimes, qui répond en tout aux exigences des demandeurs, plusieurs millions de francs qui risquent autrement de trouver ailleurs un accueil intéressé. Cela d'autant plus que

cette clientèle spéciale ne regarde pas à la dépense, et qu'il incombe à la collectivité partante pour rendre ce "service" de fixer elle-même le prix qui lui convient.

Pour comprendre la démarche de la municipalité d'Antibes et le contenu du projet, cet état de chose n'est pas à perdre de vue, à lui seul il explique la mise en branle de tout un mécanisme administratif, financier et technique important.

c) Une initiative née du dynamisme municipal

Il fallait sauter sur l'occasion, la municipalité d'Antibes l'a fait. C'est là elle que revient l'initiative du projet de restructuration du port Vauban. Comme nous allons le voir, à partir d'un calcul judicieux les fruits de cette opération seront appréciables.

La municipalité a donc décidé de répondre à ce besoin en matière de postes d'amarrage pour la grande plaisance.

Les futurs possesseurs de grands postes de mouillage, porteurs de capitaux (dollars) sont prêts à apporter la couverture financière de l'opération. Us sont disposés à payer cher ces postes, il s'agit donc de profiter de ce fait pour créer l'équipement qu'ils exigent, mais aussi par ce moyen de créer un équipement public, sans avoir à puiser dans les finances publiques. Toute l'opération de restructuration du port Vauban devrait être couverte financièrement par ces futurs possesseurs de la garantie d'usage de postes à quai (19 postes de bateaux de grande plaisance) du port de grande plaisance spécialement créé à leur usage.

Ainsi, on va parfaire l'aménagement du port Vauban dans l'intérêt général de la plaisance de Méditerranée, des habitants de la ville et des plaisanciers Un certain nombre de besoins généraux vont être satisfait de cette manière par des aménagements d'intérêt général (création d'espaces verts, réseaux électriques, etc.).

De la sorte, la ville d'Antibes devrait fixer sur le littoral azuréen une masse conséquente d'argent sous forme d'aménagements, et en fera bénéficier la collectivité locale, mais aussi départementale, voire régionale, sans qu'il n'en coûte rien à personne.

Ce calcul est d'autant plus judicieux que l'espace encore récemment affecté au cabotage pétrolier (poste de commerce) était sous utilisé, désaffecté, inesthétique et occupait de l'espace littoral.

Les capitaux recueillis serviront globalement :

- à la restructuration et l'aménagement portuaire (prioritaire),
- à l'aménagement des abords et la desserte du port (travaux d'intérêt général, d'agrément),
- à des opérations immobilières du quartier de la gare.

Cette phase tirée de la délibération du Conseil municipal du 23 septembre 1982 illustre bien l'état d'esprit dynamique des élus locaux : "...il s'agit là d'une chance unique pour la ville d'Antibes et pour les Antibois qui bénéficieront directement ou indirectement des investissements réalisés sur ces ouvrages dont tous profiteront...".

La municipalité à la tête de laquelle se trouve le sénateur maire et conseiller général des Alpes-Maritimes, Monsieur Pierre Merli s'est fixée cinq objectifs :

1) Satisfaire la demande en postes pour grands bateaux de plaisance (gabarit supérieur à 50 m de long), c'est bien là l'action prioritaire puisqu'elle devrait permettre à tout le projet d'être réalisé.

2) Conserver et développer les activités des chantiers navals en diminuant les nuisances sur l'environnement.

3) Développer les activités des clubs nautiques dans un contexte approprié.

4) Améliorer la gestion et l'adapter aux problèmes d'un port de plaisance à grande capacité susceptibles d'atteindre à terme 2000 places.

5) Améliorer la qualité des services rendus aux usagers, la salubrité du plan d'eau, la sécurité et le respect du site.

En définitive, on a voulu faire d'une pierre non pas deux coups seulement, mais plusieurs coups.

II. LE CONTENU DU PROJET : DES AMENAGEMENTS CONSEQUENTS

Comme on va le voir, les aménagements nombreux, dont sera l'objet le port Vauban, ne se limitent pas à la création du bassin de grande plaisance, qui constitue pourtant la clef de voûte de toute l'opération, mais qui n'en est qu'un des aspects.

a) Vers une nouvelle physionomie de l'espace portuaire

Pour devenir le "fleuron" des infrastructures portuaires de plaisance de la Méditerranée, le port Vauban devra modifier :

- ses plans d'eau,
- déplacer ses activités de commerce et de chantiers navals,
- améliorer la qualité de ses eaux et de son environnement,
- organiser sa gestion et l'accueil des usagers.

Le projet de restructuration tient à donner au port tous les moyens et les raisons d'une vie portuaire de premier plan, mais il faut noter (en théorie) le souci de respecter le site, l'esthétique et le fonctionnel devant aller de pair.

1 - Déplacement des installations des chantiers navals

Les activités des chantiers navals d'Antibes, qui sont les plus importants de tout le département des Alpes-Maritimes pour les unités de 6 à 30 m, sont actuellement beaucoup trop à l'étroit et s'exercent dans des conditions difficiles sur une surface de 15 000 m². Il convient de leur donner les moyens de se développer, en outre, l'esthétique actuelles est critiquable, l'accès exigü et la sécurité ardue à maintenir.

Adossées au pied des remparts du Fort Carré, les nouvelles installations se développeront sur une surface de 25 000 m² et comporteront une darse de 3000 m² pour six

gros bateaux en opération à flot, et une darse de 1500 m² permettant de manutentionner simultanément quatre bateaux de 6 à 12 m.

Les magasins, dépôts et ateliers seront entièrement dissimulés à la vue par l'intégration dans le volume occupé par le mur d'enceinte du Fort Carré

2 - Extension de la partie publique de stationnement pour les bateaux de plaisance

Le déplacement du poste d'accostage des pétroliers (voir 3) permet d'aménager en avant des terre-pleins réservés aux activités des chantiers navals, 30[^] postes pour bateaux de 6 à 15 m. Cette zone augmentera la surface de la partie publique du port dont la capacité passera des 20 % actuels à 30 % pour atteindre 585 places.

3 - Déplacement du poste de commerce

C'est par ce poste que s'effectuait l'approvisionnement du département en produits pétroliers. Le déplacement vers le large facilitera les manœuvres et éloignera de l'agglomération les nuisances inhérentes à ce type d'activités. Les risques de pollution seront diminués, et il y aura amélioration de la gestion par la séparation physique des activités de plaisance et de commerce (en fait, nous verrons plus loin que les activités commerciales du port seront purement et simplement supprimées suite à une décision récente du Président du Conseil général).

4 - Restructuration de l'anse Saint-Roch

L'anse Saint-Roch est actuellement coupée par les chantiers navals qui en occupent le fond ; le déplacement des chantiers navals permettra de poursuivre dans cette partie du port l'aménagement harmonieux commencé plus au sud. On y retrouvera dans son grand axe un appontement et ses antennes pour 60 bateaux de 10 à 30 m, un quai pour 34 bateaux de 20 à 30 m¹ et un appontement plus petit pour 17 bateaux de 6 à 10 m.

Les surfaces réservées aux chantiers navals seront aménagées en jardins avec quelques zones de stationnement pour véhicules dissimulés sous les arbres.

Ainsi seront satisfaits les besoins des usagers autour du port sans interrompre la grande ceinture de verdure que constitue son environnement végétait

5 - Création dans le bassin pétrolier de dix neuf postes pour grands bateaux : le port de grande plaisance

Pour répondre à la demande existante de postes à quai pour grands bateaux, on profitera du déplacement de l'avant-port pétrolier.

L'aménagement de ce nouveau bassin de grande plaisance consistera à

- construire un mur déflecteur sur la digue afin de la rendre infranchissable,
- réaliser un quai en eau profonde qui permettra l'accostage par l'arrière des grands bateaux, ainsi qu'une chaussée de larges caractéristiques et un espace de stationnement pour les automobiles,
- réaliser 19 postes pour des bateaux de 50 à 165 m de longueur, créés de part et

d'autre d'un appontement central qui assurera la stabilité en tête des bateaux et évitera la propagation du clapot,

- l'ensemble des installations de servitudes offrira aux usagers le confort : évacuation des eaux usées, alimentation en eau potable et en électricité, raccordement aux réseaux téléphonique et des télévisions.

Le môle fermant à l'est le bassin recevra la Capitainerie du port et une base pour l'accueil des hélicoptères.

Ce port de plaisance, de par la flotte qu'il abritera et les équipements de grand confort dont il sera doté, constituera un ensemble qu'aucun port de la Côte d'Azur (espère-t-on 1) ne pourra sans doute égaler.

6 - L'amélioration de la gestion (voir partie IV - a)

7 - Aménagements visant l'amélioration de la salubrité et de l'écologie (voir partie VI - assainissement du plan d'eau)

8 - Protection du plan d'eau

La protection du plan d'eau comporte la création d'ouvrages réduisant la pénétration des houles et favorisant l'amortissement de l'agitation résiduelle.

L'allongement du brise-lames extérieur génère la première diffraction et assure une protection suffisante du poste pétrolier. La passe principale réduite à 125 m assure la deuxième diffraction.

9 - Installations pour la mise à l'eau autonome des bateaux

Installations destinées à répondre à un besoin mal satisfait dans les Alpes-Maritimes. Ces installations trouveront leur place entre l'anse Saint-Roch et les nouvelles installations des chantiers navals sur 4000 m².

Enfin, pour améliorer encore la qualité d'ensemble du port, il conviendra de renforcer l'intégration de l'animation portuaire à la vie de la cité (création de lieux de rencontre des plaisanciers et des équipages...).

b) L'orientation des aménagements

Elle vise donc à satisfaire les besoins :

- de la collectivité municipale,
- de l'ensemble des plaisanciers (port public, installations de mise à l'eau autonome...),
- d'une minorité de grands plaisanciers (port de grande plaisance, hélistation...).

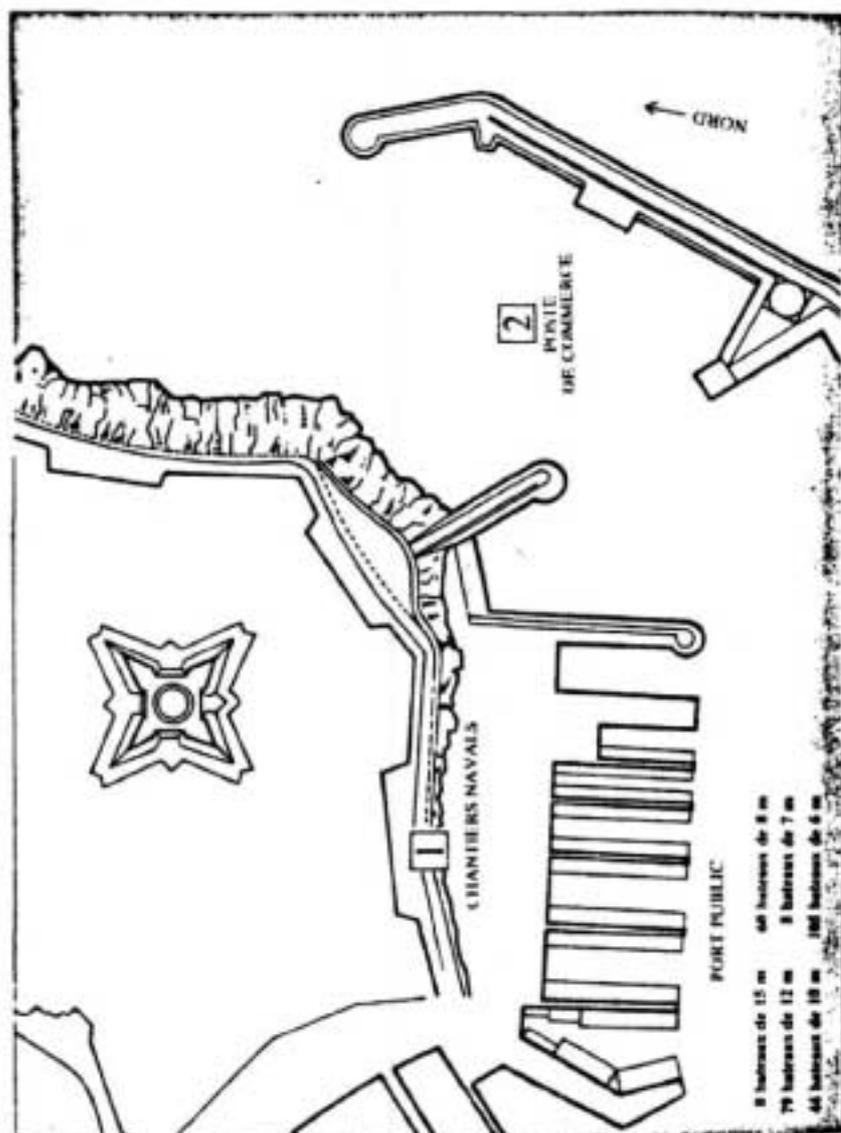
c) Le coût de l'opération de restructuration

Il est estimé, pour l'ensemble des travaux, à environ 151 millions de francs se répartissant comme suit (valeur 1983) :

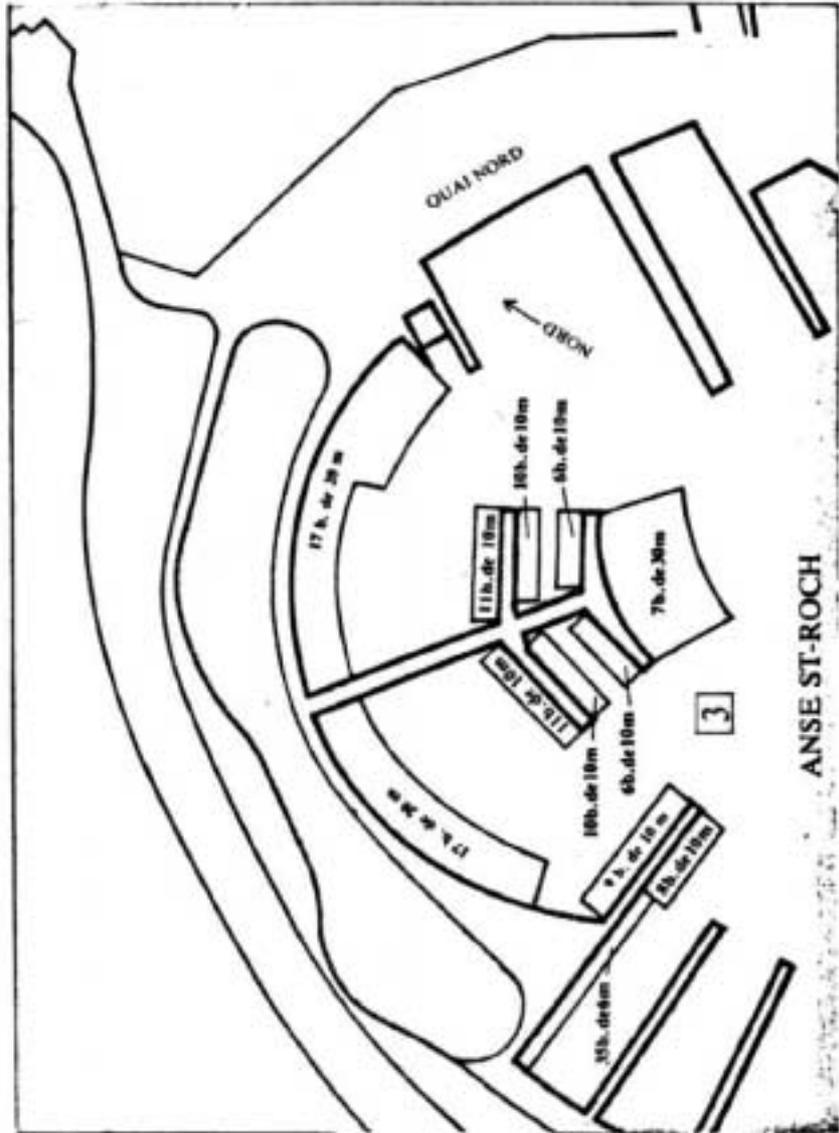
- digues et ouvrages maritimes (dont déroctage) :	35 000 000 F
- ouvrages en béton et maçonnerie :	20 000 000 F
- appontements :	14 000 000 F
- réseaux (locaux techniques et signalisation maritime) :	26 000 000 F
- bâtiments :	10 000 000 F
- autres (aménagement du terre-plein de la Gravette, revêtements, espaces verts...) :	16 500 000 F
- études et honoraires :	6 000 000 F

Montant des travaux TTC (1983)	151 000 000 F
--------------------------------	---------------

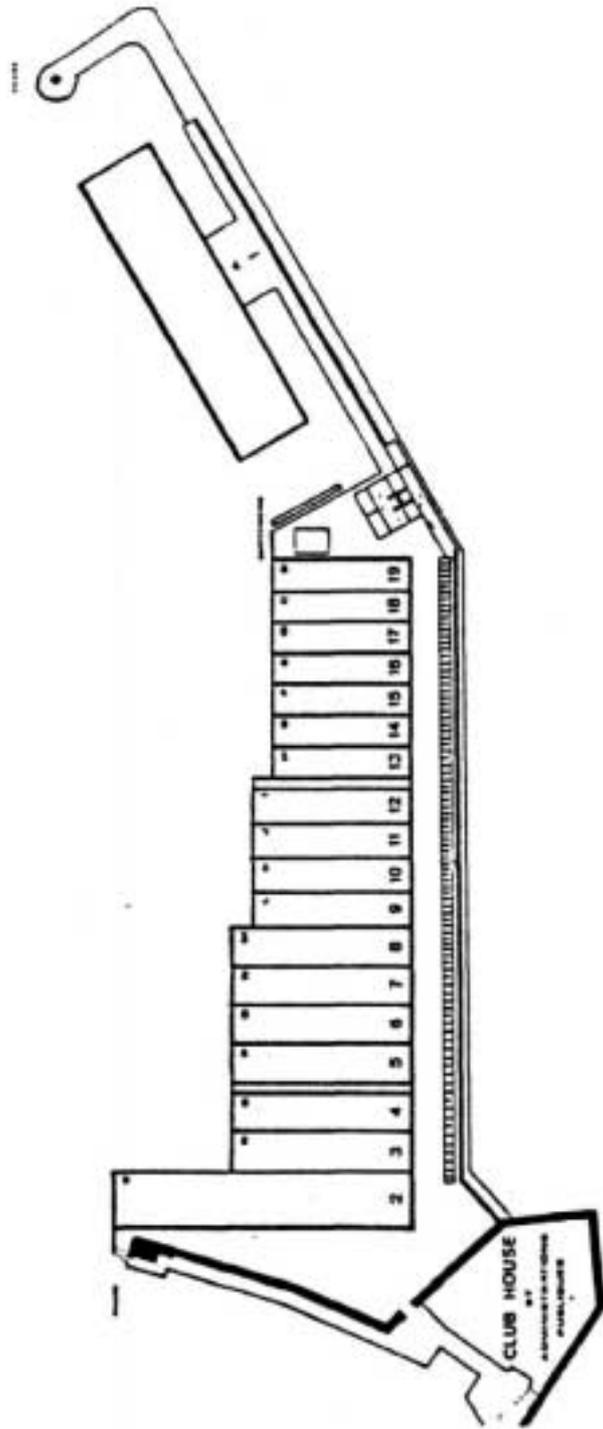
Chantiers navals/Port public/Commerce



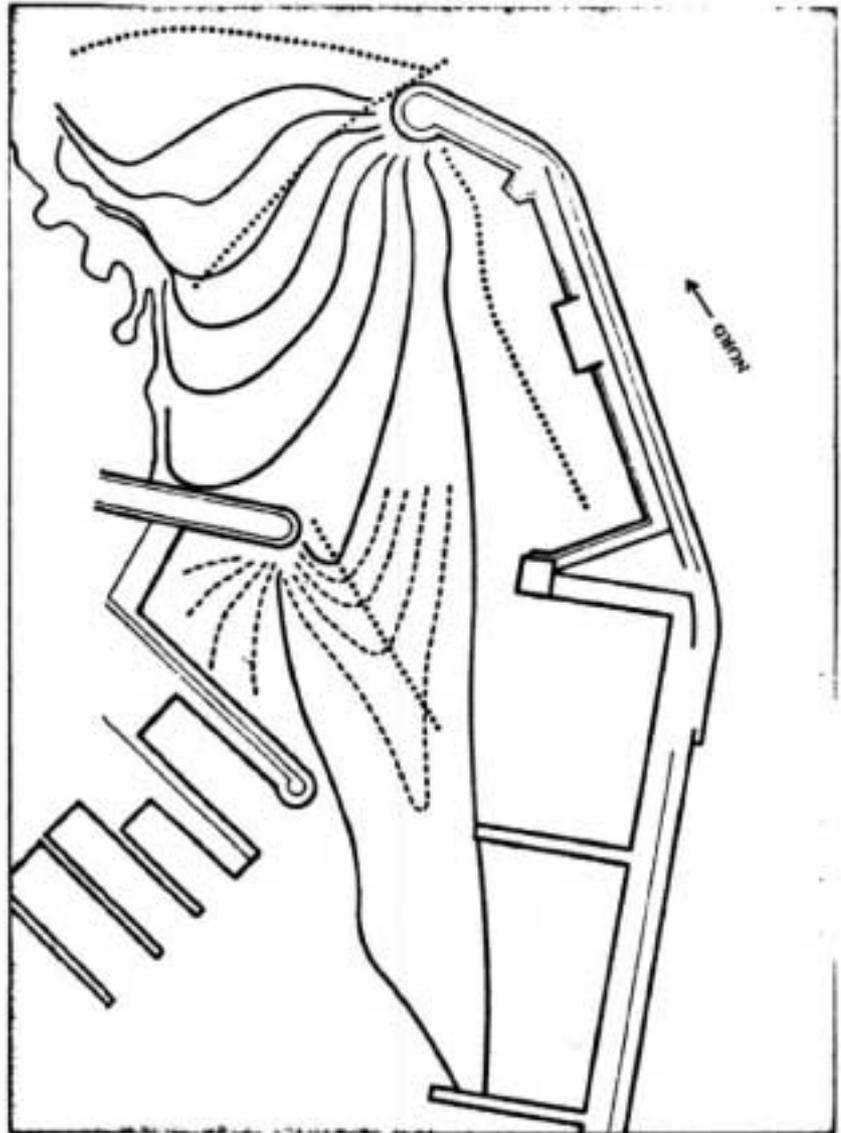
Restructuration de l'Anse St-Roch



Port de grande plaisance



Protection du plan d'eau





AIRES SUR LESQUELLES
 PORTENT LES TRAVAUX DE RESTRU-
 CTURE. A B C

III. DE LA CONCEPTION DU PROJET A SA REALISATION : PROCEDURES, DEMARCHES, MOYENS

La délibération du Conseil municipal du 14 novembre 1979 a débouché sur un appel à la Direction départementale de l'Équipement pour l'étude de l'avant-projet de restructuration du port Vauban.

Le 18 avril 1980, une décision préfectorale autorisait le prêt de concours de la D.D.E. en ce qui concerne la conduite des opérations. C'est à partir du 23 novembre 1981, date à laquelle une décision ministérielle a été prise concernant l'établissement du projet et la direction des travaux, que le lourd mécanisme des démarches administratives, procédures en tous genres et enquêtes s'est ébranlé.

Selon les mots employés par M. Allégret, chargé des questions juridiques au Service maritime de la D.D.E., démarches et procédures ont été : "lourdes, longues, complexes, difficiles...».

Il apparaît évident qu'on ne met pas sur pied une opération d'une telle envergure technique et financière sans consultation, ni multiples procédures juridiques, administratives et financières.

a) Procédures juridiques et administratives

Les objectifs du projet ont du, dans un premier temps, affronter la situation administrative et juridique des espaces visés par les aménagements de restructuration.

1 - Procédures de modifications des concessions

Le littoral, considéré comme domaine public maritime national appartient à l'Etat. Celui-ci, sur son domaine peut octroyer des concessions dans l'intérêt général, à des sociétés ou à des collectivités locales qui reçoivent l'autorisation d'occuper le domaine public, de l'aménager, d'y construire des ouvrages (selon un cahier des charges précis) qui demeurent néanmoins propriété de l'Etat, et qui lui reviennent après une période fixée.

Le 28 octobre 1971, un arrêté préfectoral accordait la concession de port de plaisance à la ville d'Antibes, qui dès lors a effectué des travaux (entre 1971 et 1973, creusement de l'anse Saint-Roch envasée, création des quais...).

Pour atteindre les objectifs que la ville s'est fixée, il a été nécessaire de prévoir des avenants à la concession originelle pour permettre juridiquement l'agrandissement du port.

Il était donc indispensable :

- d'obtenir la concession d'outillage public (quai des pétroliers du poste de commerce) primitivement accordé à la Chambre de Commerce des Alpes-Maritimes,
- d'obtenir l'autorisation de déplacer cette concession d'outillage public,
- d'étendre la concession du port de plaisance d'une surface de 9 ha sur l'actuelle concession d'outillage,

- de modifier le cahier des charges de la concession en conséquence, pour inclure les nouveaux postes créés pour la grand plaisance, les postes de la nouvelle partie publique, ainsi que l'ensemble des aménagements prévus au projet.

Le 17 novembre 1980, la ville d'Antibes sollicitait à son profit la concession d'outillage public jusque là octroyée à la Chambre de Commerce des Alpes-Maritimes (depuis 1966) ; le 18 janvier 1982, cette concession lui a été accordée.

Pour l'opération consistant à déplacer le poste de commerce, l'autorisation a été accordée le 27 mars 1984 par les deux arrêtés préfectoraux approuvant la restructuration.

Par voie d'avenant, l'extension de 9 ha de la concession de port de plaisance, sur l'emplacement du poste de commerce, s'est effectuée conformément à la procédure prévue par le Code des Ports Maritimes.

Enfin, dans le nouveau périmètre incluant la surface de 9 ha, ce sont les dispositions du nouveau cahier des charges annexé à la circulaire du 19 mars 1981 qui seront applicables. Dans ces conditions, un nouveau cahier des charges a été établi, reprenant l'intégralité des dispositions de l'ancien cahier des charges (pour le périmètre de la concession de 1971), et les dispositions du nouveau cahier des charges modèle 1981, pour le périmètre des 9 ha d'extension.

2 - Enquêtes techniques, enquêtes publiques

Le 18 avril 1980, le prêt de concours de la D.D.E. a été autorisé par décision préfectorale. En liaison avec la ville d'Antibes, le Service maritime de la D.D.E. a entrepris, pendant deux ans, une série d'études pour atteindre les objectifs du plan de restructuration.

Des enquêtes préalables, le recueil d'avis ont permis d'affiner le projet avant de le soumettre à la décision de l'autorité compétente.

Les résultats des enquêtes techniques ont été positifs (études courantologiques, géologiques...).

A la suite de la prise en considération prononcée par M. Pierre Lambertin, Préfet, Commissaire de la République des Alpes-Maritimes, le 8 avril 1983, le projet de restructuration du port Vauban a été soumis aux procédures locales, régionales et centrales préalables à la passation des avenants aux concessions accordées à la ville d'Antibes et à l'autorisation des travaux.

3 - .Les procédures locales

Elles se sont déroulées du 25 avril 1983 au 22 juillet 1983. Les quatorze services ou organismes consultés ont tous donné un avis favorable (parmi lesquels la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des Alpes-Maritimes, le Conseil général, la commune d'Antibes, la Commission départementale des sites, etc.).

L'enquête publique s'est déroulée du 25 avril au 18 mai, conjointement avec l'étude d'impact ; population et organismes intéressés étaient appelés à faire des déclarations. Elle a donné lieu le 30 mai 1983 à un avis "très favorable" du commissaire enquêteur.

4 - Les procédures régionales ont concerné :

- la Délégation régionale à l'Architecture et à l'Environnement,
 - la Direction régionale de la Jeunesse et des Sports,
 - le Préfet de la 3e Région maritime.
- Les avis ont été là encore favorables.

5 - La procédure centrale

Elle s'est déroulée du 20 mai au 20 août 1983. Elle comportait la consultation de onze ministres ou secrétariats d'Etat, et de vingt services différents (Chambre de Commerce de Paris,...).

Au cours d'une réunion organisée par la Direction des Ports et de la Navigation maritime, le 11 juillet 1983, six ministères représentant huit services ont fait connaître leur avis favorable au projet.

Les autres ministères et services ont fait connaître leur avis favorable ou, par absence de réponse, leur avis a été réputé favorable (accord tacite du ministère de l'Industrie et de la Recherche, du ministre de la Culture,...).

Seul le ministre de l'Urbanisme et du Logement a donné un avis défavorable. Son avis porte sur trois points :

- le respect de la directive nationale d'Aménagement du littoral relative à la protection et à l'aménagement du littoral du 25 août 1979 : l'opération est déclarée compatible ; en effet, le projet de restructuration du port portant sur la valorisation des infrastructures existantes, une amélioration de la gestion, de la sécurité, entre donc bien dans le cadre des objectifs du gouvernement et de la directive qui précise qu'il convient de rechercher : "une meilleure utilisation des infrastructures existantes dans les ports de plaisance" de préférence à de nouvelles implantations consommatrices de littoral.

- respect des documents d'urbanisme : l'opération est compatible avec le S.D.A.U. et le P.O.5. En effet, les aires sur lesquelles portent les aménagements et les travaux sont comprises dans la zone Uf (zone de loisirs balnéaires, portuaires à caractère sportif).

- respect des servitudes et contraintes liées au site : sur ce point, la Direction de l'Urbanisme et des Paysages fait ressortir une impossibilité légale d'accorder une autorisation (ce point est développé dans la partie V).

En résumé, la procédure s'articule en douze points :

- rapport à M. le Ministre de la Mer pour accord sur le cahier des charges et confirmation de la compétence du Préfet, Commissaire de la République des Alpes-Maritimes,

- prise en considération de l'opération par M. le Préfet et autorisation de l'ouverture des enquêtes,

- étude d'impact,

- enquête locale : consultation des services et organismes,
- enquête publique avec étude d'impact,
- consultation des services régionaux (délégation régionale à l'Architecture et à l'Environnement...),
- assentiment des ministres de la Défense et de la Marine marchande,
- délibération de la commune acceptant éventuellement les modifications survenues au cours de l'enquête et le montant de la redevance portée dans le cahier des charges,
- arrêtés préfectoraux contenant avenants à la concession du port de plaisance (28 octobre 1971) et à la concession d'outillage public en date du 18 janvier 1982
- autorisation de commencer les travaux par décision de M. le Préfet,
- réalisation des travaux,
- autorisation de mise en service des installations.

b) Organisation et coordination des acteurs de l'opération, leurs rôles respectifs

Les trois principaux acteurs sont :

- la municipalité d'Antibes,
- la Direction départementale de l'Equipement,
- la Société International Yacht Club d'Antibes.

Après la réalisation de l'opération, la Société Anonyme d'Economie mixte de gestion du port Vauban entrera en jeu à son tour pour la gestion des nouveaux aménagements sous certaines conditions.

- La ville d'Antibes" Elle a eu l'initiative du projet qu'elle a soumis aux autorités compétentes (ministère de la Mer, préfet du département...) par l'intermédiaire de la D.D.E.

Elle est concessionnaire des surfaces sur lesquelles vont s'opérer les aménagements et, depuis l'autorisation officielle d'entreprendre les travaux, elle est maître de l'ouvrage.

Par délibération du Conseil municipal, un sous-traité d'établissement a conféré la fonction de maître de l'ouvrage délégué à la S.I.Y.C.A., la ville ne souhaitant pas réaliser elle-même l'opération de restructuration. Ce sous-traité a été conclu le 19 juin 1984 et approuvé par délibération du Conseil municipal d'Antibes le même jour.

- La Direction départementale de l'Equipement. La municipalité a fait appel à la D.D.E. pour l'étude de l'avant-projet, le prêt de concours lui a été accordé et dès lors le Service maritime de la Direction a mené les enquêtes. Monsieur Jacques COTEL, Ingénieur des Ponts et Chaussées se situe à la tête de l'action menée par ce service. Les ordres de service

sont établis par la D.D.E. qui a pour rôle de superviser et de contrôler la réalisation technique du projet et par la suite l'exploitation des aménagements.

" La S.I.Y.C.A.. Le Conseil municipal de la ville d'Antibes, après délibération a décidé de confier à une société d'établissement le soin de mener les actions suivantes :

- recueillir les capitaux nécessaires à l'entreprise mise en œuvre. Ces capitaux proviendront des futurs possesseurs de garantie d'usage de postes à quai pour les dix neuf postes de grande plaisance.

- construire les ouvrages et aménagements tels que décrits en l'article premier du cahier des charges.

- remettre à la ville, dès leur achèvement, les travaux suivants : quais, appontements, terre-pleins équipés pour l'accueil des bateaux de plaisance.

En contrepartie de la prise en charge intégrale de l'ensemble des travaux, la Société d'Etablissement se verra reconnaître en outre un droit de priorité pour l'accostage d'un bateau de plaisance de grande dimension au poste de commerce (qui en fait sera supprimé).

- commercialiser et (ou) attribuer, en fonction de la possession de titres de la Société (voir tableau), les postes à quai pouvant faire l'objet d'attribution de garanties.

- apporter à la ville d'Antibes un fond de concours représenté par la prise en charge intégrale des travaux d'aménagement et de création des nouveaux postes d'amarrage et des divers locaux techniques.

Père de l'idée de ce projet d'ensemble et infatigable défenseur de la vocation balnéaire et touristique d'Antibes, M. Camille Rayon, Directeur général de la Société Anonyme d'Economie Mixte de Gestion du Port Vauban, s'est vu confier par la ville d'Antibes la mission de constituer la Société d'Etablissement afin de recueillir les capitaux et d'entreprendre les travaux.

Cette société est née en août 1984 sous le nom de Société International Yacht Club d'Antibes.

- L'entreprise niçoise SPADA : cette entreprise de travaux publics, à la tête de laquelle se trouve M. Paul Noiray, a obtenu le marché relatif aux travaux de restructuration. Le marché est conclu entre cette entreprise et la S.I.Y.C.A., sous le contrôle de la D.D.E.

Il convient aussi de noter l'intervention non négligeable de plusieurs participants :

- le Bureau d'Etudes Planitec,
- les architectes Février et Giauffret,
- l'entreprise Tournaud : dragage et minage,
- l'entreprise Bo, travaux sous-marins, plongeurs.

IV. DES MOYENS DE GESTION A LA MESURE D'UN GRAND PORT DE PLAISANCE

Les problèmes de gestion d'un port de l'importance qu'il devrait avoir une fois le projet réalisé, sont sans commune mesure avec la gestion d'un port de plaisance traditionnel dans lequel la taille de la plupart des bateaux ne dépasse pas 14 m.

L'organisation à mettre en place devra tenir compte de la spécificité de chaque nature d'usagers, qu'il s'agisse du membre d'un club à vocation sociale, ou du propriétaire et de l'équipage de marins professionnels embarqués sur des unités importantes.

a) Les infrastructures de gestion

C'est pourquoi le projet prévoit les réalisations suivantes : - une capitainerie moderne à l'entrée du port, véritable tour de contrôle des mouvements des bateaux, sur deux niveaux ; l'ensemble des services techniques ne pouvant actuellement disposer de surfaces suffisantes y seront logés.

- une nouvelle station d'avitaillement des bateaux, à proximité des chantiers navals.
- un centre technique non loin du terre-plein de la Gravette, regroupant les administrations : affaires maritimes, douane, police, service maritime, prud'homme des pêcheurs, club house, salle de réunion, centre météo...

- un centre administratif et commercial regroupant les services de gestion du port, l'accueil des usagers, les services P.T.T., téléphone, télex, location réservation, dans la capitainerie actuelle.

- un centre de secours en mer, les pompiers, la lutte anti-pollution, une hélistation pour des liaisons rapides et une desserte de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

b) La S.A.E.M.

La Société Anonyme d'Economie Mixte de Gestion du Port Vauban, qui depuis 1972, s'est vue confier par la ville l'exploitation du port, continuera d'assurer la gestion de l'ensemble.

V. LES HABITUELS OBSTACLES INDESIRES

Il serait illusoire d'imaginer qu'un tel projet puisse être réalisé dans sa totalité sans être amené à subir des modifications ou à rencontrer des obstacles, soit d'ordre technique, soit d'ordre financier ou juridique.

a) Les problèmes rencontrés

Ils ont été d'ordre technique, mais surtout juridique puisque à l'heure actuelle c'est un problème de cet ordre qui limite le déroulement normal de l'ensemble de l'opération.

Les problèmes techniques ont été surmontés, il s'agissait d'un léger retard dans les opérations de déroctage de l'avant-port pour augmenter la profondeur d'eau.

Le minage était rendu délicat par la présence dans le port de bateaux, la puissance des charges était limitée de ce fait.

Les intempéries survenues au début du mois de janvier de cette année (neige, tempêtes) ont obligé le chantier à tourner au ralenti durant une semaine.

Loin de n'avoir remporté que des éloges, le projet a rencontré des oppositions qui sont à l'origine d'un léger contentieux avec l'association de sauvegarde du port Vauban et du Vieil Antibes. Un procès au tribunal administratif est actuellement en cours d'instruction.

Sur le plan financier, les mécanismes bancaires sont particulièrement longs, l'entrée de capitaux étrangers ne s'opère pas aisément, un certain nombre de procédures douanières sont nécessaires.

Toute l'opération doit être menée avec discrétion, en respectant l'anonymat ; la diplomatie est de rigueur face aux exigences des "clients assez spéciaux" qui sont les principaux amodiataires de postes à quai de grande plaisance.

Le principal problème se situe au niveau de l'impossibilité légale d'accorder une autorisation provenant de la Direction de l'Urbanisme et des Paysages qui ne reconnaît pas la compatibilité du projet avec le respect des servitudes liées au site. En effet, il existe une zone de non aedificandi de 100 m de largeur autour du Fort Carré classé monument historique.

Certains aménagements prévus dans le projet (aire de carénage) sont situés dans ce secteur protégé à trois titres :

- au titre du site inscrit : à cet égard les permis de construire sont subordonnés à un avis de l'Architecte des Bâtiments de France et de la Commission des sites ;
- au titre de périmètre de protection de 300 m du Fort Carré ;
- au titre de la protection des abords du Fort Carré : les travaux supposent la modification du décret ou l'obtention d'une autorisation du ministre chargé de l'Urbanisme.

Le principe selon lequel les travaux affectant le plan d'eau n'étaient pas concernés par la servitude de non aedificandi concevable uniquement sur des terres émergées n'a pas été retenu par la D.U.P.

L'avis défavorable donné en conclusion par la D.U.P. porte sur l'ensemble du projet, mais ne concerne en fait que les ouvrages fixes prévus dans la zone de non aedificandi, ce qui représente à peine 20 % du projet en volume et 10 % en financement, et un pourcentage inférieur encore de l'intérêt général de l'ensemble du projet.

Les solutions possibles sont d'obtenir la modification de la servitude par intervention d'un nouveau décret en Conseil d'Etat (solution qui a peu de chance d'aboutir), de demander l'arbitrage au niveau du Premier ministre qui pourrait déboucher sur une décision en faveur du port (solution extrême pouvant aboutir à une solution satisfaisante ou au contraire compromettre définitivement l'opération).

Compte tenu que la partie concernée ne représente qu'un faible pourcentage du projet, il a été décidé de surseoir momentanément à tous travaux à proximité du Fort Carré et n'envisager de les réaliser qu'après avoir obtenu les autorisations nécessaires.

b) L'état actuel du projet

Une modification est intervenue en début d'année 1985. La suppression du poste de commerce, jusque là déplacé" vers le large, a été décidée par M. le Maire, d'abord parce qu'une canalisation de desserte d'hydrocarbures devait traverser la ville et que cela représenterait trop de risques et de dangers, ensuite par suite des nuisances survenues cet hiver à cause d'une fuite dans les installations de stockage. Le poste de commerce est destiné définitivement à la grande plaisance.

Actuellement la première phase est déjà sensiblement en voie de réalisation (bassin de grande plaisance et moitié sud du port), les travaux s'échelonnent jusqu'en 1985-1986.

La deuxième phase (anse Saint-Roch) se réalisera en 1985-1986. L'ensemble de l'opération devrait se terminer en 1986-1987.

VI. BILAN SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE ET ECONOMIQUE

a) Impact sur l'environnement

La D.D.E. a confié mission au Centre d'Etudes et de Recherches et d'Océanographie Médicale (CERBOM) :

- d'étudier la pollution dans le port de plaisance Vauban, en vue de définir les mesures à prendre en matière d'assainissement pour maintenir la qualité des eaux du milieu dans un état acceptable compatible avec la vocation du port ; - définition des critères de qualité des eaux portuaires. Cette étude a comporté des mesures bactériologiques, physico-chimiques, courantologies...

La conclusion tirée est qu'en été, la pollution bactériologique est importante (quoique peu préoccupante puisque la baignade est interdite), elle le sera d'autant plus quand l'extension du port amènera un surplus de fréquentation.

Les phénomènes d'eutrophisation (dégagement d'hydrogène sulfuré dénotant l'activité de bactéries sulfato-réductrices dans un milieu où la matière organique est abondante et les eaux stagnantes) risquent d'être graves.

Le projet a prévu en conséquence un dispositif permettant les échanges et le renouvellement des eaux dans les différents bassins du port.

Ce dispositif comporte une prise d'eau et une station de pompage dans l'avant-port, un réseau de canalisations de grand diamètre véhiculant l'eau pompée, et une série d'exutoires dispersés et orientés pour établir les courants artificiels remédiant à la stagnation des masses d'eau.

b) Répercussions sur la vie économique locale

Grâce à cette opération de restructuration, la fréquentation du port Vauban va certainement augmenter quantitativement mais aussi qualitativement.

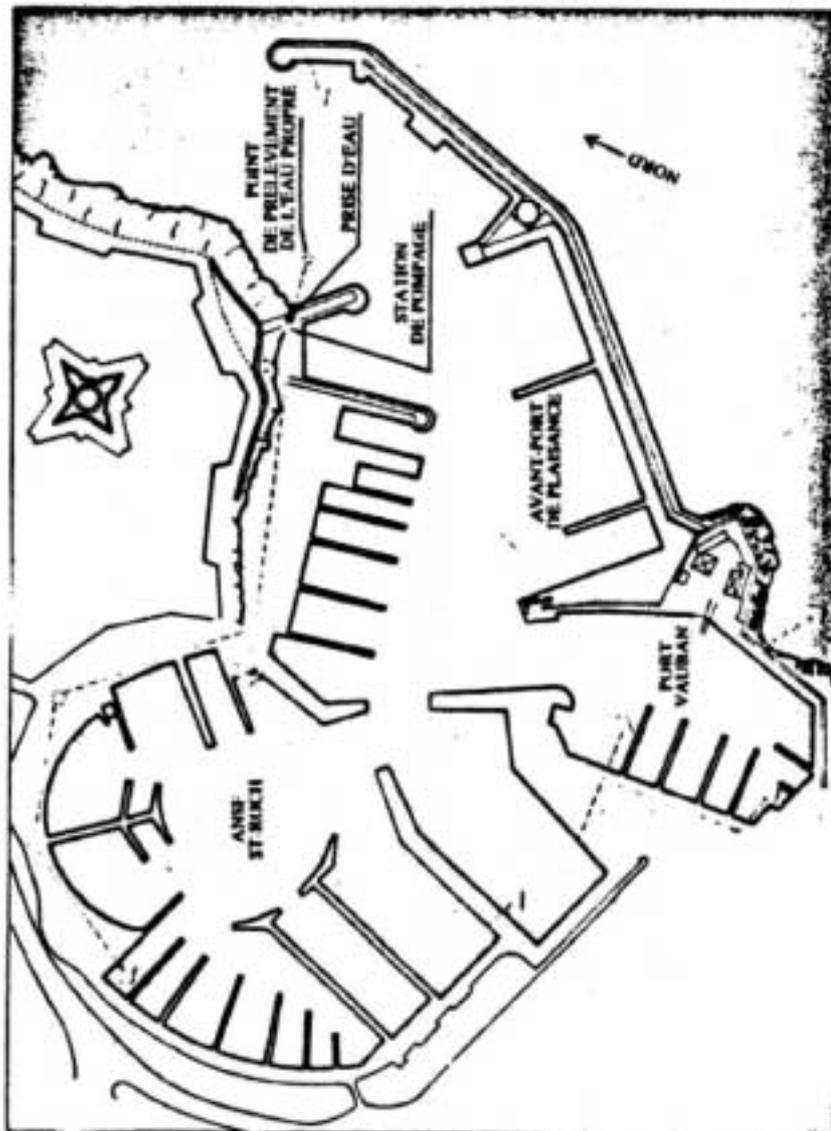
Cependant, il ne semble pas évident qu'en ce qui concerne les emplois, beaucoup de postes soient créés. Le personnel des différents services augmentera nécessairement ses effectifs mais dans quelle proportion ?

Les plaisanciers qui fréquenteront le port de grande plaisance disposeront de leur équipage privé et de leur propre personnel, de même qu'ils pourront profiter à quelques dizaines de kilomètres de leurs résidences des hôtels prestigieux de Cannes, Nice, Monaco.

La création de postes à quai pour la moyenne plaisance permet d'espérer des retombées économiques plus directement sensibles par l'intermédiaire des biens et des services consommés dans la ville même. Si les répercussions directes sur la vie économique locale sont encore difficiles à apprécier, on suppose qu'elles auront un effet indirect plus important qu'on l'imagine. Ne serait-ce qu'au niveau de l'image de marque de la ville, du prestige qui s'associera au port restructuré "le fleuron de la plaisance de Méditerranée", l'impact sur le plan touristique n'est pas négligeable pour une station balnéaire dont la renommée est déjà établie.

Le bénéfice pour la collectivité, au niveau d'une esthétisation du cadre (jardins publics, espaces verts, promenades aménagées...) et d'aménagements publics est à retenir.

Assainissement du plan d'eau



Il faut rester prudent et éviter de tirer des conclusions hâtives sur les effets locaux entraînés par cette restructuration, il est préférable de voir dans l'avenir les fruits qui seront produits. Des facteurs inattendus, ne l'oublions pas, peuvent remettre en question toute la démarche, qu'il s'agisse par exemple d'une crise de la plaisance imputable à des causes économiques ou politiques, ou à une entrée en concurrence d'un autre port méditerranéen.

COMPORTEMENT TOURISTIQUE SUR LA COTE D'AZUR ACTUALITE ET PERSPECTIVE

par Gabriel WACKERMANN

La présente étude a été réalisée à la demande de l'Office municipal de l'Action culturelle et de la Communication de la ville de Cannes (OMACC), sous l'impulsion de M. René Thévenet, adjoint au Maire, délégué aux Affaires culturelles et à la Communication, président de l'O.M.A.C.C.

La Côte d'Azur constitue un espace touristique témoin des mutations comportementales en cours depuis un quart de siècle. Centre mondial par excellence pour l'évasion aristocratique -nobiliaire et bourgeoise- jusque dans les années trente, équipé en conséquence et desservi par une partie de la population résolument tournée vers la production et les services inhérents aux activités liées à ce secteur économique, le littoral de la Riviera française s'était spécialisé dans un style d'accueil qui gravitait autour du tourisme de luxe.

Les congés payés ont commencé dès 1936 à donner l'estocade. La démocratisation progressive, mais somme toute rapide, des loisirs, l'amélioration substantielle des niveaux de vie consécutive au second conflit mondial ont modifié dès la fin des années cinquante la demande que l'offre, demeurée quelque peu figée dans ses traditions, n'a pas su honorer aussitôt ni quantitativement, ni qualitativement. De nombreuses turbulences en résultèrent. Les multiples inadaptations suscitèrent à la fois un genre de "déménagement" du territoire et des expérimentations de toute nature, souvent "sauvages", avant qu'une certaine prise de conscience ne vint réorienter un mouvement compromis par de profonds bouleversements. Des signes invisibles, des indices peu perceptibles mais pourtant expressifs avaient toutefois permis à l'observateur averti d'entrevoir l'évolution. C'est le cas également aujourd'hui où la compétition engagée par les pays en développement européens et outre-mer modifie les relations de force et par-là même les flux de personnes.

Nous présenterons successivement les conditions du changement des comportements, les manifestations de ces attitudes et les répercussions des transformations ainsi opérées ou en cours. Le recul rendu possible par la nature et la durée de nos investigations (1), leur ampleur (2), les méthodes utilisées (3), le recours continu aux avis des agences de voyage et offices de tourisme (4) confèrent à l'étude une fiabilité certaine, renforcée par des enquêtes locales circonstanciées (cf. bibliographie).

DES SOLLICITATIONS ACCENTUEES, MAIS AUTRES

Le capital historique acquis par la Côte d'Azur est demeuré quasi-intact à travers le vaste bouillonnement dont ce secteur spatial fut l'objet depuis plus d'un quart de siècle. La Riviera française, située à proximité des grands foyers d'activité élaborée du monde et surtout des niveaux de vie somme toute élevés, a en effet conservé une attractivité de premier plan : la plupart des touristes ont visité ou souhaitent séjourner au moins quelques jours sur la Côte d'Azur, y compris les touristes internationaux d'autres parties du monde. Parmi les régions privilégiées par les représentations mentales ou les aspirations des amateurs de paysages et d'atmosphère vacancière, la Côte d'Azur continue à figurer au premier rang, suivie de très près par la Californie et la Thaïlande, puis par Bali talonnée par la Suisse, la Floride et le Tyrol. En dépit des apparences les autres régions méditerranéennes n'apparaissent qu'après -l'Italie, l'Egypte, la Grèce, l'Espagne en tête, l'Afrique du nord ensuite -surtout le Maroc-, la côte proche orientale en dernier lieu. Celles-ci sont sollicitées de façon intensive, mais pour des fréquences moins nombreuses ou des durées moins longues que la Côte d'Azur. Elles bénéficient la plupart du temps d'un choix prioritaire, parce que la Riviera française apparaît comme trop coûteuse et difficile à atteindre par des charters qui incluent dans leurs forfaits des conditions acceptables d'hébergement, de nourriture et de distraction.

Si l'"image" au sens anglo-saxon du mot reste maintenue et que la part majeure des touristes réels ou potentiels s'accrochent à l'observation des sites et souvenirs qui ont fait la réputation de la Côte d'Azur, d'importants transferts ont eu cependant lieu ou sont encore en cours.

Quoique le cadre d'origine soit déterminant pour l'attractivité générale, les deux tiers des visiteurs actuels appartiennent à des couches socioprofessionnelles aux budgets moyens, retraités y compris. De 1960 à 1970, le renversement décisif s'est opéré. En 1962 l'essentiel des visiteurs -les 2/3 environ- de la "Côte" -celle que l'on appréciait et que l'on apprécie encore par excellence- avaient des revenus supérieurs à la moyenne. Dès 1966 69 % des touristes émanaient d'horizons budgétaires médians mais aussi de niveaux culturels différents. Les exigences avaient commencé à changer. Hôtels de basse catégorie, terrains de camping, meublés modestes, mais équipés de façon convenable furent demandés en priorité, de même que des restaurants bon marché offrant une qualité certaine. La demande moyenne s'adressait aussi aux commerces et aux occupations de loisirs.

Le contraste existant entre les équipements de luxe et les offres ordinaires a quelque peu bloqué l'amélioration de celles-ci, l'indispensable reconversion ne bénéficiant pas d'une atmosphère adaptée aux exigences nouvelles. L'évolution en cours se précisait toutefois de plus en plus. Progressivement la plage qui jadis ne constituait qu'une infime portion des atouts de la Côte d'Azur devint l'élément essentiel, baigné par un panorama pittoresque, mais surtout garanti contre les intempéries. Avoir les pieds dans l'eau et la tête au soleil était une garantie suffisante pour les trois quarts environ des touristes depuis 1966. Et cela est toujours vrai à présent. Le vacancier ne s'y trompe d'ailleurs guère les avantages climatiques de la "Côte" sont tellement appréciés qu'on la situe presque spontanément de Saint-Tropez et Menton (5), de préférence entre Fréjus-Saint-Raphaël, vers Théoule et la frontière italienne. Pour près d'un quart des amateurs, la météorologie joue un rôle supérieur à celui de l'environnement naturel ou architectural, fondamental et général naguère.

Depuis 1982 une proportion non négligeable de la population française, face aux "désastres" climatiques répétés, réapprécie ce secteur littoral, d'autant plus que l'amélioration du réseau routier, voire le recours au train à grande vitesse (TGV) jusqu'à Marseille (6) facilitent les liaisons qui, en dépit de la densité de circulation, assurent de façon courante le beau temps durant les périodes vacancières, ou celles propices au troisième âge.

L'étalement annuel des fréquentations au bénéfice des retraités et des foyers sans enfants ou avec enfants en bas âge, trouve sur la Côte d'Azur l'un de ses meilleurs échos, avec 76 % de réponses positives entre 1981 et 1986. L'Italie et l'Espagne ne se placent qu'en seconde position, l'arc alpin non méditerranéen en troisième lieu, suivi du littoral languedocien puis de la façade atlantique. Si l'hôtellerie modeste mais agréable est la première interpellée, les meublés sont recherchés vingt-deux fois plus qu'en 1962, quatorze fois plus qu'en 1969, sept fois plus qu'en 1978 et deux fois plus qu'en 1981. Les échanges d'appartements ou de résidences secondaires entre touristes la location de telles formes d'hébergement ont également progressé rapidement : ils sont aujourd'hui quinze fois plus nombreux qu'en 1962, onze fois plus qu'en 1969, quatre fois plus qu'en 1978 et près de deux fois plus qu'en 1981.

En dépit des apparences la mobilité des situations s'avère être relativement importante, d'où l'intérêt d'investigations du type de celles que nous menons de façon quasi-permanente depuis le début des années soixante.

Si la Côte d'Azur et particulièrement le secteur entre Théoule et Menton poursuivent leur développement touristique sur le plan de la clientèle, celle-ci doit être forcément plus nombreuse que jadis, ne disposant plus individuellement des mêmes revenus. En échange, les visiteurs sont en droit de demander des équipements adaptés à leurs nécessités et souhaits. L'incompréhension de cette question n'a pu que conduire à des déboires. Quoique la masse de touristes continue à progresser, les pays méditerranéens en développement ont joué à ce sujet un rôle d'avertissement.

Le rôle primordial joué par l'automobile, l'autocar ou l'avion dans ce décollage touristique a contribué à la mise en cause des acquis. La faiblesse des infrastructures, l'insuffisant équipement hôtelier ont soit pesé sur la décision des touristes qui trouvaient dans les nouvelles régions d'accueil des prix de choc pour des services somme toute rudimentaires, soit suscité des initiatives d'aménagement touristique telles que les conditions de réalisation furent très bon marché tandis que les commerçants se contentèrent initialement de marges réduites. Les écarts entre la Côte d'Azur et ces régions bénéficièrent nettement à celles-ci. Ce fut le cas aussi des pays en voie de développement plus éloignés, invitant de surcroît au rêve exotique, aux projections féeriques, à la vie proche des vieilles civilisations, au dépaysement quasi-complet. Le coût du voyage pouvait être compensé par la faiblesse des dépenses effectuées sur place.

Pourtant, malgré la diversification mondiale des flux, l'expression de mauvaise humeur à l'égard de la Côte d'Azur de plus en plus encombrée, celle-ci n'a fait qu'augmenter le nombre de ses touristes.

En attendant, la principale question du tourisme azuréen ne repose pas sur le nombre de touristes mais sur une adaptation des structures aux aspirations des nouveaux types de vacanciers. Si la "Côte" n'est pas susceptible de décliner facilement, des refus répétés d'adaptation pourraient conduire à une crise de confiance, au moment où de toutes parts s'ouvrent des marchés touristiques subtropicaux, tropicaux ou équatoriaux. Il est vrai que soleil et mer subtropicaux conservent une faveur certaine, surtout lorsqu'ils baignent des paysages pittoresques chargés d'histoire et de prestige. C'est sans doute cet atout qui incite à la facilité et à de nonchalantes négligences. Jouer trop longtemps avec le destin signifierait néanmoins grignoter le capital accumulé depuis plus d'un siècle.

LES TECHNOLOGIES D'AVANT-GARDE

Ayant principalement vécu de l'acquis -un acquis devenu "classique"- l'économie touristique de la Côte d'Azur n'a pas éprouvé autant qu'ailleurs le besoin de se réadapter, de se resituer ou de se compléter. Véritable bastion à privilèges, reposant sur ses calanques, ses sites perchés et la magnificence de ses hôtels ou palais, ses coffres-forts et casinos, la Riviera française a eu et a encore du mal à se détacher quelque peu de ses fastes d'antan destinés à une clientèle extrêmement exigeante parce que très fortunée.

S'il est vrai que le rêve d'un jour ou d'une semaine pour une midinette ou un ménage à revenus modestes consiste encore -à raison d'à peine 2 % des visiteurs annuels- à vivre ce décor au prix de privations quotidiennes, même gastronomiques, durant onze mois de labeur ou tout simplement de présence professionnelle, les préoccupations de la majeure partie des vacanciers sont désormais autres. Aussi ne peut-on plus se contenter d'attendre la clientèle. Il faut la solliciter à son domicile, dans son entreprise ou à l'école, d'autant plus que de nombreuses images péjoratives ont été répandues en France, en Europe, voire sur le Globe, au sujet d'une Côte d'Azur dépassée, bousculée, invivable, peu apte aux vacances populaires ou collectives. Il convient aussi de tenir davantage compte des importantes possibilités réservées aux saisons creuses à une époque où le troisième âge -de plus en plus jeune- constitue un vivier vacancier de choix.

Déjà engagée depuis surtout une dizaine d'années dans la prospection systématique d'une clientèle localisée dans les pays européens à devises fortes, la Côte d'Azur -Nice et Cannes surtout- a su gagner des touristes germanophones, néerlandais ou Scandinaves en insistant sur les avantages climatiques, les paysages et les fêtes en dehors des périodes de pointe.

Nos enquêtes révèlent toutefois d'autres nécessités. Le tourisme, désormais conçu sous la forme de réseaux, chaînes et interférences organiques diverses, ne peut plus être considéré comme une "chasse gardée" par des régions privilégiées. Constituant d'un ensemble mondial, il doit être perçu comme tel et traité par le truchement des méthodes et technologies adaptées aux circonstances contemporaines.

Les agents de voyage jouent à cet effet un rôle primordial et efficace, qu'ils soient autocaristes ou non. Ils drainent déjà depuis six à sept ans environ 1/5 des "usagers" de la Côte d'Azur, surtout en provenance d'Europe centrale, septentrionale et nord occidentale. Pour ce qui est des périodes hors saison, ils assurent plus de la moitié des flux en direction de la Côte d'Azur depuis quatre à cinq ans.

La technique de travail utilisée découle du fait que la vente a lieu avant la production - jusqu'à 1 an 1/2 à l'avance-. Le produit lui-même comporte trois stades : l'étude et le constat des besoins, la production et la fabrication ainsi que le façonnement du suivi, la distribution et le montage d'un réseau de distribution spécifique.

Les programmes sur catalogue sont réalisés à la demande, ce qui réduit considérablement les déchets. La remise en cause est annuelle avec les Tour Operators (TO). Il est par ailleurs important de rendre le distributeur actif dans la production en acceptant ses idées un an à l'avance et en réalisant en fonction de ces orientations. Les prix résultent d'une négociation, les TO prélevant 25 à 5 % . Les produits vendus sont les chambres d'hôtel avec recours au "package", les locations meublées, les homes, villages de vacances et gîtes. Les fournisseurs sont de préférence les hôteliers indépendants, les agents immobiliers, les services loisirs accueil, les promoteurs, SIVOM, villages de vacances et autres organismes collectifs.

Le contrôle de qualité est fondé sur des visites systématiques avant la vente. Une personne spécialisée refait les visites régulièrement. Les T.O. gèrent la revente par informatisation.

L'expérience déjà acquise permet d'insister sur la nécessité d'une prospection accrue des hébergements gérés par des individus dynamiques, d'une vente d'hébergements "sec" mettant l'accent sur l'environnement loisirs et culturel. La publicité répétée dans la presse et par envois directs est indispensable (5 % de frais de publicité environ à prévoir). Il ne faut pas hésiter à mettre en avant les caractères propres des "pays" ou sites, avec leurs particularités. Le concept "Côte d'Azur" n'est plus suffisant pour une partie du monde vacancier actuel -la partie cultivée de la clientèle-. Il convient d'affiner le libellé de l'offre par la présentation d'un éventail d'attractions variées, complémentaires, riches en impressions, en "vécu", en innovations, même en innovation archéologique ou ethnologique. La mise en allotement des hébergements s'avère rentable, avec des photographies d'ambiance regroupant le bâti, le cadre naturel et les hommes peuplant le pays. Les catalogues régionaux ont souvent trop de contraintes pour être entièrement imbriqués dans l'économie de marché.

Les T.O. lointains contactent les agences de réceptif, les T.O. proches prennent langue directement avec les hébergements. L'offre des voyagistes reflète la demande du public en général et donne des idées de voyages nouveaux. Dans ce cadre les comités départementaux et offices locaux pourraient faire davantage de propositions aux voyagistes en terme de "nouveauautés".

Les T.O. européens sont également aptes à effectuer des études du marché français en général et azuréen en particulier. Les brochures qui en résultent sont d'une grande efficacité et constituent le premier moyen d'information dont la télématique est un complément.

Si le tourisme de masse continue à se singulariser sur le littoral, le tourisme individuel reste très porteur. Dans cette double optique, la valorisation des atouts vis-à-vis des clientèles étrangères demeure insuffisante, notamment en ce qui concerne les éléments patrimoniaux - historiques, ethnologiques, architecturaux- et les paysages humanisés. L'organisation d'éduc-tours" est instamment demandée, dépassant même les limites de la Côte d'Azur. Les organismes de tourisme sont invités à diversifier leur offre, à dépasser le produit "car luxe" qui n'est pas forcément adapté à toutes les clientèles, à prévoir une collaboration entre les services de loisirs accueil et les agents de voyages, avec passage systématique des commandes de groupes pour des circuits hors départements, à acheter les prestations d'autocars en priorité aux agents de voyage autocaristes qui font du réceptif.

L'image de la région doit en somme s'appuyer sur une stratégie de présence systématique dans les brochures T.O., d'autant plus qu'un message publicitaire a besoin de 5 à 6 ans pour produire de l'effet sur l'image. Cette présence entretient l'information et est indispensable pour les nouveauté. Les agents de voyage peuvent jouer un rôle de pionniers par leurs brochures qui induisent de la notoriété, génèrent la clientèle elle-même susceptible de revenir et de renforcer la publicité de bouche à oreille.

Si l'Europe continue à se présenter comme une cible de choix pour la Côte d'Azur, le seul fait de s'insérer dans les circuits actuellement dominés par les grandes places -Francfort, Dusseldorf, Cologne, Munich en RFA. Zurich en Suisse, Vienne en Autriche, Copenhague au Danemark, Luxembourg, Bruxelles, Rotterdam et Amsterdam au Bénélux, Londres en Grande-Bretagne- signifie également prendre conscience de la solidarité inter métropolitaine mondiale, la dynamique touristique européenne étant elle-même tributaire de l'impulsion des grands pôles américains, japonais et sud pacifiques (Hong-Kong, Singapour...), associés à la "high tec" et aux méthodes les plus élaborées de la communication (7). Seuls des liens organiques et raffermiss de la Côte d'Azur avec l'ensemble de ce complexe récemment mis en

place, mais déjà percutant et indispensable pour exister, sont de nature à sous-tendre le fonctionnement d'une vieille région touristique pleine d'atouts et pourtant, par la force de l'âge et celle des choses, arrivée à quelque essoufflement.

DE NOUVELLES CLIENTELES

A la fois satisfaite par l'afflux croissant de touristes et traumatisée depuis 1936 par l'apparition d'une "race" imprévue de vacanciers, U Côte d'Azur ne s'est pas encore ni entièrement remise d'une émotion devenue permanente ni vraiment adaptée à ses fonctions sociales issues du vaste chambardement qu'a connu la civilisation contemporaine.

Les données sont cependant là, sans contestation possible : depuis l'immédiat après-guerre la clientèle riche ou opulente est en minorité, depuis la fin des années cinquante celle-ci ne constitue plus l'apport financier essentiel en ce qui concerne le tourisme proprement dit ; depuis la fin des années soixante-dix le bâtiment même est devenu davantage l'apanage des catégories socioprofessionnelles ou des milieux de revenus moyens que celui des grosses fortunes ; les résidences secondaires se transforment à une allure rapide en résidences permanentes, à la faveur de la mise à la retraite des générations de bâtisseurs.

Le littoral azuréen est ainsi devenu par prédilection un espace essentiellement fréquenté par des touristes à revenu moyen, par des ménages surtout, actifs ou en retraite, mais aussi par un taux croissant de jeunes se déplaçant individuellement, ceux-ci étant 8 % en 1968, 13 % en 1976 et 21 % à l'heure actuelle.

Ce profil, très différent du précédent, a entraîné une demande à laquelle la Côte d'Azur n'était guère préparée. Si entre 1950 et 1965 les équipements hors luxe en place ont encore pu être utilisés tels quels par suite du faible niveau d'exigence des usagers, heureux de trouver sur place un gîte qui agréait à leur bourse et des repas ou loisirs peu onéreux, la montée des prétentions a changé très vite les données du problème. Durant la période héroïque le consommateur s'est contenté de ce qu'on lui proposait, n'ayant pas ou ne sachant pas avoir de besoins spécifiques. Il tenait à percevoir le pays du tourisme par excellence chanté et vanté partout. Depuis sa modeste place, il visait à contempler les fastes d'antan, satisfait à l'idée de communier, ne serait-ce qu'un instant, à l'atmosphère azurée, fut-ce au prix de privations en confort et en argent. Tout en demeurant lucide, il repartait plus satisfait que critique, quelque peu béatifié par l'événement.

Petit à petit ses successeurs avantagés par l'augmentation réelle de leur pouvoir d'achat, rendus plus sensibles à la notion de confort et de bien-être, invités à user mieux de leur sens critique et à s'extérioriser en conséquence, ont changé diamétralement de comportement, répercutant à leur retour leurs déconvenues et participant activement à l'élaboration d'images peu flatteuses pour les responsables du tourisme azuréen.

Les catégories socioprofessionnelles moyennes, témoins des inadaptations azuréennes, sont de la sorte à l'origine des insatisfactions et par-là même de la perturbation de l'image de marque traditionnelle du littoral méditerranéen. Rencontrant fréquemment une plus ample latitude de mouvement et des conditions de vie plus abordables sur la côte varoise, elles accèdent à l'ouest au détriment de l'est, celui-ci commençant à Théoule, avec -répercute-t-ont- ses petits hôtels aux rapports qualité/prix exorbitants, ses restaurants trop chers, ses plages surchargées, ses axes routiers bloqués par un trafic trop dense, ses exactions de toute nature, commerciales, récréatives, sportives... Du côté voisin déjà, au début des années soixante-dix, de petites stations touristiques commençaient à ne pas offrir que la plage et le séjour habituel, mais aussi des activités culturelles, artisanales, des circuits pédestres ou cyclistes, des soirées en liaison avec les gens du pays, des fêtes folkloriques mixtes, à la fois authentiquement locales et sérieusement ouvertes aux visiteurs considérés comme hôtes. Même des pêcheurs participaient individuellement ou par le truchement de leur prud'homme à cette convivialité. Il est vrai que le déclenchement varois a tardé lui aussi à secouer les villes, engourdies par le poids des succès acquis, aux prises avec des conflits internes entre acteurs de tourisme, les détenteurs de la puissance hôtelière de marque refusant de se concerter avec les petits tenanciers, ceux-ci, encore très sollicités en période de pointe et habitués à vivre de ces quelques mois de revenus, s'obstinant à ne pas procéder aux nécessaires reconversions.

Le secteur oriental de la Côte, depuis Théoule à la frontière franco-italienne, bien plus confortablement assis sur son acquis que les villes varoises, refusa encore plus impitoyablement les réformes souhaitées et contribua indirectement, mais avec entêtement, au déclin de l'image. Si entre 1960 et 1965 à peine 22 % des touristes moyens ou modestes se plaignaient avec véhémence des insatisfactions procurées par le littoral azuréen, plus de 46 % d'entre eux vociférèrent déjà contre la Côte d'Azur de 1966 à 1972 ; ils furent plus de 67 % de 1973 à 1979, alors que depuis 1980 leur taux a baissé (41 % environ) à la faveur d'une réorientation des attitudes d'accueil (voir ci-dessous).

Les structures matérielles et psychologiques de nos sociétés actuelles sont ainsi constituées que le rôle des classes moyennes est devenu primordial, également dans le domaine touristique. La presse, qui de surcroît est étroitement liée à une masse minimale d'abonnés ou de lecteurs, tient compte de ce "matelas" de base que forme le milieu des cadres moyens, employés, artisans, commerçants étudiants et retraités à pension confortable. Les firmes de voyages, les compagnies de transport, les producteurs de matériels de loisirs font à leur tour ressortir les avantages des secteurs touristiques qui satisfont en priorité le plus grand nombre d'usagers. Sans désigner forcément les régions ou stations classiques sujettes à caution, elles insistent sur les aspects très positifs des nouveaux sites, comparant indirectement à ce qui apparaît plus comme suffisamment adapté ; les allusions à la coquetterie de l'accueil, au "small is beautiful", aux petits hôtels et restaurants qui sont aux petits soins pour la clientèle, au calme, à l'absence d'encombrement, aux plages et promenades tranquilles, au service tout compris et garanti... témoignent de la finesse d'une compétition internationale qui a tout à gagner à placer sur l'avant-scène les "produits" touristiques des pays en voie de développement ou les services nouveaux des vieux pays industrialisés (façades océaniques, massifs montagneux hercyniens, pays plats verdoyants et pittoresques...).

Ce n'est toutefois qu'avec nostalgie qu'un certain nombre de membres des catégories socioprofessionnelles moyennes ont abandonné partiellement ou totalement la Côte d'Azur. Eux ou leurs homologues se sont surtout adonnés aux critiques parce qu'ils avaient souvent l'impression qu'il restait quelque chose à faire pour améliorer une situation bien compromise.

De 1968 à 1979 près des deux tiers des personnes ou groupes incriminés ont affirmé que des modifications positives étaient possibles ; 37 % ont annoncé vouloir revenir sur la Côte.

Sur place une prise de conscience d'abord diffuse puis organisée a suscité des initiatives diverses et contribué à modifier plus ou moins insensiblement un ensemble fragilisé par le vieillissement général -technologique ou humain et le caractère d'insularité figée qui a marqué trop longtemps les activités.

DES PROJECTIONS DIFFERENTES

Le renforcement du cosmopolitisme et l'afflux des générations montantes ont conféré à la représentation mentale azurienne de nouveaux profils.

Jusqu'au milieu des années soixante-dix, les quatre cinquièmes des visiteurs confortent les besoins exprimés précédemment. Parallèlement et au-delà des visions complémentaires apparaissent donc nous livrons ci-après les plus significatives.

Pour une jeune soudanaise il s'agit avant tout de jouir de la beauté de la mer et des plages de la côte mais aussi de découvrir, jour après jour, les vieilles villes. Sur un étudiant anglais le bord de mer et l'arrière-pays ont exercé une grande fascination troublée seulement par la circulation chaotique. Ce britannique souhaite que les pouvoirs publics fassent tout leur possible pour résoudre les problèmes provoqués par le déferlement des masses. Il faut, dit-il, que les sites merveilleux de l'Europe conservent leur cachet.

D'une enquête effectuée sous notre direction au Collège international de Cannes en août 1978 nous extrayons les passages suivants. Selon une Autrichienne, "favorisé par son climat, Cannes attire de plus en plus d'estivants de tous les coins du monde. D'une part on peut trouver toutes sortes de gens qui se promènent partout, d'autre part les plages sont débordées. Quant à moi je préfère les petites criques quelque peu abandonnées où j'arrive à me reposer... Mais pour ce qui est des manifestations culturelles, Cannes offre beaucoup aux estivants".

Pour une Italienne, "la France c'est un peu l'Italie et inversement, surtout lorsqu'on se trouve sur la Côte d'Azur. A Cannes je ne suis pas dépaysée ni par la langue ni par la façon de vivre. Nos cultures se complètent. Mes amis étrangers du collège international sont parfois déroutés quand ils viennent d'un horizon nordique, mais ils s'habituent vite. Nous avons cette grande chance de vivre dans le plus beau bassin du monde qui est aussi celui de l'art et de l'histoire en général".

Un Luxembourgeois par contre n'y va pas de main morte. "Toute la région paraît vivre de la plage. Cannes n'est pas une station balnéaire comme les autres. Son site est incomparable. Dans la ville même les restes d'une vie tranquille se noient cependant dans une marée humaine. Comme les vacances signifient la détente, je ne peux me détendre à Cannes en raison du bruit incessant et de la saleté qui jaillissent des rues, des cafés, voire de la mer. Jusqu'ici je n'ai rencontré qu'un seul vrai cannois (encore avait-il l'air suspect). Les habitants eux-mêmes doivent être las de ces vacances ininterrompues. Finalement je suis content d'avoir découvert Cannes parce que j'y ai vu l'exemple d'une ville qui exploite sa situation naturelle jusqu'au point de l'autodestruction".

Une Espagnole nous confie : "Cannes, j'en avais souvent entendu parler : les festivals du cinéma, la mode, les vedettes. Voici que cette ville fantastique pour moi est devenue une réalité. Ce n'est pas celle que j'imaginai. Est-elle plus ravissante ? l'est-elle moins ? Je ne peux le dire. Mais c'est en tout cas la vraie ville. Avec son ciel si bleu, avec cette mer tranquille, avec son soleil qui n'oublie jamais son rendez-vous. Mais hélas ! avec ces grands bâtiments tous semblables. Avec ces plages où l'on n'a droit qu'à un mètre carré de sable et où nous sommes tellement nombreux pour en profiter. Mais j'ai fait une belle découverte : la vieille ville. On y trouve des gens nés sur place, qui y habitent toute l'année, qui y travaillent. Je ne l'aurais jamais pensé après avoir passé toute une semaine à me promener sur la Croisette".

Une Allemande écrit "En arrivant à Cannes, j'étais très déçue. Je m'étais imaginé une vieille ville avec une atmosphère particulière. Mais il n'y avait que du béton, du bruit et des gens. La baie de Cannes, avec le Palm Beach, me rappelait Miami aux Etats-Unis. Je ne comprends pas comment les Français, qui sont très attachés à leurs traditions, leur histoire, laissent détruire brutalement leur côte à la manière américaine. Si j'avais le choix, je ne passerais jamais mes vacances ici. C'est seulement l'argent qui compte. Pour cette ville a perdu son charme".

Une autre Allemande confirme que "ce qui manque le plus dans cette ville, c'est le calme, le silence, la paix, l'individualité, le charme des petits villages qu'on peut heureusement encore trouver aux alentours et même dans la vieille cité, au Suquet. Mais le paysage, les jardins et les parcs, la Croisette et les Iles de Lérins sont magnifiques".

Une Autrichienne affirme : "Cannes, c'est un mot magique, c'est le midi, le soleil, la mer et l'air salé.

On peut y venir pour passer simplement des vacances, pour faire des baignades, si l'on a la chance de trouver une place modeste sur la plage. Mais Cannes, c'est aussi le Suquet, le marché Forville et les petites ruelles modestes. Lorsqu'on vient de l'étranger on peut vivre aisément des vacances culturelles enrichissantes à tous points de vue. C'est la formule que j'ai choisie. Je ne le regrette pas. Je reviendrai à Cannes".

D'après une Allemande "pour découvrir Cannes, il ne faut pas se contenter de rester sur la plage pour se laisser brûler au soleil. Il convient de se rendre au Suquet avec son ancien "castrum de cannois" et la tour du Mont-Chevalier qui est du XIIe siècle. L'arrière-pays avec ses magnifiques petits villages invite également au loisir culturel. Une autre chose, frappante pour moi, c'est la mentalité des gens d'ici. Ceux-ci sont très ouverts et gentils, dès lors que l'appât du gain n'a pas pris le dessus. Il existe bien sûr des exceptions mais où peut-on donc trouver une règle sans exception ?".

L'avis d'un ressortissant chinois de Singapour est intéressant également : "Cannes est aussi plaisant que Singapour ou même plus. C'est joli, je suis impressionné. Oui. Mais sa beauté est un moment qu'enregistre la pellicule photographique. C'est un endroit cher, commercial et snob. Les plages sont encombrées à part celles des clubs privés qui coûtent très cher. Faire mes emplettes dans les petits magasins me plaît beaucoup. Ceux que je connais parmi les Cannois sont sympathiques".

Le Japonais résume un courant désormais bien précis : "A Cannes j'ai les pieds dans l'eau et la tête au soleil, comme les paysans de nos rizières traditionnelles. Cela ne me suffit

cependant pas. J'aime admirer le temple sur la colline d'en face (8), puis observer la vie urbaine. Mais les gens tranquilles je ne les trouve que dans l'arrière-pays. Ils sont encore bien naturels. Leurs villages sont agréables et il fait bon causer avec eux. C'est ici que l'on se frotte le mieux à la culture locale, un très bon exercice en somme à côté des manifestations culturelles variées offertes par la ville et ses environs".

L'enjeu est clair : la Côte ne saurait se passer de ses racines culturelles ni de son environnement géographique ni de la protection de ses paysages de son cadre naturel et historique en général. Un oubli qui lui a coûté cher, mais qui, réparé, est générateur de forces vives.

DES EXIGENCES D'AMBIANCE

Arrimage aux moyen et arrière-pays dans une atmosphère de concertation interurbaine et intercommunale avec un projet d'ensemble comme toile de fond, un schéma de développement global de l'espace azuréen autant culturel qu'économique, interconnexion du tourisme et des loisirs, des préoccupations autochtones et des aspirations des vacanciers, tels sont les éléments essentiels qui se dégagent des investigations sur les comportements touristiques et leurs perspectives dans l'espace considéré.

Retenons d'abord une constatation primordiale pour le tourisme actuel : l'histoire est déterminante dans les choix touristiques, que ce soit à travers les faits exacts ou par le truchement d'événements légendaires, romancés ou volontairement falsifiés. La tradition orale joue aussi un rôle important dans le façonnement des souvenirs. L'école, les livres illustrés pour jeunes, les bandes dessinées, les films et vidéocassettes diffusent des images qui demeurent vivantes dans les mentalités jusque tard dans la vie adulte. N'est-ce pas à partir du moment où l'homme dispose des moyens matériels suffisants, même si cela ne se produit qu'à un âge avancé-le troisième âge que le déplacement touristique est destiné à réaliser un rêve ou un désir d'enfance ? (7).

Depuis les années cinquante la plupart des grandes images touristiques ont été consolidées par des relais internationaux de publicité, les agences de voyages et les T.O., renforcées en cela par les fédérations de tourisme. L'histoire y a joué un rôle important.

Cette constatation est tellement frappante que le mot "Provence" demeure inséparable de la notion de Côte d'Azur. Depuis les années soixante-dix les touristes pénètrent davantage d'année en année dans l'arrière-pays. Dans les Alpes-Maritimes la chaîne des Baous ne forme plus cette barrière que l'on hésitait à franchir. L'engouement pour l'alternance des loisirs, l'encombrement de la côte, le plaisir de la découverte, la possibilité de trouver des terrains de construction ont déclenché un mouvement de pénétration qui est allé en s'accroissant. Dès 1978 l'arrière-pays était visité par trois fois plus de touristes qu'en 1972. Dès cette année là un cinquième seulement des touristes se sont contentés du littoral, situation exactement inverse de celle de 1958 où un cinquième à peine des estivants établis sur la côte se sont rendus dans l'arrière-pays.

La motorisation croissante et la venue d'une nouvelle génération de visiteurs, le goût pour l'observation des mœurs et des genres de vie insolites, la recherche de coins restés quelque peu authentiques, le contact avec des paysages contrastés à faible distance ont favorisé la symbiose touristique de l'avant, du moyen et de l'arrière-pays, articulation qui n'était même pas évidente pour une bonne part des autochtones.

Le renforcement des solidarités a induit des flux insoupçonnés précédemment : les circuits routiers se sont intensifiés et affinés, allant jusqu'à inclure des sites peu fréquentés ; des pistes cyclables et des sentiers pédestres se sont multipliés, offrant à toutes les catégories de touristes des possibilités de détente. Les sports de neige ont contribué de leur côté à ouvrir plus amplement la montagne aux usagers du littoral. Tout ce mouvement a sous-tendu l'amélioration et l'élargissement du réseau routier. En hiver même des hélicoptères sont à présent mis à la disposition des skieurs fortunés à partir des aéroports du bord de mer. Le massif du Mercantour livre ses richesses préhistoriques dans la vallée des Merveilles. Cette ouverture, génératrice d'une diversification extraordinaire des loisirs ludiques, sportifs ou éducatifs, facilite la coexistence de types multiples de touristes, de groupes familiaux ou associatifs. Sur la Côte comme à l'intérieur du pays l'éventail des loisirs s'élargit de façon remarquable. Depuis la plongée sous-marine et les sports nautiques, la planche à voile comprise, en passant par les jeux de boules et l'équitation, on peut accéder aux randonnées et à l'alpinisme, sans oublier toutes les catégories de sports classiques souhaitables. Même la danse est incorporée aux horaires de jeunes estivants.

Les fêtes locales au calendrier relativement serré permettent aussi de nouer les liens nouveaux entre la population permanente et celle qui n'est que saisonnière.

Les résidents secondaires s'intègrent ainsi plus facilement à la vie courante. Petit à petit se développe une ambiance multidimensionnelle, portée à la fois par les résidents principaux et les gens de passage.

Le soleil en effet ne suffit pas aux touristes et les autochtones ne peuvent pas se contenter d'en vivre. Il en est de même de la mer et du cadre paysager. Ces éléments ne sont évidemment pas négligeables, mais leur charisme facilite le déploiement d'une autre échelle de valeurs, celle des divers domaines de la vie culturelle.

Depuis trois à quatre ans plus d'un touriste sur deux ne se contente plus de la plage ni d'activités purement distractives. Il visite des musées, surtout ceux qui sont bâtis sur un modèle pédagogique moderne, des ensembles architecturaux, a recours à des guides avertis et compétents, s'approvisionne en librairie en documentation historique, géographique ou ethnologique locale ou régionale. Là où les différents acteurs communaux ont réussi une concertation efficace, l'attractivité culturelle s'annonce intéressante : jusqu'à près des deux tiers des touristes participent alors aux activités proposées ; on va jusqu'à assister aux conférences publiques de soirée, aux projections de films ou de diapositives se rapportant au passé et au présent des lieux fréquentés.

Il est vrai que l'élévation du niveau général de formation et d'information a contribué à ces changements d'orientation. On veut éviter de "bronzer inculte". La multiplication des mouvements associatifs locaux contribue largement à cet état d'esprit, sans doute autant que la prolifération d'institutions et d'organismes collectifs de vacances, tels que les colonies de vacances, les maisons gérées par les comités d'entreprise, les fédérations familiales ou les caisses de retraites, les villages ou maisons de vacances, voire certains campings-caravanings. Les T.O. qui acheminent un nombre grandissant d'autobus vers la Côte d'Azur incorporent eux aussi davantage la facette culturelle dans leurs programmes. Rien n'est plus entièrement comme avant.

LE RESEAU URBAIN DU LITTORAL ET SON ATTRACTIVITE DIFFERENCIEE

La combinaison des nouvelles influences conduit à des constellations spatiales significatives des mutations intervenues. Les communes n'évoluant plus isolément, mais dans leurs solidarités réciproques ou dans leur tissu fonctionnel interurbain, il importe de mettre l'accent sur ces sous-ensembles à l'intérieur de l'espace azuréen.

Celui-ci est rythmé à la fois par l'origine de ses marchés, la nature de la concentration des vacanciers et la structure des offres.

Si pour les Allemands et autres populations germanophones la France ne vient qu'après l'Espagne et l'Italie -l'Autriche pour les non Autrichiens- cette clientèle se situe néanmoins pour le tourisme français au premier rang. Son pouvoir d'achat important, son habitude de passer par les T.O. du pays d'origine, sa forte demande de confort, son souci du détail -même culturel-, son horreur de la saleté et du désordre sont compensés par la correction et la fidélité. Si les clientèles massives et populaires s'orientent plus volontiers vers les littoraux moins prestigieux, la Côte d'Azur bénéficie de couches intellectuelles ou quelque peu cultivées visant un hébergement relativement diffus. Le grand nombre de techniciens, techniciens supérieurs et ingénieurs confèrent un intérêt réel aux facettes technologiques du tourisme.

Comme l'apport germanique, celui émanant de Grande-Bretagne étale toujours davantage ses fréquentations dans le temps. Il est aussi épris de culture parallèlement aux loisirs de l'eau et aux sports. Depuis quelques années -4 à 5 environ- les Scandinaves et Méditerranéens cultivés s'associent à ce mouvement auquel les ressortissants du Bénélux ne sont pas étrangers non plus. Quoique le marché des USA soit en régression et celui du Canada encore faible, les visiteurs originaires de ces pays sont également surtout des personnes cultivées, des jeunes notamment. C'est le cas aussi des Japonais dont le marché s'accroît d'année en année.

La Côte d'Azur orientale, grosso modo depuis Théoule et principalement Cannes jusqu'à Menton, bénéficie des apports les plus élevés en matière grise touristique. Même Théoule et Mandelieu-la Napoule n'ont pas une clientèle autant attirée par la culture profonde que Cannes. Paradoxalement les catégories socioprofessionnelles moyennes, après une assez longue période de nivellement -de 1936 à 1980 environ prennent d'une certaine façon le relais de l'ancienne aristocratie de naissance ou de fortune pour conférer à cette portion de la Riviera française une plus-value, cette fois-ci culturelle. Il est vrai que les conditions d'accessibilité à cette tranche de l'espace azuréen sont telles -prix élevés, encombrement, difficultés d'hébergement qu'il faut déjà avoir des motivations très sérieuses pour ne pas renoncer à ce pays du soleil et de la mer au profit d'autres contrées moins bousculées et plus abordables à tout égard. La concentration d'une richesse culturelle extraordinaire sur un littoral exigu d'une centaine de kilomètres depuis l'Estérel jusqu'à la frontière franco-italienne, avec toutes les traces fondamentales de la Belle Epoque du tourisme international, représente un atout de premier ordre mis désormais à profit par les catégories socioculturelles moyennes, de mieux en mieux cultivées. L'histoire reprend ainsi ses droits : la Côte d'Azur, sans le susciter forcément, a bénéficié de la conjonction d'une élévation générale des niveaux de vie des pays industrialisés et, peu de temps après, d'un renforcement de l'ouverture culturelle de bon nombre de touristes. Il est vrai que ses responsables doivent agir rapidement pour adapter les structures de cette zone d'accueil aux désirs de la clientèle, sous peine de perdre cette primauté à l'avantage d'autres régions historiquement et culturellement très bien placées.

Parmi les lieux les plus fréquemment cités comme particulièrement attractifs au sens global du terme -l'aspect culturel inclus- signalons à égalité approximative de classement, d'est en ouest, Cannes, Nice, Monaco-Monte-Carlo, puis Eze, ensuite Antibes et Menton. Les allusions historiques sont partagées avec des considérations d'efficacité culturelle actuelle : le Vieux-Nice et Cimiez apparaissent autant dans les citations que le Musée Chagall. A Cannes, le Suquet et les activités culturelles proposées par la ville sont mentionnées à égalité. Le Rocher de Monaco et les manifestations culturelles de l'agglomération se partagent à part égale la faveur des vacanciers. A Antibes, le souvenir du débarquement de Napoléon 1er, les remparts et Sophia Antipolis -capitale de la "high tec" azurée sont considérés comme les éléments les plus valorisants.

Ces pôles de rayonnement sont désormais connectés avec les communes environnantes, le moyen et l'arrière-pays qui participent activement au déploiement nouvelle formule combinant la récréation proprement dite et l'effort éducatif. Le triangle Cannes-Grasse-Antibes continue à se conforter, de même que l'axe Nice-Vence-Haute-Vésubie ou Nice-Sospel ; Monaco rayonne aussi sur Villefranche-sur-Mer, Saint-Jean-Cap Ferrât et Roquebrune-Cap Martin ; Menton et Vintimille constituent un complexe transfrontalier qui pénètre par le Mercantour jusqu'à Tende.

L'ouest de l'espace azuréen, de Fréjus-Saint-Raphaël à Saint-Tropez, sans bénéficier de la même faveur culturelle que le secteur oriental, renforce également ses positions depuis ses principaux centres urbains. La jonction avec l'arrière-pays est en cours et la recherche de points d'appui ou de manifestations culturelles se poursuit. L'axe autoroutier orienté d'ouest en est, qui se déroule bien en retrait du littoral, a suscité insensiblement, depuis son ouverture, des solidarités croissantes. Il a contribué à créer l'espace azuréen au sens large du terme. Il a donné une dimension nouvelle aux relations nord-sud complétées petit à petit par un réseau routier adapté aux articulations présentes. Sans s'en rendre forcément compte, les municipalités et les départements -Var et Alpes-Maritimes- ont favorisé l'éclosion de perspectives socioculturelles telles que l'ensemble de la vie quotidienne est désormais tributaire de l'évolution amorcée. Résidents permanents et touristes participent activement au rythme inconnu il y a une vingtaine d'années. Si le profil touristique de la Côte d'Azur a pu changer, les transformations venues de l'"intérieur" y sont aussi pour beaucoup.

L'amorce ainsi faite demeure fragile. Les vieilles structures, lourdes à secouer, bloquent souvent le chemin engagé. L'esprit touristique d'un autre âge reste étouffant. La coalition des intérêts personnels limités dans le temps mais tenaces l'emporte encore bien des fois en maint endroit. Le devenir de l'espace azuréen, construit sur un passé apprécié, ne saurait toutefois se priver des apports récents et de la concrétisation des motivations exposées ci-dessus.

NOTES

(1) La présente étude s'appuie sur des recherches entreprises depuis le début des années soixante. Les premières investigations ont porté sur les rapports touristiques réciproques entre les pays rhénans et la Côte méditerranéenne. Cf. G. WACKERMANN, Les vacances des familles alsaciennes. Analyse du comportement et des aspirations de la population d'une région de programme. Ed. Conférence régionale des unions départementales d'associations familiales et Caisses d'allocations familiales d'Alsace, Strasbourg, 1968, 199 p. ; Le temps libre des populations alsaciennes et des sociétés rhénanes environnantes, 2 tomes, Ed. Conférence régionale des unions départementales d'associations familiales et Caisses d'allocations familiales d'Alsace, Strasbourg, 1972, 650 p.

(2) Les analyses proprement dites sur les relations touristiques entre le littoral azuréen et les autres espaces français ou européens ont d'abord été conduites dans le cadre du Laboratoire d'Economie du Travail que nous avons dirigé à la Faculté des sciences économiques de l'Université Louis Pasteur de Strasbourg, puis dans celui du Congrès européen des Loisirs dont nous étions le président. Les étudiants du cours supérieur des cours d'été du Collège international de Cannes, dont nous fûmes le codirecteur pendant quelques temps, nous ont servi fréquemment d'enquêteurs utiles. Des observations systématiques et de portée plus générale ont été réalisées ensuite au Laboratoire de Recherches Internationales en Transport et Echange (L-A.R.I.T.E) à l'Université de Haute Alsace. Plusieurs études behavioristes commandées par divers organismes et institutions françaises ou européennes ont permis d'affiner les données tant en ce qui concerne les motivations en faveur de séjours à la Côte d'Azur que pour ce qui est des réticences, refus ou réorientations enregistrées depuis une dizaine d'années.

Le phénomène de compétition engendrée par l'ouverture touristique des pays en voie de développement a pu être serré de près lors de l'enquête effectuée pour le compte du Conseil international des Sciences sociales (UNESCO, Paris). Travail d'équipe pluridisciplinaire d'essence multinationale, ce projet que nous avons mené à terme en 1985 a mobilisé des observateurs du monde entier auxquels se sont joints des spécialistes du tourisme de l'Union géographique internationale. Les résultats de cette étude sont en voie d'édition sous la référence suivante : G. WACKERMANN, La capacité de charge spatiale touristique des pays en voie de développement dans Cahiers du Laboratoire de Recherches Internationales en Transport et Echanges", Série Tourisme, Université de Haute Alsace, Mulhouse (à paraître en 1986).

(3) La méthode de sondage utilisée s'est fondée sur un nombre élevé de questionnaires. Ceux ayant trait à la Côte d'Azur ont comporté au total 28.688 exemplaires répartis de la façon suivante :

- 4.363 pour la période	1960-1972
- 9.241 pour la période	1973-1979
- 6.159 pour la période	1980-1982
- 8.925 pour la période	1983-1986.

Les touristes réels ou potentiels furent interrogés au hasard, à raison de chaque quarantième personne environ sur la plage ou tous les autres lieux touristiques sélectionnés.

La ventilation géographique se présente comme suit :

- 29 % de réponses européennes,
- 25 % de réponses nord-américaines,
- 14 % de réponses proches orientales,
- 12 % de réponses extrême-orientales et australasiennes,
- 9 % de réponses sud-américaines.

Le profil professionnel des interviewés comporte 8 % de touristes fréquentant les hôtels à 5 étoiles ou des établissements assimilables, 13 % de clients d'hôtels à 4 étoiles, 24 % de clients d'hôtels à 3 étoiles, 27 % de clients d'hôtels à 1 ou 2 étoiles et 28 % de touristes hébergés ailleurs (hôtels de préfecture, campings-caravanings, meublés, résidences secondaires,...) ; parmi ceux-ci 11 % ont des revenus relativement élevés (choix de résidences secondaires, meublés ou caravanes notamment), les autres ne possédant que des revenus moyens, sauf 3 % qui ne disposent que de ressources modestes.

Les 3/4 sont venus par la route ou ont utilisé dès leur arrivée à l'aéroport un autobus ou une voiture de location ; 1/5 d'entre eux ont pris le tram, le restant étant venu par avion et ayant eu recours au taxi pour des déplacements occasionnels.

L'exploitation des réponses s'est faite en grande partie par service mécanographique d'abord (jusque vers 1972), par ordinateur ensuite.

(4) L'enquête a toutefois porté aussi sur l'avis et l'expérience de nombreuses agences de voyage et d'offices de tourisme. Ont été interrogées au total 422 agences de voyage réparties de la façon suivante :

- 32 sur la Côte d'Azur même,
- 67 dans le restant de la France,
- 115 dans les autres pays d'Europe,
- 31 dans les grandes métropoles d'Amérique du Nord,
- 48 dans les principales villes méditerranéennes africaines et asiatiques (Turquie comorise),
- 23 dans les grandes agglomérations proche orientales (littoral méditerranéen exclu),
- 36 dans les principales métropoles extrême-orientales et australiennes,
- 39 dans les grandes villes sud-américaines,
- 31 dans les principales villes africaines.

La ventilation des offices urbains de tourisme contactés se présente de manière analogue ; sur 437 points contactés 97 furent français dont 26 azuréens ; 121 étaient localisés ailleurs en Europe, 34 en Amérique septentrionale, 43 sur le pourtour africain et asiatique de la Méditerranée, 29 au Proche-Orient (littoral) méditerranéen exclu), 38 en Extrême-Orient ou en Australasie, 36 en Amérique centrale et méridionale et 39 en Afrique.

(5) De 1960 à 1968 près de 76 % des réponses recueillies vont dans ce sens, en 1983-1985 le taux atteint déjà 83 %.

(6) Durant les deux premières années de son existence, le TYJV a été relativement "boudé" par les touristes "moyens". A présent ceux-ci y ont recours de façon très suivie.

(7) WACKERMANN G., Le tourisme international, Coll. U, Ed. Armand Colin, Paris, à paraître.

(8) Il s'agit de l'église du Suquet bien entendu.

BIBLIOGRAPHIE

- BRESSON (J.), Une enquête l'a établi : la Côte d'Azur, première région d'attraction touristique pour l'Europe rhénane, interview-reportage sur G. WACKERMANN dans Nice-Matin, J 1.9.1973, p. 2 (pages générales).

- WACKERMANN (G.), Les relations de l'espace touristique littoral d'Antibes à Théoule avec le moyen et l'arrière-pays dans "Travaux de l'Institut de Géographie de Reims", 23-24/1975, pp. 59-80.

- Id., L'évolution récente de l'influence économique de l'aire urbaine de Cannes-Grasse-Antibes sur l'arrière-pays dans "Recherches géographiques à Strasbourg", n° spécial ("Hommage à Etienne Juillard"), 1976, pp. 87-106.

- Id., Types de niveaux de dépendance d'un milieu montagnard soumis à la pression du littoral, dans Economie rurale, Paris, 119/1977.

- Id., Les liens touristiques d'un espace multinational de passage Le cas des pays rhénans dans Annales de la Faculté des Lettres de Nice, Actes du colloque "Tourisme et coopération internationale" (21-23 septembre 1977), ouvrage édité en 1985.

- BRESSON (J.), Les estivants qui viennent de l'espace rhénan - En moins de dix ans un "rush" spectaculaire, reportage sur G. WACKERMANN dans Nice-Matin, 16.8. 1973, page régionale "Cannes A".

- Id., Les estivants qui viennent de l'espace rhénan - Large ouverture sur le moyen et l'arrière-pays, reportage sur G. WACKERMANN dans Nice-Matin, 17.8.1978, page régionale, "Cannes A".

- Id., Cannes jugée par des étudiants étrangers. Opinions sans passeport, mais aussi sans complaisance, reportage sur les Cours d'Été du Collège international de Cannes codirigé par G. WACKERMANN, Nice-Matin, 24.8.1978, page régionale "Cannes A".

- Id., Sociétés industrielles, résidences secondaires et monde rural, Ed. Bibliothèque nationale, Paris, 1980 (Actes du Congrès des Sociétés savantes. Bordeaux, 1979).

- Id., Tourisme, littoral cannois et relations quotidiennes avec l'intérieur dans Cahiers Nantais, 17/1980. Institut de Géographie de Nantes.

- Id., L'urbanisation des mentalités et des comportements en moyen et arrière-pays de la Côte d'Azur depuis les années soixante dans Recherches Régionales, 2/1981, pp. 59-86.

- Id., L'évolution du périurbain de Cannes depuis 1950 - La colline de Picasso à Mougins dans Mélanges offerts au professeur Jean MIEGE, Faculté des Lettres, Nice, 1982.

- Id., Pêche côtière, urbanisation et tourisme - Les échecs d'un aménagement peu concerté, Ed. Bibliothèque nationale, Paris, 1983 (Actes du Congrès des Sociétés savantes, Brest, 1982).

- Id., L'eau et l'urbanisation en pays cannois- depuis la seconde moitié du XIXe siècle: le Canal de la Siagne dans Recherches Régionales, 4/1982.

- Id., Le périurbain dans la région niçoise dans Cahiers du Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France (C.R.E .P.I.F.), 3/1983, Paris.
- Id., L'évolution de la perception du paysage dans l'arrière-pays de la Côte d'Azur depuis les années 1960 dans Revue géographique de l'Est, Nancy, 3-4/1983, pp. 347-358.
- HILLION (P.), Le soleil ne leur suffit pas. Les "touristes du froid" veulent la culture en plus, reportage sur G. WACKERMANN, Nice-Matin, 24.8.1985, page régionale "Cannes A".
- Id., Information et images touristiques en Europe rhénane et centrale depuis l'après-guerre, Ed. Centre des Hautes études touristiques, Coll. Les Cahiers du tourisme, série B, n° 43, Aix-en-Provence, 1985, 59 p.
- WACKERMANN (G.), La mutation contemporaine des communications dans les Alpes-Maritimes et le Var oriental, Actes du Colloque national des Sociétés savantes, Montpellier, 1986.

**LE CLIMAT
MEDITERRANEEN DANS LE
HAUT-PAYS NIÇOIS**

**par le Dr Colette
BOURRIER-REYNAUD**

**Association Lou Savel. Centre d'Etudes Immuno-Allergologiques
de la Côte d'Azur.**

"J'aime les paysans Ils ne sont pas assez savants pour raisonner de travers"
Montesquieu (9)

Comme eux, je vais m'efforcer de ne pas interpréter de travers les données que j'ai pu rassembler sur le climat méditerranéen dans ce terroir des Alpes-Maritimes, généralement moins bien connu que la Côte d'Azur.

Nous pourrions rappeler, pour commencer, qu'en grec, région se dit précisément "klima". Les anciens astronomes, donnant à la latitude un rôle prééminent, définissaient sur la terre 30 "climats" ou espaces compris entre deux parallèles.

CARACTERES DU CLIMAT MEDITERRANEEN

Comme son nom l'indique, le climat méditerranéen a tout d'abord été défini autour de la Méditerranée. Il se caractérisait initialement par des particularités pluviométriques, avec l'association paradoxale d'un été sec et d'une saison froide pluvieuse. A partir de cette notion, le qualificatif "méditerranéen" a été attribué à d'autres climats, à travers le monde, sans aucun lien topographique avec la Méditerranée... et l'on admit comme dotées d'un tel climat la Californie, une "Méditerranée" japonaise, indonésienne, par exemple (25). Pour beaucoup, la sécheresse estivale représente le trait dominant du climat méditerranéen, mais cela ne doit pas faire oublier que la Méditerranée représente aussi une très importante source d'humidité. En témoignent les valeurs record des précipitations sur ses rivages (31), de l'ordre de 862 mm/an à Nice (32).

Une autre façon de caractériser le climat méditerranéen tient dans l'opposition entre deux saisons d'inégale durée : un été court, où il ne pleut pas (pour Curé il y tombe moins du 1/7e des pluies de l'année), une saison froide plus longue, où il peut pleuvoir. Les averses y sont alors fortes et durables. Les perturbations cycloniques méditerranéennes sont stagnantes ou à déplacement lent ; aussi malgré la forte pente des cours d'eau qui permettent en principe un écoulement facile des crues moyennes, ces averses méditerranéennes provoquent-elles souvent des inondations (32). Vers le Nord, l'augmentation des pluies de juillet-août annonce le passage en zone de climat tempéré de transition.

La possibilité de voir survenir des coups de froid redoutables n'est pas exclue. Ils sont plus nets dans les plaines sans doute en raison des inversions de température. Leur importance économique est considérable, et chaque génération peut citer des années "terribles". Des périodes de refroidissement important ont pu être prouvées au cours du temps long (21). On admet en particulier qu'elles sont responsables des reculs successifs de la culture de l'olivier (25). On cite les années 1302, 1364, 1506, 1661, 1709, 17*9, 1768, 1782, 1789, 1792, 1820, (19)... sans oublier 1985, qui fit la joie des marchands de pneus-neige et des éditeurs de cartes postales, fixant pour la postérité la Promenade des Anglais et ses palmiers accablés par la neige persistante... il arrive en effet que la neige tombe, et même tienne, en climat méditerranéen (11).

Dans l'ordre normal des choses, c'est cependant une température assez élevée toute l'année qui le caractérise. Elle permet à la végétation une activité quasi-continue. Cette activité biologique ne sera dès lors limitée que par l'aridité plus ou moins marquée de l'été. On peut même voir certaines espèces, comme Euphorbia Dendroides, subir une véritable inversion de leur cycle végétatif par rapport à des contrées plus septentrionales. Cet arbuste méditerranéen perd en effet ses feuilles à la fin du printemps, pour reverdir à l'automne.

En résumé, on peut admettre que trois caractères principaux suffisent à définir le climat méditerranéen : la température moyenne du mois le plus froid inférieure à 15°, la température moyenne du 5e mois à partir du plus froid supérieure à 10°, une quantité de pluie pendant les trois mois d'été ne dépassant pas le 1/6e du total des précipitations annuelles.

NOTION DE MICRO-CLIMATS OU TOPO-CLIMATS

Si ces caractéristiques permettent de définir une région d'ensemble de climat méditerranéen, il devient actuellement possible de démontrer de surcroît que les régions ne sont pas homogènes. On précise en effet la notion de "topo-climat", climat local dépendant du relief topographique. Ainsi, à l'intérieur d'une région climatique de montagne, apparemment homogène, peuvent se définir quatre topo-climats principaux, au niveau des adrets, ubacs, fonds de vallées et lignes de crête (18).

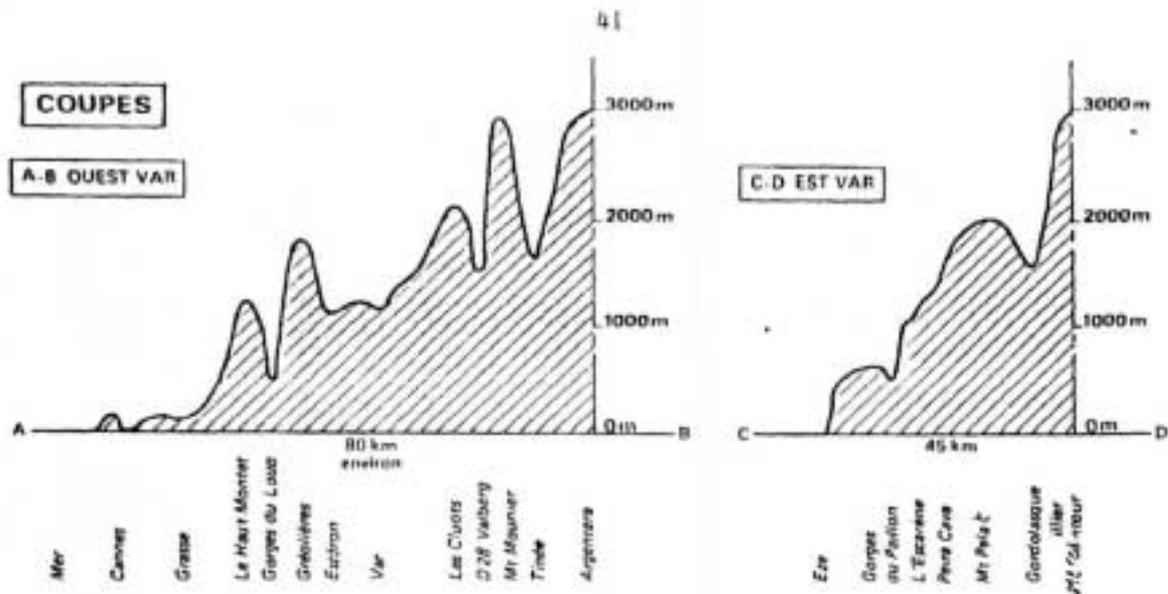
On se plaint alors à voir prendre corps des assertions ancestrales, qui, sous la plume d'auteurs du siècle précédent, ne manquaient pas de faire sourire les générations réputées "scientifiques" de notre époque.

"... Je suis arrivé à reconnaître et à prouver, par une étude attentive des topographies locales, que, dans une même station, il existe des quartiers distincts dont les éléments constitutifs (température, nature du sol, accidents de terrain, vents) se groupent de manière à former deux types de climats... A Nice, il y a nécessairement des quartiers exposés au midi, sur les bords de la mer, et des quartiers situés dans des accidents de terrain formés par ses collines à mesure qu'elles s'éloignent du rivage... (dans ceux qui) reçoivent directement la brise de mer et les émanations des plantes marines, le malade respire un air sec, tonique, stimulant, qui convient aux personnes débilitées, languissantes... Dans les environs de Nice (au contraire), l'air est plus mou, plus chaud" plus imprégné d'humidité, plus sédatif (27). Prosper de Piètre Santa cite ensuite Alphonse Karr. Lui aussi vantait le climat de Nice ; il précisait même les quartiers où choisir de se promener en fonction du vent du jour (27). Cauvin, éditant en 1871 l'Annuaire du département des Alpes-Maritimes (7), attirait l'attention sur certaines particularités tenant au relief qui s'élève très rapidement dans notre département, où l'on voit, à 2 km du rivage, le Mont Agel, haut de 1000 mètres (30). Quant au Gelas, qui culmine à 3143 mètres au nord de Saint-Martin-Vésubie, il ne se trouve guère, à vol d'oiseau, qu'à une cinquantaine de kilomètres de la côte.

LES RELIEFS

L'altitude tend à faire baisser la température, mais celle-ci restera plus élevée là où règne l'influence de la Méditerranée. C'est ainsi que la végétation de l'olivier, qui peut à peine vivre au-delà de 450 mètres de hauteur dans les Alpes de Haute Provence, le Var, les Bouches-du-Rhône, se voit encore, en plusieurs points des Alpes-Maritimes, à un niveau de plus de 1000 mètres (7).

L'organisation des reliefs explique ces particularités. Nous avons vu qu'ils s'élevaient rapidement à partir de la mer... Ce fait est illustré par les deux coupes ci-après, empruntées à Ascencio (1) et qui en direction sud-sud-est/nord-nord-ouest passent de part et d'autre du Var.



Ces reliefs sont en outre très tourmentés et encoches de gorges profondes ou de dues, avec deux directions principales de plis montagneux se heurtant à angle droit. Le Var constitue un axe de partage fondamental du département (1) (10). Il présente un curieux trajet en baïonnette, successivement nord-sud, ouest-est, nord-sud. Le Moyen-Pays des Alpes-Maritimes, qui nous intéresse ici plus particulièrement, s'étage de 400 à 1200 mètres et couvre avec le Haut-Pays l'essentiel du département. Sa partie sud, improprement appelée "Préalpes de Grasse", a une orientation est-ouest, dite "pyrénéenne". L'Estéron et le Var moyen y empruntent des zones synclinales correspondant à la direction générale des plis. Entre eux, l'axe montagneux Gourdan-Vial élève à 1000 mètres une véritable barrière à la pénétration de la côte vers l'intérieur. La ligne de falaises des Baous, zone calcaire dénudée de plans et de barres, limite au sud le Moyen-Pays. La grande masse permienne du Dôme de Barrot élève, tout au nord, entre Var et Tinée, ses croupes arrondies et rougeâtres qu'ont incisé les gorges spectaculaires du Cians et de Daluis (30). Du haut Var à la Roya, avec, entre Tinée et Vésubie le massif cristallin du Tournairat à 2085 mètres, les longues échines des Alpes descendent nord-sud vers la mer.

C'est principalement au niveau du Var moyen que le plissement pyrénéen arrivant d'ouest en est à la fin du secondaire est venu buter sur le socle primaire provençal. Lui-même devenait ensuite, au milieu de l'ère tertiaire, un obstacle au plissement alpin qui faisait alors se soulever à partir de l'Italie, le Mercantour et toutes les zones sédimentaires de la rive gauche du Var, en même temps que s'effondrait le continent Tyrrhénien, laissant place à la Méditerranée.

Cet enchevêtrement de reliefs perpendiculaires, à l'abri de la grande chaîne alpine s'élevant, au nord, à 3000 mètres, contribue à expliquer la diversité des climats observés dans ce département, si près des bords et de l'influence de la Méditerranée.

LES DIFFERENTES ZONES CLIMATIQUES DES ALPES-MARITIMES

Elles ont pu être délimitées par une étude précise des facteurs tenant sous leur dépendance les variations de température et de bilan hydrique (6).

Nous allons voir que, malgré tous les obstacles et en dépit de la grande chaîne du Cheiron, puis celle du Gourdan-Vial dressées d'est en ouest entre la côte et le Moyen-Pays, celui-ci présente des stations climatiques répondant aux critères du climat méditerranéen à près de 50 km à vol d'oiseau de la mer (10).

Ces notions ont été mises en évidence en affinant la conception et la définition du climat méditerranéen. Aux notions de température et de pluviométrie a pu être ajoutée une notion d'aridité estivale que Gausen définit comme un "indice xérothermique", basé sur le nombre de jours "secs" observés en moyenne au cours des mois secs (25). A 40, cet indice correspond à la limite naturelle de l'olivier et à l'entrée dans le climat méditerranéen. A 120, les cultures non irriguées cessent d'être rentables... à 200, l'on se trouve en climat sub-désertique.

LES TEMPERATURES

Leur étude permet de classer comme stations méditerranéennes ou sub-méditerranéennes les vallées du Moyen Var -de la Mescla à Puget-Théniers-. celle de la Basse Tinée jusqu'au Bancairon, la vallée de la Vesubie, et celle de la Roya jusqu'à Saint-Dalmas de Tende.

Elles subissent un froid court et modéré. Les températures très basses inhibant la croissance et le réveil de la végétation n'affectent que moins de 5 % des jours. La température moyenne minimale décadaire la plus basse se situe entre moins 2° et moins 5° dans ces zones... et même, elle ne descend pas au-dessous de moins 2° dans une grande partie de la région entre Estéron et Var Moyen, et dans la Basse Roya. La température maximale décadaire la plus basse reste supérieure à 5° dans les mêmes zones et dans le Haut Var jusqu'à Guillaumes. L'amplitude quotidienne des températures est supérieure à 16°, en particulier dans le Moyen Var, la Basse Tinée et la Vesubie. Dans ces stations méditerranéennes, les séquences froides ont une durée limitée, ne dépassant guère un jour dans 7 cas sur 10. En outre, il n'y existe pratiquement pas de jours sans dégel. Le froid y persiste peu de temps... il faut attendre plus d'un siècle pour y observer deux jours consécutifs sans dégel.

Certains facteurs de site jouent un rôle : l'existence d'une vallée, son orientation, la qualité du terrain et de la végétation, qui permet d'emmagasiner et de restituer plus ou moins la chaleur du soleil. La ventilation est importante aussi, car elle amortit les températures extrêmes en brassant les pellicules froides superficielles. La nébulosité peut provoquer des déficits localisés de réchauffement diurne (cas de Saint-Martin Vesubie) (6).

Dans l'ensemble, les stations méditerranéennes ont un climat de rayonnement à forte amplitude diurne.

Une étude plus précise des facteurs faisant varier la température permet de savoir si ces caractères sont d'ordre local ou régional.

Exposition et pente ont un rôle direct sur les températures d'une station. On a déterminé un indice faisant intervenir l'angle de la pente -qui conditionne l'angle d'impact des rayons solaires- et l'exposition, cotée de 0° pour le plein nord, à 180° pour le plein sud. Cet indice sera donc pour Puget-Théniers de $29 \times 180 = 5220$.

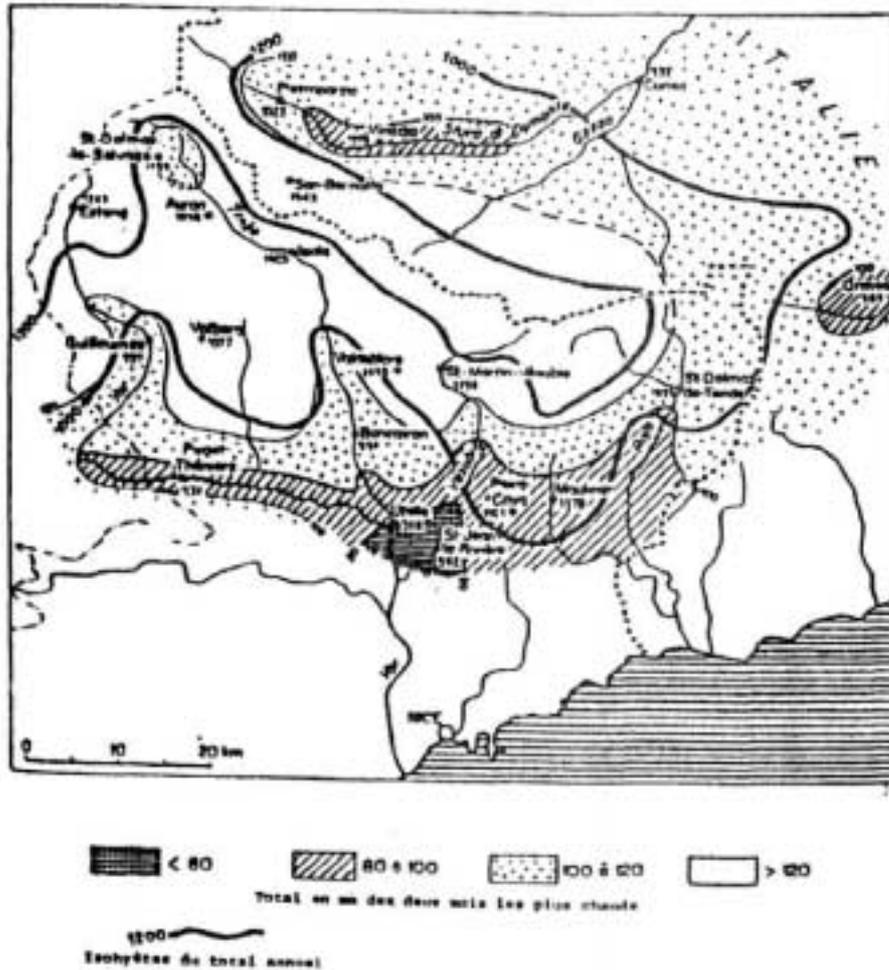


Fig. 81 - Précipitations annuelles (chiffre indiqué) et total de juillet-août.

L'insolation potentielle, ou durée d'exposition au rayonnement direct, est modifiée par les reliefs faisant écran. Elle permet de différencier les sites, avec des stations d'adret bien ensoleillées (Villars-sur-Var, Touët de Beuil, Puget-Théniers, Thiéry, Massoins, Tournefort, Utelle, Saint-Martin Vesubie) et des stations de fond de vallée qui ne voient pas le soleil pendant plusieurs décades l'hiver (certains quartiers de Malaussène). C'est en hiver, au moment où le soleil est le plus bas, que ces différences s'exacerbent. L'exposition joue un rôle fondamental en exagérant ou en compensant les effets de l'altitude. C'est une variable maîtresse. Chaque fois que l'on se rapproche du plein sud de cinq degrés angulaires, le coefficient thermique positif augmente de 0,6 à 1,3° centigrade. L'hiver, le faible réchauffement diurne ainsi acquis en adret, se maintient suffisamment la nuit pour différencier nettement la station exposée au sud et ensoleillée, de celle qui s'oriente au nord. En été, par contre, la durée du jour, jointe au très long parcours accompli par le soleil dans la journée font que toutes les stations sont à peu près également ensoleillées. L'exposition voit alors son rôle s'annuler. Mais cette différence reste capitale pour qui cherche à se réchauffer l'hiver. Toutes les stations de la rive gauche du Moyen Var occupent donc sur ce plan une situation tout à fait privilégiée, car elles sont orientées plein sud, dans une vallée large qui ne fait pas écran au soleil...Rien d'étonnant alors à voir des agaves pousser à l'air libre en ces régions de la montagne.

On a donc la preuve de l'importance d'un effet local, intimement lié au site, sur le climat d'une station. Cinq variables peuvent être admises comme aptes à définir un site : altitude, position topographique, exposition, pente, insolation potentielle. Parmi elles seule l'insolation potentielle varie dans le temps. On admet une augmentation de 0,49e par heure supplémentaire d'ensoleillement. On sait aussi qu'en hiver et malgré l'obliquité plus grande des rayons solaires, les apports caloriques instantanés sont considérables, de l'ordre de 1,50 calorie/cm²/minute à Nice (alors qu'ils sont de 1,77 cal/cm²/min au Mont-Rose (32). Cela explique la vocation -d'ailleurs admise- de notre région pour ce qui est de l'utilisation de l'énergie solaire. Compte tenu de ces données, il serait maintenant souhaitable que les zones méditerranéennes de l'intérieur du département puissent participer utilement aux recherches et projets en ce domaine. Leur climat les y rend aptes, tout comme les stations de la Côte.

Un autre effet, régional celui-là, est objectivé par la continentalité d'une station, qui peut être exprimée grâce à deux facteurs. Le premier est la distance qui la sépare à vol d'oiseau du rivage dont l'orientation générale est ici est/nord-est -ouest/sud-ouest. Il permet de tenir compte de la chaleur spécifique et de l'advection, c'est-à-dire du transfert d'air par le vent plus ou moins chaud selon son origine. Le rôle de réservoir thermique de la Méditerranée est ici important. La deuxième dimension est la distance existant entre chaque station et une perpendiculaire à la côte passant par la station la plus occidentale, Puget-Théniers. On l'estime par tranches de 10 km et l'on prouve ainsi ce que l'on savait empiriquement : l'hiver, de novembre à février, il fait d'autant plus chaud que l'on est moins éloigné de la mer. Sur les températures minimales, par contre, le rôle de la continentalité est moindre que celui du site local envisagé précédemment.

Une autre preuve de ce que la topographie locale modifie le concept plus global d'étagement climatique est apportée par l'examen de la végétation en place.

En climat méditerranéen où les températures très basses sont l'exception, aussi bien dans leur survenue que dans leur persistance, ce sont surtout les températures maximales de la saison chaude qui commandent l'implantation de la végétation. Celle-ci peut d'ailleurs supporter des froids prononcés l'hiver, à condition qu'aucune période tiède responsable d'un désendurcissement de la plante ne les ait précédés (16).

L'EAU

Partout, dans notre département, les pluies maximales se produisent vers fin octobre-novembre. Un second "pic" de pluies affecte janvier-février et le printemps (6) (10).

Cela peut être confirmé par l'étude de la "lame d'eau" s'écoulant dans les rivières, le Var par exemple, à partir d'Entrevaux, ou la Roya, après Saint-Dalmas de Tende. On y voit apparaître un minimum estival au lieu et place du minimum hivernal caractéristique du régime alpestre (29). Le maximum est printanier, plutôt qu'automnal -sept fois sur 10. Au niveau de l'Estéron, depuis le début du siècle ce maximum semble se situer à l'automne, légèrement au-dessus du débit de mars, car cette rivière, contrairement aux deux précédentes, ne bénéficie pas, au printemps, de fontes neigeuses dans sa haute vallée.

Le débit du Var est important : 43 m³/seconde à Carros, alors qu'il n'est que de 39 m³ pour le Verdon à son confluent et de 152 m³/sec pour la Durance, en amont de son confluent avec le Verdon. Le Var, on ne l'imagine guère, a donc un débit annuel qui atteint presque le quart de celui de la Durance, puisqu'il évacue 1,3" milliards de m³ d'eau par an, contre 6 milliards de m³ par an pour la Durance (24).

Il est prouvé que la Méditerranée fonctionne comme un vaste bassin d'évaporation qui enrichit l'atmosphère en humidité, et augure de précipitations accrues sur les terres qui la jouxtent... N'était l'afflux des eaux atlantiques par le détroit de Gibraltar, le déficit du bilan hydrologique de la Méditerranée se solderait par un abaissement de près de 1 mètre de son niveau moyen (31). Toutes les mers constituent d'ailleurs d'énormes évaporateurs à basse température animés par l'énergie solaire. Après avoir "digéré" toutes les toxines et bactéries que nous leur avons envoyées, elles remettent à notre disposition, via l'atmosphère, l'eau douce, notre liquide vital (20).

La Méditerranée, nous l'avons déjà signalé, est particulière en notre région où des reliefs s'élevant très rapidement la bordent. Il a été prouvé que le relief a un effet sur les vents. L'existence d'une différence de rugosité entre la mer et le continent adjacent permet d'expliquer certaines anomalies climatiques, comme la formation de la dépression du Golfe de Gênes (13). Dans notre région méditerranéenne, les vents sont rarement violents. Les anciens déjà avaient su les apprécier en regardant s'infléchir la fumée de leurs cheminées, bien plus souvent qu'ils ne déploraient de voir s'envoler les tuiles de leurs toits sous un vent de force 9 (8).

Les pluies ont souvent pour origine les vents d'est venant du Golfe de Gênes, ou les vents sud-est (30). Plus d'un s'étonne encore de ce qu'il tombe davantage d'eau à Nice (800 à 875 mm/an) ou dans le Moyen Pays des Alpes-Maritimes (800 à 1000 mm), en 75 jours de pluie environ, qu'à Paris qui reçoit seulement 600 mm en 107 jours (6)(17).

L'étude des décades sans pluie a permis de retrouver certaines stations des basses vallées qui suivent le comportement des stations méditerranéennes du littoral avec 6 à 8 décades sèches. Les stations du Moyen Var, de Villars-sur-Var à Puget-Théniers, bénéficient de 8,6 décades sans pluie. Dans la basse vallée de la Vésubie, au-dessous de Saint-Jean la Rivière, on en observe 7 ; il en est de même dans la Roya, à Moulinet, ou Saint-Dalmas de Tende.

On détermine ainsi des "noyaux de sécheresse persistants" qui sont les mêmes en hiver et en été. On y retrouve, avec les stations précitées, quelques stations intramontagnardes rendues sèches par un effet local d'abri, comme Saint-Dalmas le Selvage, Auron, le col de Tende, Valberg. Ce ne sont pas toutefois des stations de climat méditerranéen en raison de leurs autres caractéristiques.

On observe ainsi que la région du Moyen Var présente à la fois plus de 4 décades sèches hivernales entre octobre et mars, et plus de 4 décades sèches estivales entre avril et septembre, alors que les autres zones sèches, autour d'Auron et de la Haute Roya, ne sont "sèches" qu'en hiver. Il est intéressant de constater ce particularisme vraiment "méditerranéen" des stations de moyenne montagne de la vallée du Var moyen.

Une fois l'eau reçue du ciel, il est utile de s'intéresser au bilan hydrique. Celui-ci représente la différence entre les besoins en eau du couvert végétal et du sol (ETP) et la quantité d'eau réellement disponible pour la végétation (ETR). On peut l'apprécier par l'étude de l'évapo-transpiration des végétaux (6) (16).

On a pu prouver que les basses stations méditerranéennes évapo-transpirent généralement entre 70 % et 75 % de leur eau en été. Celles du Moyen Var et de la Basse Vésubie sont les stations qui souffrent du déficit d'eau le plus durable. En effet, leurs besoins en eau, forts toute l'année, ne sont pas couverts par leurs apports pluviométriques. Elles supportent donc un déficit hydrique décadaire supérieur à 10 mm de mi-mai à fin octobre et supérieur à 20 mm de mi-juin à fin septembre. Il atteint même 30 mm durant près de 7 décades dans le Moyen Var où juillet et août représentent la période la plus dure, avec un déficit total pour ces deux mois, de l'ordre de 200 à 220 mm d'eau.

Cette donnée, qui a posé -et pose toujours des problèmes- pour la desserte en eau de ces régions, représente un facteur climatique primordial pour qui chercherait à s'établir dans un climat sec et chaud, en montagne et à une certaine distance de la mer (6). Dans ces stations, l'absence habituelle de neige permet une évapotranspiration permanente et prive le sol de l'apport d'eau complémentaire constitué par la fonte progressive du manteau neigeux.

La région du Moyen Var et de la Basse Tinée, étagée entre 200 et 1000 mètres d'altitude présente donc, pour ce qui est de la sécheresse, un caractère méditerranéen accentué en dépit de sa situation, à une quarantaine de km à vol d'oiseau de la Côte dont la séparent deux hautes chaînes montagneuses. Cette situation illustre les calculs intégrant les diverses données jugées responsables du déficit hydrique. A partir de six caractéristiques géographiques précises, on avait pu prévoir que les stations présentant le déficit hydrique maximum devraient se trouver en basse altitude, sur un versant longtemps ensoleillé, dont la pente amont et aval serait raide. Les stations du Moyen Var, et parmi elles, Villars-sur-Var, accroché à mi-pente sur son plateau alluvial illustrent parfaitement, nous l'avons vu précédemment, l'exactitude de cette prévision. On voit ainsi tout l'intérêt de ces travaux faisant intervenir des calculs statistiques. L'étude des corrélations multiples a donné des résultats excellents, allant de 0,40 à 0,96 et prouve, en prenant le cœur de l'été comme référence, qu'il existe à la fin juillet dans les Alpes-Maritimes deux ensembles spatiaux "secs" : la bande pré littorale.. ce que tout le monde savait et un noyau intra-montagnard incluant les vallées du Moyen Var et de la Basse Tinée, ce qu'il était utile de prouver (6).

Ce type d'études, rigoureuses, objectives, avec mise sur ordinateur et calculs statistiques, sont particulièrement intéressantes à plusieurs points de vue.

Sur un plan général théorique, elles conduisent à élaborer des "modèles" grâce auxquels on parvient à mieux cerner la vérité, tout en l'affinant. Elles permettent aussi de "tirer des lois" générales et de prévoir la situation climatique probable de tel ou tel site.

En ce qui concerne l'étude climatique du département des Alpes-Maritimes, elles ont permis de prouver ce que les anciens et la tradition affirmaient : la diversité extrême des microclimats et le passage progressif, parfois l'intrication, de zones allant du climat méditerranéen au climat de montagne. Elles ont permis d'expliquer les raisons d'exister, sur une aire territoriale topographiquement limitée et en apparence homogène, de zones climatiques "surprise", dont le comportement particulier résulte de facteurs locaux ou régionaux... il en est ainsi des zones de climat méditerranéen en montagne.

Avoir pu apporter la preuve du rôle majeur des facteurs locaux est de grande importance. A une époque où l'on cherche à réaliser un aménagement optimal du territoire et à exploiter au mieux les véritables potentialités de développement de notre Moyen et Haut Pays, actuellement très en retard sur le plan économique, il est capital de disposer de telles études pour moduler des options proposées antérieurement, au vu de données moins affinées.

QUE FAIRE D'UNE ZONE DE CLIMAT MEDITERRANEEN EN MOYENNE MONTAGNE ?

Nous pourrions prendre pour exemple le Moyen Var, particulièrement typique d'un tel cas.

Il paraît discutable de maintenir une option industrielle, avancée pour cette région du Moyen Var (15), sans l'assortir de règles et de limites très précises, imposées par les données climatiques.

Le déficit hydrique chronique, prouvé en cette région, oblige d'emblée à écarter l'implantation de toutes industries consommatrices d'eau, que ce soit pour leur production même, le refroidissement de leurs machines, ou l'élimination de leurs effluents.

Il en sera de même pour toutes industries aboutissant au rejet d'éléments susceptibles de polluer la nappe phréatique, car producteurs de substances indésirables. Or la liste en est longue, même en ne citant que les principaux : matières organiques provenant d'industries traitant des produits animaux ou végétaux, hydrocarbures et huiles parafiniques des usines et garages, substances minérales telles que la soude, la potasse, le gaz sulfureux, les sulfates, les carbonates, les cyanures, les sels de plomb, de mercure, de cadmium. Sur le plan physico-chimique, déjà, en 1976, le cours du Var à partir d'Entrevaux était classé en "catégorie 2" définie par les paramètres suivants : "eau potable après traitement poussé, loisirs possibles si contact exceptionnel avec l'eau, les poissons y vivent normalement mais leur reproduction est aléatoire" (26). Un tel classement des eaux du Var dès son moyen cours n'est pas encore un drame, mais justifie la préoccupation certaine des riverains quant à leur devenir, en raison surtout des débits réservés du cours d'eau une fois passées les périodes de crues du printemps et de l'automne.

Ceci restreint considérablement le choix des "industries" acceptables en une telle région. Il semblerait bien préférable d'y prévoir l'implantation d'autres types d'activités, des activités commerciales du genre entrepôts avec vente par correspondance, ou gestion d'assurances, ou bureautique par exemple, pour n'en citer que trois. Mais c'est un problème à prendre très sérieusement en compte dans cette région si l'on veut éviter de graves déboires ultérieurs et une dégradation de la qualité de l'environnement et du site. L'étude et l'utilisation de l'énergie solaire, quant à elles, devraient y être privilégiées.

Par contre, le tourisme de moyenne altitude qui avait été la deuxième option envisagée, paraît tout à fait approprié à ces zones, climatiquement accueillantes toute l'année, puisque soumises au climat méditerranéen. La durée d'ensoleillement, la brièveté des périodes de pluie, la température élevée, même en hiver, la rareté du gel, la rareté des vents violents deviennent dans cette optique des avantages considérables. On peut rappeler ici que le total des heures d'ensoleillement dans notre région en février dépasse en moyenne le total des heures d'ensoleillement à Paris en juillet (28). Ces avantages climatiques seraient rendus facilement exploitables par l'existence déjà en place de voies de communication performantes (chemins de fer de Provence, route nationale Nice-Grenoble et routes des diverses vallées). Des utilisateurs potentiels de tous âges existent déjà dans les villes surchargées de la Côte.

L'implantation qui se poursuit des sentiers de grande randonnée amène en ces régions des amoureux de la nature et de la marche venus de tous les pays d'Europe. L'altitude peu élevée est un atout supplémentaire car elle permet de recevoir sans dommage même des sujets atteints de maladies cardiaques ou respiratoires qui ne supportent pas bien, le plus souvent, la haute altitude.

Ce type de tourisme devrait se compléter d'actions permettant de revivifier les villages en y apportant une présence, des activités et des habitants permanents. Il faudrait donc prévoir des structures fixes dans cet axe : implantations de structures de traitement pour toutes les affections relevant du climat méditerranéen - nous en avons cité deux exemples précédemment. Là encore, l'existence préalable d'une bonne desserte en voies de communication, d'artisans et de commerçants dans les villages, constituent des éléments positifs. La proximité de la côte représente, non seulement un réservoir de population de tous âges, mais aussi des installations de transport nationales et internationales - en particulier l'aéroport - mettant ces régions à deux heures environ de Paris, et les rendant accessibles quasi directement à partir de la plupart des grandes villes françaises et de beaucoup de grandes villes étrangères. En effet il ne suffit point de disposer d'avantages... encore faut-il qu'ils soient connus et accessibles au plus grand nombre.

Dans le Moyen Pays nous pouvons remplir ces conditions et répondre à ce que Michelet, dans *La Mer*, appelait au XIX^e siècle "La jouvence de l'avenir" qui tenait selon lui à deux choses : une science de l'émigration et un art de l'acclimatation. "... L'émigration c'est le déplacement, le voyage vers le soleil, aux rives salutaires de la Méditerranée ; l'acclimatation, c'est la mise en harmonie de l'organisation humaine avec les influences extérieures, en vue de son développement le plus complet, le plus régulier.

Nous sommes donc tout près... et à la fois si loin de 1871 où Cauvin conseillait aux hivernants de venir sur la Côte par le train quittant Paris à 19 h 15 le soir et qui les mettrait à Nice le lendemain à 20 h 40 pour le prix de 13,85 F en 3^e classe ou de 25,20 F en 1^{ère}... (7). Il n'y a guère plus de cent ans que cet éditeur, propriétaire des Hyères à Villars-sur-Var, fournissait ces renseignements. Ils ont dû contribuer à l'essor de notre région, et, si les foules qui la fréquentent deviennent de plus en plus nombreuses, si l'influence bénéfique de certains climats ou environnements devient de mieux en mieux admise grâce aux travaux qui en prouvent les effets utiles, il faut sans doute réfléchir à la façon d'utiliser ces atouts. Quels que soient les modes d'organisation des cures thermales ou climatiques, ne gagnent-ils pas à être implantées dans le tissu même de la vie du village, et point trop à l'écart de grands axes dans la mesure du possible. Cela permet d'éviter le surcoût occasionné par la mise en place spécifique de moyens d'accès ou de fonctionnement permanents ; cela évite de rejeter les curistes dans le double isolement de leur maladie et d'une implantation trop excentrée ; cela

conduit le village d'accueil à intégrer ces structures dans son tissu propre, évitant ainsi la survenue des problèmes parfois graves que l'on peut voir surgir entre "autochtones" et "étrangers".

Les villages du centre des Alpes-Maritimes autour de la Basse Tinée et du Moyen Var répondent à ces exigences. Il nous paraît donc justifié de souhaiter que soit privilégiée pour eux, dans un souci de meilleure utilisation de l'espace et des potentialités de notre région, et dans le respect des sites, la triple option de développement du tourisme de moyenne altitude, de cures de séjour en climat méditerranéen et d'utilisation de l'énergie solaire. On pourrait y concevoir par exemple des structures de cure climatique, des maisons d'enfants atteints d'affections respiratoires chroniques, des classes "vertes", des centres de loisirs ou de rencontres culturelles, des bureaux et unités de recherche sur l'énergie solaire...

Quant aux indications médicales de ce type de climat, je ne m'y arrêterai pas, car chacun d'entre vous en est certainement bien mieux informé que moi-même.

Je me contenterai de rappeler qu'elles sont vantées depuis longtemps. Notre confrère Barety, précisément issu lui aussi du Moyen Var, près de Puget-Théniers, les avait longuement étudiées à la fin du siècle dernier. Il rapportait les effets bénéfiques du climat méditerranéen -celui de Nice- sur "L'enfance et la Vieillesse" (2), "Le traitement de la phtisie pulmonaire" (U). En 1882 (3) puis en 1902 (5), il présentait une étude plus générale sur ses "Indications et contrindications". Prosper de Piètre Santa écrivait, quant à lui, avec beaucoup de sagesse : "La valeur thérapeutique du climat de Nice (méditerranéen) a donné lieu et donne lieu à des controverses incessantes ; d'une part un enthousiasme exagéré, de l'autre, une négation injuste" (27). Cela paraît être une position raisonnable que nous pouvons adopter sans hésiter.

CONCLUSION

Et puisqu'il faut conclure, il nous a été agréable d'envisager le climat méditerranéen avec cette approche à la fois traditionnelle et plus objective.

Tenter la synthèse interdisciplinaire de la réflexion de ces géographes, géologues, biométéorologistes, statisticiens, médecins et autres chercheurs (5) (12) (13) (14), issus du terroir, ou venus d'ailleurs, permet une approche beaucoup plus rigoureuse, précise et féconde des topo climats de notre département. Elle objective leur très grande diversité sur un espace géographiquement restreint jouxtant la Méditerranée. Elle permet d'apporter la preuve de l'existence, en moyenne montagne, à l'abri de la ville et de ses nuisances de tous ordres, de stations répondant à des critères climatiques identiques à ceux de la frange littorale, désormais surchargée : climat sec, chaud, sans gelées, offrant au mois de février plus d'heures de soleil que Paris en juillet. Les pluies y apportent en 75 jours moitié plus d'eau (900 mm) par an que n'en reçoit Paris en 107 jours (600 mm).

La conjonction de telles zones climatiques avec la faible distance qui les sépare d'importantes concentrations urbaines, l'existence de voies de communication très performantes, routières, ferroviaires, aériennes, qui rendent leur accès aisé non seulement à partir des grandes villes proches, mais aussi des grands centres nationaux et internationaux, fait souhaiter raisonnablement pour ces lieux un avenir climatique de "stations méditerranéennes".

Les P.O.S. actuellement en cours d'étude devraient s'attacher à défendre et à protéger cette option. Cela éviterait de voir irrémédiablement dégrader et dilapider d'irremplaçables atouts dans des choix, apparemment séduisants, mais rendus dangereux à terme, -en particulier par les périodes de sécheresse prolongées.

Le développement du climatisme dans ce Moyen Pays niçois permettrait d'allier à un espoir de démarrage économique de ces régions -sur ce plan déshéritées-, la possibilité de fournir en matière de santé publique un service utile à la collectivité nationale -voire internationale. Que cette "Jouvence de l'avenir" évoquée par Michelet devienne nôtre, puisque le climat méditerranéen, en ces sites montagneux protégés et boisés, permet cette "remise en harmonie de l'homme avec son environnement". Emile Négrin l'avait d'ailleurs chanté, dans le beau parler du (comté de Nice, à la fin du XIXe siècle, et c'est à lui que nous laisserons le dernier mot :

"Lou tiéu souléu d'or sus la cuola Couma l'ueil dou Bouon Dieu relus, La gèn malauta, que n'es fouolà, Bast a lou veire souffre plus" (23)

"Ton soleil d'or, sur la colline, Comme l'oeil du Bon Dieu reluit, La personne malade, qui en raffole, Rien qu'à le voir, ne souffre plus".

BIBLIOGRAPHIE

(1) ASCENCIO (Ernest), Aspects climatologiques de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Monographie, 88 pages, n° 2, Ministère des Transports, Direction de la Météorologie, juillet 1983.

(2) BARETY (Dr), Influence du climat de Nice sur l'enfance et la vieillesse. Chez S.C. Cauvin et C°, Nice, 1876.

(3) BARETY (Dr A.), Du Climat de Nice et de ses indications et contre indications en général. 1 volume, 127 pages, 1 carte hors texte. Octave Doin Editeur, 8 place de l'Odéon, Paris, 1882.

(4) BARETY (Dr), "De l'action du climat de Nice dans le traitement de la phtisie pulmonaire" in Nice Médical, n° 11. Chez S- Cauvin-Empereur, imprimeur de la Préfecture, 6 rue de la Préfecture, 1882.

(5) BARETY (Dr A.), "Nice. Etude abrégée de son climat et de ses indications et contr1 indications" in Bulletin Médical, 16e année, n° 8, 25 janvier 1902. Imprimerie Malvano 1 rue Garnier, Nice, 1902.

(6) CARREGA (Pierre), Les facteurs climatiques limitants dans le sud des Alpes occidentales. Etude géographique. D'après une thèse de doctorat de 3e cycle présentée devant l'Université de Nice, janvier 1982. 1 volume, 221 pages. Publié par le Laboratoire d'analyse spatiale Raoul Blanchard, 98 Bd Herriot 06036 Nice Cedex, n° 13, 1982.

(7) S.C CAUVIN et C°, Annuaire du département des Alpes-Maritimes, XIe année. Edité par les auteurs, 6 rue de la Préfecture, Nice, 1871.

(8) CHASSANY (J.-Ph.), Dictionnaire de météorologie populaire. G.P. Maisonneuve Paris, 1970.

(9) COPPE (Philippe), Les animaux météo. 1 volume, 148 pages. Balland, janvier 1982.

(10) DAUPHINE (A.), "Une tempête "saharienne" sur la Côte d'Azur" in Méditerranée, n° 2, 1972, pp. 83-88.

(11) DAUPHINE (A.), "Les chutes de neige sur le littoral méditerranéen du Sud-Est de la France" in Méditerranée, n° 3-4, 1972, p. 141.

(12) DAUPHINE (A.) et GHILARDI (N.), "Essai de bioclimatologie : la Côte d'Azur" in Méditerranée, n° 3, 1978, p. 3.

(13) DE FELICE (P.), "Rôle heuristique de la climatologie pour la météorologie dynamique" in Cahiers de l'Association française de biométéorologie, volume III, n° 2, novembre 1970, pp. 26-32.

(14) DELEANU (M.) (Institut d'Hygiène de Cluj, Roumanie), "Essais d'application de l'aéroionothérapie dans l'hypertension et l'hypotension" in Cahiers de l'Association française de Biométéorologie, volume V, n° 2, octobre 1972, pp. 5-8.

(15) Direction départementale de l'Agriculture des Alpes-Maritimes, Réflexions pour un livre vert, tome III. En montagne, la recherche des vocations ; vers un nouvel équilibre. 1 plaquette 104 pages, 1 carte hors texte, 12/72.

(16) DOUGUEDROIT (Annick) Les paysages forestiers de Haute Provence et des Alpes-Maritimes. Géographie, écologie, histoire. 1 volume, 550 pages. Edisud, Aix-en-Provence, 2e trimestre 1976.

(17) DOUGUEDROIT (Annick), "La sécheresse estivale dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur" in Méditerranée, n° 2 et 3, 1980, pp. 13-21.

(18) DOUGUEDROIT (Annick), "Les topo-climats de la Haute-Vésubie (Alpes-Maritimes, France)" in Méditerranée, n° 4, 1980, pp. 3-11.

(19) DURANTE (Baron Louis), Chorographie du Comté de Nice. Turin, imprimerie des Frères Favale, 1847, pp. 373-384.

(20) LABEYRIE (3.), L'homme et le climat. 1 volume, 281 pages, Denoël, 1985.

(21) LEROY-LADURIE (E.), Histoire du climat depuis l'an mil. 1 volume, 376 pages, Flammarion, 2e trimestre 1967, pp. 224-237.

(22) LIVET (R.), "Irrigations et Sociétés dans le monde méditerranéen" in Méditerranée, tome 39, n° 2-3, 1980, pp. 3-11.

(23) NEGRIN (Emile) La Nissarda, chanson populaire. Ed. Georges Delrieu, Nice, 1960, p. 22.

(24) NICOD (Jean), "Les ressources en eau de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Importance et rôle des réserves souterraines" in Méditerranée, n° 2 et 3, 1980, pp. 23-27.

(25) PEGUY (Ch.P.), Précis de climatologie. Masson et C°, 1 volume, 468 pages, 1970, 2e édition. Méditerranée p. 100 ; Climat méditerranéen p. 363 ; Montagnes méditerranéennes p. 417 et suiv.

(26) PELISSIER (F.), "La lutte contre la pollution de l'eau et sa prévention" in Méditerranée, n° 2-3, 1980, pp. 65-72.

(27) PIETRA SANTA (Dr Prosper de), Les climats du Midi de la France. Etude comparative avec les climats d'Italie, d'Egypte et de Madère. 1 volume, 167 pages, Paris, Hachette et C°, 1874.

(28) RAYBAUT (Paul), Les sources régionales du Pays de Nice. Fayard, 1979, pp.47-85.

(29) REYNE (G.), "Notice de la carte hors texte : écoulement moyen et régimes fluviaux dans le sud-est" in Méditerranée, n° 2 et 3, 1980, pp. 35-36 et carte.

(30) RICOLFI (Paul), Les Alpes-Maritimes, 1 volume, 255 pages. Editions Serre, 7 rue de Roquebilliere 06300 Nice, décembre 1985.

(31) TRZPIT (J.-P.), "La Méditerranée, un creuset d'humidité" in Méditerranée, n° 4, 1980, pp. 13-28.

(32) VIERS (G.), Eléments de climatologie, 1 volume, 224 pages. Nathan, 2e trimestre 1974, pp. 116-187-197.

COMPTES-RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Danielle et Gilbert MARI, *Mines et minéraux des Alpes-Maritimes*, Editions Serre, Nice, 1982, 1 volume 282 pages illustrées (nombreuses cartes et photos noir et blanc et couleurs).

La description minutieuse d'itinéraires d'excursions, vallée par vallée, et les photographies de beaux minéraux qui agrémentent son illustration, font de ce livre un guide extrêmement attrayant qui comble les cristalliers et amateurs de géologie régionale. Ce mémoire fait en outre une large part aux divers aspects humains, sociologiques, économiques et historiques du développement des anciennes mines des Alpes-Maritimes. Cette activité, un peu méconnue de la majorité des historiens spécialistes de notre région, remonte à la plus haute antiquité (Vallée des Merveilles) et connut un essor important, sous l'occupation sarrasine d'une part, et au XIXe siècle surtout.

Par ce côté, ce livre intéresse donc à plus d'un titre les amateurs et les spécialistes d'histoire socio-économique régionale, et on peut regretter que, faute de l'avoir analysé, la plupart des libraires l'exposent seulement dans les rayonnages réservés aux livres de sciences naturelles.

Parmi les divers chapitres du livre, huit d'entre eux, totalisant 50 pages, traitent en effet avec un luxe de détails des sujets qui, jusqu'ici étaient totalement passés sous silence par les nombreuses chroniques récemment publiées sur l'activité du temps jadis dans nos villages montagnards.

Ces chapitres d'intérêt thématique particulier sont regroupés au début du livre. Ce sont :

1) Un historique général des recherches et exploitations minières de la région des Alpes-Maritimes (10 pages).

2) Une actualisation des données publiées à ce jour sur l'occupation sarrasine en Provence et dans les Alpes, et une analyse de son rôle dans le développement de nombreuses petites mines de plomb argentifère (Tinée, Vésubie, Roya et Provence bien-sûr) (8 pages). Ce chapitre, bienvenu car la période traitée est plutôt obscure, est un remarquable complément aux livres récents de Philippe Senac (issus de sa thèse de doctorat) qui ont comblé et, il faut le dire, bouleversé les idées que l'on se faisait jusqu'alors de cette période.

Avec humour, D. et G. Mari reproduisent notamment le texte de la bulle lancée de Rome en 1560 par le Pape Pie IV pour exorciser les démons des anciennes mines sarrasines du Boréon, qu'Emmanuel-Philibert voulait rouvrir et que l'on disait hantées par les âmes des Infidèles !

3) Est ensuite reproduit le texte de la première demande en concession qui nous soit parvenue, celle d'un prêtre de Saint-Sauveur sur Tinée pour les indices de cuivre de la Tinée (1667).

4) L'histoire de la mine de plomb argentifère de Vallauria, aux portes de la Vallée des Merveilles, fait l'objet de longs développements car les archives s'y rapportant sont nombreuses et instructives, notamment pour la période du Consulat et de l'Empire. Un condensé vient d'ailleurs d'en être publié aux éditions Serre, sous forme d'un petit fascicule agréablement illustré de photos couleurs et d'anciennes cartes postales.

Les auteurs rappellent qu'on y découvrit en 1901 la statuette en bronze dite "du guerrier du Mont Bégo", qui atteste de l'ancienneté de l'exploitation (3000 ans) et constitue un repère dans l'histoire des gravures rupestres de la Vallée des Merveilles.

5) Vient ensuite un chapitre particulièrement imagé et coloré sur la vie des mineurs dans nos vallées aux XVIIIe et XIXe siècles, les techniques de travail, le recrutement et la rémunération du personnel, l'ingéniosité des contremaîtres (souvent des Anglais) et la personnalité des ingénieurs et des actionnaires. Les auteurs ne s'arrêtent pas

dans la facilité qu'il y aurait eu à reproduire ce qu'en dit fort justement Zola dans Germinal en 1885 (il s'agissait pour ce roman de très grandes mines de charbon et de régions de France où les communautés vivant dans la mine ignoraient l'isolement et l'enclavement des mineurs des vallées alpines). Dans le livre de D. et G. Mari, au contraire, la vie en économie fermée des populations de mineurs est bien analysée, et l'on comprend rapidement que le sac de malachite de médiocre qualité ramassé grain par grain par un berger des lacs de Vens pouvait, transporté à pied jusqu'à Nice, valoir un bon prix. Ce type d'exploitation artisanale, "sauvage" même, ne se rencontre plus guère aujourd'hui qu'au Maroc ou en Tunisie pour le kohol (plomb) ou en Iran pour l'orpiment. En Europe, il a complètement disparu.

6) Avec l'historique du développement routier est ensuite analysée la propagation de la Révolution industrielle dans les petites mines de la région au XIXe, à travers l'exemple des mines de cuivre de Puget-Theniers, qui employaient environ 300 ouvriers en 1880.

7) Problèmes de débouchés de la production, capitaux et actionnaires sont décrits, où l'on voit la place des notables sardes et de sociétés anglaises.

8) Les auteurs s'attachent enfin au personnage attachant de Victor Juge qui, en 1860, fut l'un des principaux artisans du rattachement de Nice à la France. La reconnaissance de Napoléon III fut, comme André Compan et René Tresse l'ont montré, de le nommer à la tête du tout nouveau Service des Mines qu'il venait de créer, couvrant les Alpes-Maritimes, les Basses Alpes, le Var et la Corse.

D. et G. Mari soulignent la sagacité de cet ingénieur des Mines qui, dès l'âge de 29 ans, avait déjà reconnu bon nombre d'indices métallifères et en demandait la concession. On comprend mieux comment l'élan de cet homme énergique, passionné, marcheur infatigable et d'une grande compétence scientifique, fut brisé après 1860 par le carcan paperassier de l'administration parisienne qui, de surcroît, le décevait politiquement.

Les 170 pages suivantes décrivent, vallée par vallée ou substance par substance (charbon, uranium), les sites des anciennes exploitations avec, pour chacun, un historique détaillé. C'est un véritable guide d'excursions, avec plans de situation et itinéraires. Il est agrémenté de nombreuses photos, noir et blanc et couleurs (af f i c h e s anciennes de demandes en concession, reproduction de cartes postales d'époque illustrant le travail des mineurs à Tende, Puget-Théniers, belles cristallisations minérales trouvées dans les anciennes galeries de mine).

Tout un aspect de l'économie et de la vie du temps jadis est ainsi analysé et illustré de façon plaisante et accessible au plus large public.

Au XIXe, en fait, il y eut une véritable ruée de recherche minière dans nos régions. Peu de communes n'ont pas quelques vestiges d'anciennes petites mines, puisqu'on en trouve même à quelques kilomètres de Nice, Beausoleil, Monaco, Cannes, Mandelieu, La Napoule, Grasse, Biot, Villeneuve-Loubet, Valbonne. Cette fièvre mobilisa plus d'un millier de personnes pendant une trentaine d'années, un livre consacré à cette page de notre histoire régionale était donc le bienvenu.

Les perspectives modernes de développement minier des Alpes-Maritimes sont minimales : la petite mine de fluorine de Mandelieu-la-Napoule, dans l'ancien volcan de Maurevieille, est en voie de fermeture, le dossier des ressources en uranium reste bien "explosif". Pour nos enfants, la mine et les mineurs des Alpes-Maritimes, ce sera bien du passé.

Jean FERAUD
Direction des Recherches et du
Développement minier
BRGM Orléans

Christiane VIDAL-FONTILLE, *La population des Alpes du Sud : étude géo-démographique d'une évolution 1850-1980*. Thèse de Doctorat d'Etat soutenue à Aix le 19 avril 1984. Mme BEAUJEU-GARNIER, présidente ; B. BARBIER, rapp, J. BILLET, P. GABERT, J.C. GIACOTTINO, M. VOVELLE. 2 volumes, 680 pages, 186 tableaux statistiques + 1 volume d'illustrations, 41 cartes, 57 graphiques. Publication prévue fin 1986, à frais d'auteur : 1 vol. 600 p. + atlas et documents 100 p., prix de souscription jusque fin décembre : 190 F (ensuite 240 F) + port 25 F. Les chèques doivent être envoyés au nom de l'auteur à la Société d'Etudes des Hautes-Alpes 25 rue Carnot 05000 Gap, qui a bien voulu se charger de les rassembler.

La géographie humaine a toujours attaché une grande importance aux faits de population, que ce soit à l'échelle régionale, nationale ou mondiale : répartition et densités, migrations, genres de vie, races et ethnies, langues et religions.

Mais l'étude démographique a d'abord été l'oeuvre de spécialistes, mathématiciens aussi bien qu'économistes, depuis Demondferrand jusqu'à Alfred Sauvy, sans oublier Landry, puis la création de l'I.N.E.D. a permis, depuis 1945, de concentrer et d'accélérer la recherche fondamentale sur les méthodes de mesures et d'analyse des mouvements internes aussi bien qu'externes, comme la mortalité, la natalité, la nuptialité, les migrations.

Et c'est alors qu'elle a été intégrée dans leurs recherches par les historiens et les géographes, les premiers avec Armengaud et Reinhardt, les seconds, avec Pierre George, Jacqueline Beaujeu-Garnier et Germaine Veyret, plus récemment Daniel Noin. s'intéressant pour la France au présent ou au proche passé.

La démographie historique, dont Louis Henry a été l'un des pionniers, s'arrête à 1830 et le 19^e siècle jusqu'à présent n'a été que peu traité. On commence à peine à l'aborder (1830-1911) et à descendre à l'échelon départemental ou régional avec Lamorisse, Larivière, Thumerelle, dont les thèses ont paru entre 1970 et 1980.

Quand le professeur H. Isnard, notre directeur, malheureusement décédé peu avant la soutenance, nous a proposé le sujet "La Population des Alpes du Sud", il nous avait recommandé "de ne pas faire de démographie", car à l'époque encore elle apparaissait trop abstraite au géographe et impraticable au plan régional. Mais dans les années qui suivirent, après avoir pris contact avec l'INED, quelques-uns de ses chercheurs et leurs publications, nous nous sommes rendus compte que les nombres pouvaient permettre de décrire concrètement les divers événements démographiques d'un groupe humain, même restreint, et nous avons plongé dans la mer des statistiques. Nous avons alors découvert ses richesses, encore insoupçonnées de beaucoup, qui remontaient au milieu du 19^e siècle et touchaient, aussi, les réalités économiques, sociales et culturelles.

C'est alors que nous avons décidé d'élargir notre recherche pour englober toutes ces réalités d'une population montagnarde dans ses changements sur une durée de plus d'un siècle. Cette innovation devait fort retarder son achèvement, mais aussi la valoriser, et le professeur Isnard, peu avant sa disparition, a pu nous écrire son approbation et sa satisfaction.

Cette remontée dans le temps s'imposait d'autant plus que nous avons découvert une évolution extraordinaire, allant d'un archaïsme prolongé jusqu'à la Première Guerre mondiale, et même au-delà, à une assimilation parfaite avec la moyenne nationale, un "rattrapage" de plus en plus accéléré depuis deux ou trois décennies, qui a fait passer ces départements des derniers rangs aux premiers dans un grand nombre de comparaisons sur les divers plans économiques, sociaux et démographiques.

Cette évolution se trouve en fait dissociée en deux mutations de sens opposés, correspondant à deux "projets" successifs et différents de l'homme sur l'espace, et l'on retrouve là les théories soutenues par H. Isnard dans "l'Espace géographique" qui "naît de l'initiative humaine et exprime le projet propre à chaque société" pour réaliser "ses intentions" et cette "action créatrice" est soulignée par J. Beaujeu-Garnier dans "la Géographie" quand elle y écrit "dans tout espace géographique l'action humaine joue un rôle décisif". Mais elle peut être déclenchée hors de l'espace étudié, et c'est bien ce qui s'est passé, en France comme ailleurs, aussi est-il nécessaire d'en rappeler le processus, qui est celui du développement des pays industrialisés.

Le changement a d'abord été économique, les progrès techniques ayant déclenché cette réaction en chaîne des révolutions agricole, industrielle, démographique, avec celle des transports et l'urbanisation. Il y a eu création de richesses, mais celles-ci se sont diffusées lentement, diachroniquement dans les différents pays et dans les diverses parties de chacun, à partir d'espaces et de catégories de population privilégiées par leur situation géographique ou socio-économique. Car au début, pour reprendre une des théories d'Alfred Sauvy, les biens et les services ainsi créés se trouvaient limités, et leur prix élevé était le corollaire de leur rareté.

Et source d'inégalité. Ainsi s'est aggravée l'opposition entre régions riches et régions pauvres. où les catégories favorisées elles-mêmes, avec des ressources équivalentes, ne pouvaient avoir les mêmes avantages selon qu'elles résidaient dans celles-ci ou dans celles-là. Entre la montagne sud-alpine et ses plaines bordières, ou le littoral proche, des différences avaient toujours existé, mais à partir de 1850 elles sont allées s'accroissant et ont transformé les migrations temporaires en migrations définitives par l'offre accrue de nombreux emplois permanents dans ces zones "en avance", arrachant sans retour une partie importante de leur population à leurs voisins "en retard". Le dépeuplement a été profond, et a duré jusqu'en 1946.

Mais la seconde révolution industrielle est venue, pour l'Europe et plus encore pour la France, au lendemain de la deuxième guerre mondiale. Il en est résulté cette fois une rapide et générale élévation du niveau de vie, et l'accès de la "Société de Consommation" non plus de biens essentiels et durables, mais de bien-être, de confort, de loisirs, de superflu. Tout s'est accéléré en deux décennies, la vie dans les villes est devenue désagréable et contraignante et c'est le monde rural, jusque là repoussant, qui, pourvu enfin de divers services élémentaires, est devenu attrayant et de plus en plus accessible avec l'automobile.

Justement la montagne, moins certes que la Côte, mais bien plus que la campagne, offrait des possibilités variées à ces demandes venues de l'extérieur. Les flux se sont alors inversés comme le prouvent les bilans migratoires : les arrivées l'ont emporté sur les départs. Elle a reçu, non seulement des "saisonniers vacanciers", mais de "Nouveaux venus d'ailleurs" qui se sont installés pour participer à l'essor. La société locale s'est donc diversifiée, les Alpains d'origine ont pris conscience des avantages et des nouvelles "fonctions" de leur pays, et leurs activités comme leurs façons de vivre et de penser ont évolué.

Ainsi les transformations de l'économie nationale se sont repercutées à deux reprises sur la société montagnarde, d'abord et longtemps de façon négative, funeste, puis de façon favorable. La destinée de l'espace comme celle de ses habitants s'est trouvée changée deux fois.

L'étude commence par rappeler les permanences du relief et du climat, dont les contraintes de jadis sont devenues, par leur nouvelle utilisation, avantages, charmes, charmes. Elle décrit, localise la profonde déprise et la récente reprise par grands

ensembles puis par cantons et communes. La répartition est devenue plus contrastée, avec l'urbanisation et une grande variété dans les destinées villageoises.

Les changements dans l'économie permettent de comprendre cette double évolution et les transformations de la société, avec la disparition, plus tardive qu'ailleurs, d'une paysannerie traditionnelle, quelques implantations d'industries modernes, restées comme enkystées, mais une primauté accentuée du tertiaire liée à l'explosion touristique.

Les retombées de l'enrichissement national ont amélioré les niveaux et les conditions de vie, mesurés par une série d'indicateurs très concrets, matériels (équipements) et culturels (instruction) modifiant à leur tour les modes de pensée.

Le livre II est consacré à la démographie dont les évolutions apparaissent étroitement liées aux mutations économiques et sociales qui devaient être décrites auparavant. Les flux migratoires ont entraîné un vieillissement et un déséquilibre des âges et des sexes, réparés seulement en partie par la reprise. La nuptialité est devenue plus intense et plus précoce. Mais les transformations les plus profondes apparaissent dans le "comportement" vis-à-vis de la natalité, de plus en plus contrôlée, limitée, tandis que la fin de la pauvreté et la diffusion des progrès médicaux ont rattrapé un retard certain pour assurer là, autant et même qu'ailleurs, le recul de la mortalité à tous les âges et notamment chez les plus jeunes.

Ainsi s'est accomplie, tardivement mais souvent plus nettement que dans bien d'autres régions, ce qu'on n'appelle plus la "révolution" mais la "transition" démographique, avec des différences entre les deux départements des Basses et des Hautes Alpes qui sont significatives. On a là un bel exemple de l'atténuation des disparités régionales et d'une revalorisation d'un espace.

Etant donné que nous avons voulu insister sur la recherche démographique, l'ouvrage ne pouvait être traité selon les méthodes habituelles de la géographie régionale. D'ailleurs, depuis le chef-d'oeuvre de Raoul Blanchard, plusieurs travaux ont paru pour actualiser l'étude des régions traditionnelles. Nous avons donc souvent, pour les statistiques, travaillé dans le cadre départemental, jusqu'ici peu prisé, et avec raison, des géographes : bien des mesures démographiques ne peuvent s'appuyer sur de trop faibles effectifs, mais nous sommes descendu à l'échelon du canton et de la commune chaque fois que c'était possible.

Nous avons exploité au mieux, pour le 18^e siècle, le trésor statistique qu'il faut savoir découvrir à Paris où, jusqu'à sa reproduction récente sur microfiches, on ne pouvait en disposer que dans deux bibliothèques, dont celle de l'INSEE. Depuis 1946, il a été considérablement enrichi par des collectes et des publications de plus en plus détaillées. Nous avons fait une grande place à la méthode quantitative qui, selon la définition de J. Beaujeu-Garnier consiste à "remplacer un qualificatif par un chiffre, celui-ci permettant ultérieurement des classements, des comparaisons, des rapports".

Quelques sondages au quart, ou sur de petits effectifs, n'ont qu'une signification toute relative, et bien des tableaux sont très chargés : nous avons le plus possible pallié cet inconvénient en les mettant en graphiques et en cartes. La vérité de la recherche est à ce prix, tout doit pouvoir être contrôlé, et nous regrettons de n'avoir pu élargir les comparaisons à plusieurs autres départements de montagne, nous limitant à la Lozère. Nous espérons ainsi avoir été utile à ceux qui poursuivront la même recherche sur d'autres régions.

Nous avons en même temps parcouru le terrain, pris contact avec les habitants comme avec les membres de diverses administrations et organisations dont l'expérience était irremplaçable, et fouillé les documents d'archives pour confronter, avec des exemples, des témoignages concrets, des données qualitatives cette fois, le passé au présent.

Naturellement il y a des lacunes, et nous regrettons particulièrement de n'avoir pu pousser la recherche dans les aspects politique et religieux de l'évolution des mentalités ; dans le premier cas la documentation est considérable, mais dispersée, longue à rassembler et à traiter ; dans le second les méthodes d'observation sont à modifier et à parfaire ; pour les deux, les interprétations sont délicates, complexes. Ces sentiers sont encore peu battus, et les impératifs d'une thèse nous obligeaient à ne pas prolonger davantage la fin d'une recherche sur une durée et un espace particulièrement étendus. Mais elle sera poursuivie et donnera lieu bientôt à diverses publications.

Christiane VIDAL-FONTILLE
Extrait d'*Intergéo*, 1986, n° 82

TABLE DES MATIÈRES

LIVRE I

LES MUTATIONS D'UNE ÉCONOMIE ET D'UNE SOCIÉTÉ MONTAGNARDE

Première partie

L'ÉVOLUTION D'UNE POPULATION DANS UN MILIEU MONTAGNARD : PERMANENCES ET MUTATIONS DANS L'OCCUPATION DE L'ESPACE

- Chapitre I** ÉTUDE DÉMOGRAPHIQUE LA SITUATION ACTUELLE APRÈS UNE DOUBLE ÉVOLUTION INVERSE
- I – Une population clairsemée, émietlée, contrastée
 - II – Un siècle de délestage
 - III – Deux décennies de reprise
- Chapitre II** RECONNAISSANCE DE L'ESPACE MONTAGNARD DANS SA PERMANENCE MUTATION DANS SA PERCEPTION ET SON UTILISATION
- I – Permanences des caractères montagnards
 - II – Nouvelles perceptions. Nouvelles utilisations
- Chapitre III** ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE
- I – .es espaces toujours désertés
 - II – .es espaces récemment privilégiés
 - III – .es espaces toujours ou relativement privilégiés

Deuxième Partie

LES MUTATIONS ÉCONOMIQUES

- Chapitre I** LA RÉVOLUTION DES TRANSPORTS OUVERTURE ET DÉSENCLAVEMENT DE LA MONTAGNE
- I – Les étapes du progrès
 - II – Influence des transports modernes sur l'évolution de la population
- Chapitre II** LA DÉPRISE AGRAIRE
- I – Dans la période de dépeuplement
 - II – L'agriculture dans la phase de repeuplement
- Chapitre III** LE RÔLE ET LE SORT DE L'INDUSTRIE
- I – Les divers aspects de l'industrie dans son évolution
 - II – Rapport industrie-peuplement
- Chapitre IV** LES NOUVELLES RESSOURCES DE LA MONTAGNE « L'INDUSTRIE DU TOURISME »
- I – Développement et formes des sports et des loisirs
 - II – La population saisonnière des sports et des loisirs
 - III – Les conséquences économiques et démographiques de la fonction sports loisirs

Troisième Partie
LES TRANSFORMATIONS D'UNE SOCIÉTÉ

- Chapitre I : L'ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS**
- I - Étude d'ensemble
 - II - Les agriculteurs : d'une écrasante majorité à une faible minorité
 - III - Les actifs de l'artisanat et de l'industrie
 - IV - La prédominance du secteur tertiaire
- Chapitre II : L'ÉVOLUTION « SOCIO-PROFESSIONNELLE »**
- I - Les catégories d'actifs
 - II - Inactivité par le chômage et la retraite
- Chapitre III : LES CONDITIONS DE LA VIE COLLECTIVE**
- I - Problèmes de définitions, de sources et de méthodes
 - II - Les revenus
 - III - Archaïsme et progrès dans les structures de l'équipement
- Chapitre IV : LES CONDITIONS DE VIE DES PARTICULIERS**
- I - Les revenus
 - II - Les conditions de vie matérielle
 - III - Quelques aspects culturels, évolution des mentalités

LIVRE II
L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Première partie
LES MOUVEMENTS MIGRATOIRES

- Chapitre I : UN SIÈCLE D'EXODE RURAL**
- I - Les antécédents de l'émigration temporaire
 - II - L'émigration apparente - Vue d'ensemble
 - III - L'émigration en France et à l'étranger
 - IV - Les flux d'immigrants - Français et étrangers
 - V - L'ancrage des non migrants
- Chapitre II : DEUX DÉCENNIES DE REPFUPLEMENT**
- I - Étude quantitative et géographique - effectifs et espaces
 - II - La qualité des migrants

Deuxième Partie
LES MOUVEMENTS INTERNES

- Chapitre I : LES STRUCTURES DE LA POPULATION**
- I - Le degré de ruralité
 - II - La composition par âge
 - III - La structure par sexe
 - IV - Le déséquilibre par état matrimonial
 - V - L'avenir des générations actuelles
- Chapitre II : LA NUPTIALITÉ**
- I - L'intensité de la nuptialité
 - II - Précocité et âges au mariage
 - III - Autour du mariage
- Chapitre III : NATALITÉ-FÉCONDITÉ**
- I - La baisse de la natalité de 1861 à 1976
 - II - Autour de la maternité
- Chapitre IV : LA MORTALITÉ**
- I - Le recul de la mort
 - II - L'inégalité devant la mort
 - III - Les causes de la mort et ses variations annuelles et saisonnières

Conclusion du Livre II

Conclusion finale

Bibliographie

Tableaux statistiques

EXPOSITION
A PROPOS DU 70EME ANNIVERSAIRE DE LA BATAILLE DE VERDUN
1914-1918 DANS LES ALPES-MARITIMES

Préparée par les Archives départementales et la Commission départementale de l'Information historique pour la Paix, cette exposition, réalisée dans le cadre des cérémonies du 70ème anniversaire de la bataille de Verdun, sera présentée aux Archives départementales du 28 octobre au 12 décembre 1986.

Elle se compose de documents manuscrits, journaux, cartes, affiches et cartes postales appartenant soit aux Archives départementales, soit à des bibliothèques du département, soit à des combattants de 1914-1918, soit à des descendants de combattants, soit à des collectionneurs.

La première partie de l'exposition dresse un rapide historique des combats, l'accent ayant été mis tout particulièrement sur la bataille de Verdun.

La deuxième partie évoque la vie quotidienne des combattants sur le front, à travers notamment quelques "journaux" de guerre et des correspondances de militaires à leur famille mais aussi à travers la vision qu'en donnait la presse de l'époque. Elle se termine par des portraits de quelques combattants illustres originaires des Alpes-Maritimes.

La troisième partie retrace la vie dans les Alpes-Maritimes pendant la période de la guerre : les manifestations de solidarité (quêtes sur la voie publique, emprunts, accueil des réfugiés et des blessés) ; la crise économique et les problèmes de ravitaillement ; le maintien d'une activité touristique et les distractions.

Uniformes, casques, armes, munitions, médailles, objets fabriqués sur le front, objets commémoratifs aimablement prêtés aux Archives départementales par des particuliers viennent animer l'exposition.

Exposition présentée du 28 octobre au 12 décembre 1986
du lundi au vendredi de 9 h à 17 h
aux Archives départementales des Alpes-Maritimes
Centre administratif départemental (route de Grenoble) 06036 Nice Cedex
Entrée libre. Visites commentées pour
des groupes ou des classes sur rendez-vous (tél. 93.72.20.81)

À partir de janvier 1987, cette exposition sera présentée sous forme réduite au Centre Information Jeunesse (esplanade des Victoires à Nice) avant de circuler dans le département.