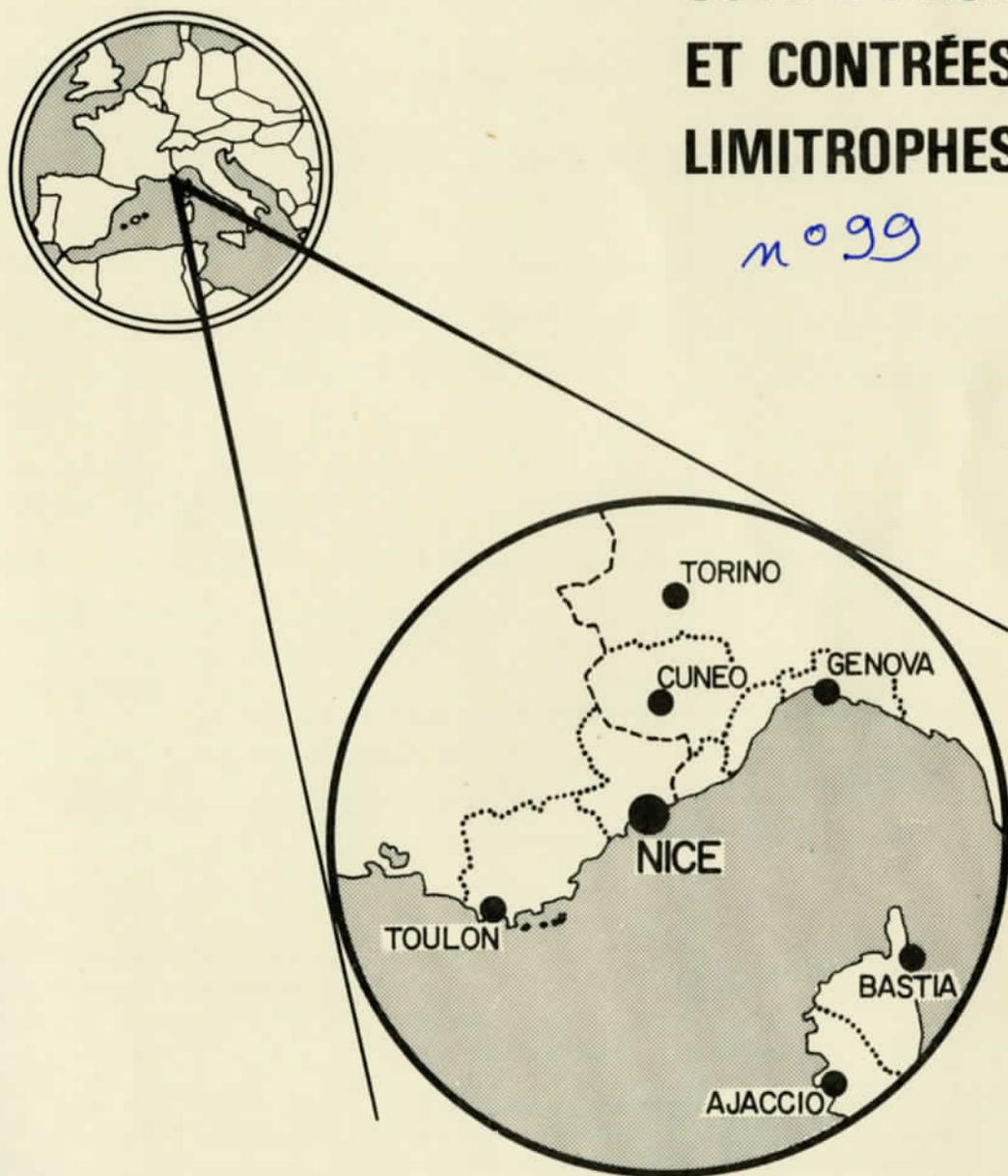


RECHERCHES RÉGIONALES

CÔTE D'AZUR
ET CONTRÉES
LIMITROPHES

n° 99



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 leurs travaux.

SOMMAIRE

DOSSIER : LE ROLE DU TOURISME DANS L'URBANISATION LITTORALE DES PAYS INDUSTRIALISES

Rapport U.G.I P : 3

Essai de typologie par des géographes français
du tourisme P : 6

Du tourisme aux loisirs : la côte fleurie, façade
littorale de Paris P : 14
par D. CLARY

Le littoral centre-ouest atlantique : une
ancienne façade agricole vouée au tourisme
familial de masse P : 20
par J.RENARD

Aménagement et tourisme : la côte aquitaine
par F-CASSOU-MOUNAT P : 27

La submersion de la Côte d'Azur : touristisation
et urbanisation P : 33
par L.ROGNAN

Le tourisme littoral en région périphérique : la
phase jeunesse, la Costa Blanca (Espagne)
par D.DUMAS P : 46

DOSSIER URBANISME, AMENAGEMENT,EQUIPEMENT

Les "emplacements réservés" en urbanisme.
Etudes préalables à leurs implantation : le cas
de la ville de Nice P : 51
par C. TECHER-HOARAU

RECHERCHES REGIONALES

Alpes-Maritimes

et

Contrées limitrophes

28^e année

1987 – N°2

Avril-juin

99

Recherches Régionales présente dans ce numéro deux dossiers à première vue fort différents, mais en fait très complémentaires.

. Le premier dossier est constitué de textes sur les liens entre Tourisme et Urbanisation littorale dans les pays industrialisés. Si les exemples se situent surtout en France, nul ne peut nier que le phénomène d'occupation touristique engendre l'urbanisation selon des processus et des modèles de l'époque ; sans le tourisme, dans son sens large, la Côte d'Azur ne serait pas devenue la longue métropole littorale que l'on connaît aujourd'hui, passant par de multiples phases socio-économiques et sociopolitiques depuis plus d'un siècle, au point de devenir le modèle d'une vieille côte touristique et urbanisée.

. Le second dossier que nous ouvrons sera présent dans chacun des numéros à venir, de manière plus ou moins importante. En effet Urbanisme, Aménagement et Equipement illustrent fort bien à la fois le dynamisme azuréen d'aujourd'hui et la complexité d'un espace élaboré au fil des décennies.

Grande ville littorale ancienne, la Côte d'Azur est confrontée à des problèmes d'urbanisme (réorganisation des quartiers, transports...), de développement économique (technopole Valbonne, Centre d'affaires de l'Arénas), autant qu'à des problèmes d'équipement à prévoir (voir article de C. Techer-Moaran) ou à réaliser (stade Louis II à Monaco, Acropolis, équipements sportifs...).

Loïc ROGNANT

DOSSIER :
LE ROLE DU TOURISME DANS
L'URBANISATION LITTORALE
DES PAYS INDUSTRIALISES

RAPPORT U.G.I.

PRESENTATION

Les textes réunis dans ce dossier l'ont été à l'initiative de D. CLARY, professeur à l'Université de Caen. Ils étaient présentés par quelques géographes du tourisme comme rapport introductif au 25e Congrès mondial de géographie de Paris. Le thème proposé portait sur les liens entre le tourisme et l'urbanisation des littoraux dans quelques pays industrialisés. La France y apparaît, à juste titre, comme un laboratoire présentant tous - ou presque - les stades du développement urbain littoral engendré ou dominé par la ville.

Ces textes, inédits sous cette forme, ont plus de 3 ans d'ancienneté lors de leur publication aujourd'hui- Pourtant, reprenant M. Conan (colloque d'Arc et Senans, 1973) on peut ajouter ceci : "Leurs auteurs n'ont pas interrompu leurs travaux depuis lors et sans doute chacun situerait-il différemment sa contribution à une telle rencontre aujourd'hui".

On pourrait donc hésiter à publier ces textes. Tout texte écrit témoigne d'un moment dans l'effort collectif de transformation de la pensée, mais ceci ne justifie pas la publication et la diffusion systématique, au contraire cela invite à choisir des moments particuliers. La géographie du tourisme en général - et celle des littoraux touristiques plus particulièrement - est confrontée au défi de la maîtrise des processus d'évolution du phénomène d'ici l'an 2000. Cette maîtrise passe par une comparaison étroite et permanente de divers types, divers stades de développement. Mais elle ne peut être complète, complètement efficace que si elle fournit un véritable cadre d'évolution, une modélisation de référence. Il reste, à n'en pas douter, beaucoup à faire en la matière.

Les textes ont été regroupés en six volets

I Essai de typologie

II Du tourisme aux loisirs : la Côte Fleurie

III Le littoral centre-ouest-atlantique

IV Aménagement et tourisme : la côte Aquitaine

V La submersion de la Côte d'Azur

VI Région périphérique : la phase de jeunesse Costa Blanca (Espagne)

Le dossier n'a donc pas la prétention d'être exhaustif d'autant plus qu'il s'agit des seuls géographes français travaillant sur le problème. Recherches Régionales publiera dans le futur une étude sur la "Riviera Ligure". Pour le Languedoc-Roussillon on se reportera utilement au Bulletin de la Société languedocienne de géographie, n° 3-4, 1983 sur le "Tourisme en Languedoc-Roussillon" et pour l'Aquitaine à la Revue de géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest, n° 4, 1986 sur "Tourisme, Milieu et Société".

Loïc ROGNANT



1: 15 000 000

- AQUITAINE** littoraux étudiés (rapport UG I)
- * autres littoraux touristiques
- Zones industrielles
- Villes de + de 0,5 million

LITTORAUX TOURISTIQUES EN EUROPE OCCIDENTALE

I
ESSAI DE TYPOLOGIE PAR DES
GEOGRAPHES
FRANÇAIS DU TOURISME

par D. CLARY
Université de Caen

Dans tous les pays industrialisés, le littoral est devenu aujourd'hui un objet de convoitises. Parmi les pressions qui s'exercent sur lui, celles du tourisme se caractérisent à la fois par leur nouveauté, leur ubiquité, et, néanmoins, leur intensité inégale. Elles s'expriment par des pulsions brutales de l'urbanisation (station nouvelle) ou, au contraire, un grignotement insidieux de l'espace (mitage). Le rôle de cette activité comme moteur de mutation fonctionnelle du bord de mer, ainsi très variable dans l'espace et dans le temps, interpelle ; il pose d'abord la question des facteurs explicatifs de cette variabilité. Il conduit alors à essayer par ce critère une typologie des espaces littoraux. Enfin, à titre d'illustration, quelques études de cas seront proposées.

A - LE TOURISME, FACTEUR D'URBANISATION LITTORALE. CARACTERES GENERAUX

1 - Le tourisme, activité récente

Le tourisme balnéaire estival est apparu il y a deux siècles en quelques points bien desservis par les moyens de communication du temps, reliés ainsi organiquement aux capitales européennes. Elles constituaient les foyers émetteurs d'une clientèle attirée à la fois par le souci de sa santé et les plaisirs de la fête (Ostende, Brighton, Dieppe). Le séjour d'hiver sur quelques rivieras (France, Italie, et, plus modestement, Portugal) n'est guère plus ancien. Ces formes "préhistoriques" de la fonction touristique des littoraux ne concernaient donc que quelques lieux privilégiés. L'expansion réelle du phénomène date d'un peu plus d'un siècle, avec le développement des chemins de fer, puis celui des moyens de communication individuels.

C'est à dire que le tourisme est arrivé récemment sur des littoraux dont les "vocations" étaient déjà affirmées. Les hébergements et services de quelques ports actifs ont pu être utilisés dans une première étape, mais les stations, traduction et image des besoins nouveaux, ont été implantées sur les espaces de marais ou de dunes délaissées par les activités traditionnelles, à côté de celles-ci.

Toutefois, lorsque l'ensemble des mutations économiques qu'on appelle pour simplifier la révolution industrielle a bouleversé les conditions de travail et de vie en Europe, certaines de ces anciennes activités ont disparu (artisanat textile par exemple) ; d'autres ont été concentrées techniquement et spatialement (pêche, commerce maritime) ; l'agriculture littorale s'est transformée. Des espaces marginalisés sont devenus sous-occupés et disponibles. Le tourisme, dynamisé au contraire par ces transformations, est apparu fréquemment comme une activité de substitution.

Ainsi s'explique une première série de caractères du tourisme balnéaire : - c'est une forme d'aménagement perçue d'abord comme concurrente des formes traditionnelles ; on l'accuse parfois, à tort ou à raison, d'être responsable de leur déclin.

- c'est une forme progressive, en expansion continue, car en phase de jeunesse ou de maturité, installée à proximité des grands foyers économiques, et qui intègre les éléments les plus faibles d'une organisation héritée de l'espace.

2 - Le tourisme, activité ancienne

Un peu plus d'un siècle, c'est suffisant pour qu'un phénomène de société enregistre l'évolution ou les ruptures de celle-ci et que ses marques successives révèlent les étapes caractéristiques d'une mutation aboutissant à l'emprise et aux paysages actuels. Dans des cadres chronologiques mouvant selon les pays, trois grandes périodes peuvent être distinguées. Le "tourisme aristocratique" a suscité le modèle de la station balnéaire sur un espace vierge ou renouvelé. Ville des plaisirs imaginée pour une société idéale, elle ménage des lieux de rencontre et de récréation, elle organise le front de mer pour la promenade et le spectacle, avec, au point O, le casino et les grands hôtels ; la fantaisie de l'architecture privée se combine avec l'ordonnancement rigoureux du parti urbanistique. Cette cité nouvelle et temporaire est reliée à la capitale politique et économique par le cordon ombilical des moyens de communication et des médias. Le "tourisme bourgeois" qui lui succède jusqu'à la Seconde guerre mondiale est une phase de diffusion du modèle et, osons le mot, d'abâtardissement, pour l'usage de ceux qui n'ont ni les moyens ni les goûts de leurs prédécesseurs. Le lotissement de villas succède à la ville. En même temps cette vague d'occupation et non plus d'invention de l'espace déferle sur les centres existants et les enfle... Depuis trente ans nous vivons la période du "tourisme démocratique". L'essor du niveau de vie, la liberté du mouvement individuel, ouvrent l'espace aux vacances et/ou aux loisirs. D'autres formes d'hébergement, plus modestes (pavillons de type banlieue), plus pratiques (appartements) ou plus légères (camping-caravaning) se développent.

La conséquence de cette succession est double :

- d'une part chaque étape se caractérise par une extension nouvelle de l'emprise touristique, de moins en moins dépendante organiquement des sources de la clientèle. Cela est vrai à une échelle régionale : sur le littoral de la Normandie par exemple la conquête du Far West se lit avec précision (Côte Fleurie, Côte de Nacre, Côte du Cotentin). Cela est vrai aussi à une échelle internationale, avec la poussée vers le soleil et l'urbanisation des littoraux "neufs" des péninsules méditerranéennes.

Il arrive en outre que le télescopage de deux phases provoque des tentatives de conquête d'une portion de littoral vierge, par des formes héritées de la phase antérieure (ex. : Sardaigne) ; les phénomènes de ségrégation ne sont donc pas simplement la résultante d'une juxtaposition chronologique.

- d'autre part, à chaque époque, les réalisations anciennes doivent s'adapter pour ne pas vieillir -elles se démocratisent comme l'on dit- ou rénover leur image afin de maintenir un rayonnement qui serait vite contesté -le changement derrière les apparences. Dans le premier cas, l'espace urbanisé se renouvelle en lui-même ; dans le second, ce sont les pratiques qui se transforment ou se compliquent (manifestations sportives comme la plaisance, ou culturelles comme les festivals). Les deux solutions sont d'ailleurs le plus souvent combinées.

3 - Les mutations fondamentales récentes

Depuis les années 60, les sociétés littorales des pays industrialisés se trouvent confrontées à un ensemble de phénomènes qui provoquent, pour leurs milieux de vie et pour elles-mêmes, des mutations sans doute plus fondamentales et plus brutales que celles subies jusqu'à présent.

Les uns s'expliquent par la mondialisation de l'économie, depuis la fin des monopoles coloniaux, associée à la révolution des transports maritimes (course au gigantisme que la crise a fini par stopper, spécialisation des trafics, technique du rollon-roll off, multiplication des services de car-ferries entre façades proches). Il en résulte une croissance extraordinaire de certains organismes portuaires, digérant l'espace périphérique ou conquérant de nouveaux espaces sur la mer. Il en résulte également une littoralisation poussée des activités industrielles -les ZIP- en liaison organique avec les trafics maritimes (sidérurgie, chimie du pétrole), ou pour des raisons techniques (centrales nucléaires). Il en résulte enfin, à une autre échelle, l'apparition d'une véritable organisation des façades maritimes en système, interconnectés avec les autres systèmes maritimes du monde (A. Vigarié). Ces phénomènes expriment des objectifs prioritaires d'aménagement national. Le tourisme se trouve rejeté des secteurs ainsi concernés, ou, du moins, réduit à un rôle subalterne ; la pollution, le réseau des infrastructures organisé en dehors de lui, l'habitat permanent prioritaire qui s'étale en banlieues, annexe les anciennes stations, le relèquent sur les marges ou dans les interstices.

D'autres attestent, à côté des révolutions contemporaines, du désir de ranimer, de renouveler les activités traditionnelles en les adaptant aux conditions actuelles de l'économie. Il en est ainsi des activités d'exploitation de la mer nourricière, qu'il s'agisse des techniques nouvelles de pêche, d'une gestion rationnelle des fonds, ou des tentatives d'une mari-culture, fondées sur la recherche biologique, l'organisation des circuits d'approvisionnement et de distribution, et la mise en place de structures sociales et spatiales nouvelles (conchyliculture, aquaculture). De même le souci de profiter des conditions pédologiques, milieux dunaires ou marais, amendements marins et climatiques particulières aux littoraux, conduit à développer les cultures délicates sous des formes diverses : cultures légumières de plein champ en association ou non, cultures maraîchères, horticulture... Leur problème essentiel étant celui de l'usure des sols, les recherches se portent soit sur des types d'exploitation hors sol, soit sur l'exploitation de nouveaux territoires. La conséquence de ces phénomènes, sur terre comme sur mer, est la mise en défense d'espaces sur lesquels le tourisme est interdit de séjour ou mis sous étroite surveillance.

En troisième lieu, il faut observer dans tous les pays (depuis très longtemps en Angleterre, depuis une date récente -1973- en France, encore incomplètement en Espagne), la prise de conscience de ce que le littoral, comme l'exprime le rapport français de 1973, est un bien rare et fragile. Espace linéaire, donc fini, même si son extension en profondeur peut être variable selon les données topographiques, il est en outre le siège d'un certain nombre d'écosystèmes qu'on ne trouve nulle part ailleurs et qu'il convient de préserver. Des falaises, des dunes, des havres, aujourd'hui inventoriés par les services officiels ou, à défaut, des associations de bénévoles, constituent des réserves biologiques, ornithologiques, ou simplement des paysages de "beauté naturelle exceptionnelle" à respecter. Des mesures réglementaires diverses sont prises ou seront prises dans ce sens. Sur ces points encore le tourisme, au moins le tourisme de masse, fait figure d'intrus.

Enfin, avec l'explosion des vacances depuis vingt ans, puis la crise de l'économie et peut-être de la société de consommation, le tourisme lui-même appelle désormais trois attitudes complémentaires. D'une part le coût de l'anarchie dans laquelle il s'est développé suscite de plus en plus de réserves : coût économique du fait de sa concentration dans l'espace et le temps, coût social également par les atteintes paysagères et la privatisation de l'espace public qu'il entraîne parfois (l'évolution de la réglementation française sur les marinas et l'utilisation des lais de mer). D'autre part la nécessité d'une politique des loisirs pour tous apparaît désormais évidente ; la crise n'affecte que médiocrement les départs en vacances. Elle écourte ces dernières, perturbe les destinations et les modes d'hébergement ; mais la permanence des données globales comme la progression continue des loisirs, révèle qu'il ne s'agit plus seulement d'un aspect de la consommation accrue de services ; ils répondent à un besoin plus profond de remise en cause du mode de travail et de vie et des règles de fonctionnement de la société quotidienne. Enfin l'intérêt économique du tourisme, dans le contexte actuel, est particulièrement apprécié. C'est bien la seule affaire qui marche. Il apporte d'utiles devises à un certain nombre de pays (péninsules méditerranéennes ; France) ; il déverse une manne bienfaisante, par les consommations, les subventions et les investissements de l'extérieur, aux principales régions d'accueil.

Tous ces phénomènes conjugués s'exerçant en même temps et le plus souvent contradictoirement sur un même espace linéaire devenu un "espace-mirage", provoquent la définition de politiques de développement-préservation, c'est-à-dire d'aménagement. Celles-ci prennent, selon les cas et les pays, des formes diverses. Il peut s'agir de politiques sectorielles ou globales : le développement du tourisme est parfois l'objectif majeur (Languedoc-Roussillon), ou il s'intègre dans une problématique d'ensemble (Pays-Bas). Les échelles sont aussi très variables, des plans d'urbanisme locaux aux grandes options nationales, en passant par les schémas régionaux. Il serait trop long d'énumérer les procédures et les documents, mais un fait est évident : le littoral des pays industrialisés est couvert de schémas et de règlements de toutes natures, se juxtaposant, ou se chevauchant parfois. Le tourisme, comme pris au piège, est affecté de rôles spécifiques et des espaces correspondant lui sont en retour affectés. Quelle que soit la valeur des documents et l'habitude des pratiques, l'ère de la croissance anarchique est close. Mais son héritage n'est pas effacé : c'est donc en fonction de celui-ci et des aménagements actuels que nous allons essayer d'établir une typologie des espaces littoraux fondée sur le rôle du tourisme dans l'urbanisation littorale.

B - LES TYPES D'ESPACES LITTORAUX EN FONCTION DU RÔLE DU TOURISME DANS L'URBANISATION

Notre typologie repose volontairement sur les travaux des géographes français du tourisme. Nous n'avons pas voulu faire état de connaissances qui n'ont pas donné lieu à publication. C'est dire que l'inventaire est incomplet. Nous le présentons ainsi afin qu'il appelle des modifications, des compléments et des illustrations de la part de collègues d'autres nationalités.

Les travaux des géographes français du tourisme sont exemplaires pour notre essai. En effet, géographes qui s'intéressent aux paysages, c'est à dire aux formes d'occupation de l'espace, les décrivent, puis tentent d'en comprendre la genèse et le fonctionnement, ils sont géographes du concret, du cas. C'est l'originalité, la force -et peut-être la faiblesse- de cette géographie-là. Les tentatives de généralisation sont rares (Y. Barbaza, G. Cazes), celles de modélisation encore plus (J.M. Miossec). Nous essayons donc de classer ces études de cas.

Une première distinction s'impose immédiatement puisque nous avons pris soin de ne pas définir l'expression de "pays industrialisés". Dans notre propos nous incluons l'Espagne (et il faudrait ajouter l'Italie) dont le littoral a suscité plusieurs recherches, et, en suivant J.M. Miossec, nous sommes conduits à examiner les types de littoraux sur lesquels le tourisme intérieur est prépondérant, puis ceux des "pays voisins régulièrement visités", ou "de fréquentation traditionnelle" car l'Espagne est, selon les pays émetteurs, dans la première ou la seconde ceinture.

1 - Littoraux du "tourisme intérieur" majoritaire

D'emblée, il faut mettre à part les espaces littoraux peu urbanisés. Le rôle du tourisme y est donc en tout état de cause, limité.

Il ne peut s'agir de littoraux aux conditions géographiques (éloignement relatif des foyers urbains) et surtout morphologiques, défavorables (falaises, vallées encaissées). Ces types se rencontrent de part et d'autre du Pas-de-Calais, dans les secteurs de falaises en limite du Bassin de Paris et de celui de Londres, où à l'extrémité des péninsules occidentales projetées en mer. Observons en outre que, très souvent, du fait de leurs qualités "naturelles", ces espaces sont protégés par la réglementation.

Il peut s'agir d'autre part d'espaces intensément cultivés, donc bien tenus par une activité non urbanisante, n'offrant aucun attrait touristique particulier (côte rocheuse basse, polder...) c'est le cas, par exemple, du Val de Saire (Est Cotentin) ou de la Flandre maritime.

Tous ces types ont la caractéristique d'être ponctuels ou, au mieux, de faible extension linéaire.

Inversement, il est des espaces intensément urbanisés, pour d'autres raisons, où le tourisme est exclu ou submergé. Il s'agit des grands foyers portuaires, urbains et industriels qui bordent le Northern Range ou la façade anglaise. Trois formes discrètes du tourisme y apparaissent toutefois : le passage, car ces pôles sont des nœuds de circulation ; le tourisme industriel ; et des formes de "récupération" ou de "maintenance" pour les besoins de la population locale (cf. C. Poinot, Colloque franco-espagnol sur les espaces littoraux. Madrid, novembre 1981).

Partout ailleurs le tourisme joue un rôle important, sinon prépondérant, dans l'urbanisation.

Les "vieux littoraux" sont en quelque sorte les noyaux durs de l'urbanisation touristique. Il s'agit des secteurs sur lesquels se sont implantées les premières grandes stations au début ou au milieu du XIXe siècle. Elles ont gardé la dignité qui convient à leur âge, mais leurs gestionnaires ont su, parfois sous la pression extérieure, les adapter sans cesse aux goûts nouveaux. Les conditions historiques ou nouvelles mais aussi l'origine et la structure de la fréquentation présente, obligent à distinguer trois cas, ou peut-être quatre, si les arguments le justifient.

a) Les sites ponctuels constitués par une station ou une agglomération : le Touquet, Dinard, la Baule, Biarritz... Bournemouth.

b) Les façades constituées d'un chapelet de stations, complémentaires aujourd'hui, dans lesquelles la fréquentation nationale l'emporte, même si un point brille davantage par sa renommée internationale : Côte Fleurie avec son équivalent, en face, celle du Sussex.

c) Les façades recevant une clientèle internationale par leur renommée et leur climat (Côte d'Azur) ou parce qu'elles constituent la "tombée" naturelle d'une clientèle issue des concentrations industrielles et urbaines du cœur de l'Europe (Côte belge). Peut-on rassembler ces deux façades ou faut-il les distinguer ?

Les littoraux de conquête touristique récente, c'est-à-dire bourgeoise et/ou populaire, sont extrêmement divers, car de nombreux facteurs interfèrent. Nous en proposons trois sous-types dans cette approche :

a) Il convient sans doute de mettre à part les littoraux de proximité d'agglomérations. Envahis régulièrement en fin de semaine par la clientèle locale dès la fin du XIXe siècle, ils ont été urbanisés le plus souvent sans cohérence. Ils continuent à l'être aujourd'hui, soit par disparition des derniers vides, soit par épaissement du fait à la fois du développement des loisirs et de l'exurbanisation.

On les trouve partout : la Côte de Nacre au nord de Caen n'en est qu'un exemple.

b) Les littoraux de grignotage plus ou moins complet, plus ou moins intense, sont ceux qui se trouvaient, jusqu'à une période récente, dans les "trous" (zone d'ombre) du maillage urbain. Ils sont désormais atteints par la diffusion, la dilution du tourisme, et ils se trouvent le plus souvent disponibles, avec la crise des anciennes structures rurales qui lâchent un espace qu'elles ne peuvent plus gérer. Il s'agit par exemple de la Côte centre-atlantique ou de la côte ouest-Cotentin.

c) Il est enfin des littoraux discontinus lorsque les conditions naturelles ont (heureusement) empêché une extension linéaire de l'urbanisation. Celle-ci a donc gardé une relative discrétion, d'autant que les espaces intercalaires correspondant au type 1) a) sont fréquemment protégés : Bretagne nord. On retrouverait ce type en Cornouaille anglaise.

Le dernier type est constitué par les fenêtres du littoral français, encore sous-occupées jusqu'au début des années 60, et qui sont devenues zones d'intervention pour une mission interministérielle d'aménagement dans un objectif prioritaire national de mise en valeur touristique : côte Languedoc-Roussillon et côte Aquitaine.

2 - Littoraux de conquête internationale récente

La typologie sera vite dressée dans la mesure où seule l'Espagne a fait l'objet de recherches par les géographes français, et encore certains secteurs ne sont-ils pas "couverts", comme la côte Cantabrique où ceux que le tourisme n'a pas encore touchés.

Nous distinguons donc :

- les littoraux mûrs, c'est-à-dire ceux que l'irruption du tourisme international a concernés en premier et qui évoluent ensuite à la fois par la modification de la demande extérieure et par une fréquentation accrue d'estivants nationaux. La Costa Brava en est le type même qui accueille en effet à la fois les étrangers venus par avions-charters, ceux qui franchissent la frontière avec leurs véhicules personnels, et les vacanciers de Barcelone et de Madrid ; d'où, à côté des hôtels, le développement des résidences secondaires et des campings.

- les littoraux jeunes sont ceux qui, nés dans une phase postérieure, ont encore l'attrait de la nouveauté relative, où le tourisme international de groupe demeure majoritaire, et où tous les objectifs prévus dans la phase initiale n'ont pas encore été atteints. Il s'agit de la Costa del Sol et de la Costa de la Luz, toutes les deux en Andalousie.

- les littoraux en gestation sont ceux dont le développement est juste amorcé. La Costa Blanca, avec le littoral de la Mar Menor, en est un exemple.

NOTE

La liste des publications des géographes français sur ce thème occuperait plusieurs pages. Evocation en a été faite par ailleurs (Revue de géographie de Lyon, 1984). Précisons par grands secteurs :

- Littoral Pays-Bas, belge" France de la frontière belge à la Somme : J.M. Devailly, E. Flament. Nous annexons également, bien qu'il ne soit pas géographe, C.Poinsot.

- Littoral normand ; D. Clary

- Bretagne : H. Flatrès-Mury ; N. Piriou

- Littoral Centre Ouest Atlantique : 3. Renard. Différents auteurs des Cahiers Nantais

- Aquitaine : M. Cassou Mounat, P. Barère

- Côte Basque : P. Laborde

- Languedoc : B. Vielzeuf, J. Soulier

- Provence-Côte d'Azur : L. Rognant

- Corse : J. Renucci

- Espagne : Y. Barbaza, D. Dumas, Ch. Mignon, F. Fourneau

- Italie : L. Rognant

II
DU TOURISME AUX LOISIRS : LA
COTE FLEURIE, FAÇADE
LITTORALE DE PARIS

par D. CLARY
Université de Caen

Le secteur que nous évoquons ici a déjà fait l'objet, bien que traité dans un ensemble plus vaste, d'une communication internationale (Congrès de la Commission de géographie du tourisme et des loisirs. Edimbourg, janvier 1953). Nous nous contenterons d'évoquer quelques thèmes majeurs permettant de comprendre l'évolution d'un système et son fonctionnement.

1) L'invention

Elle résulte de la conjonction d'une demande initiale et d'une offre susceptible de la satisfaire. La demande est celle de la société qui entoure le pouvoir, après 1830, puis 1831. Orléanistes, puis bonapartistes, portés par les soubresauts politiques à un sommet inespéré, rêvent d'imiter les mœurs de l'aristocratie anglaise, fréquentée au temps de l'exil, qui se retrouve en été à Bath ou Brighton. Les ports de la côte normande (Dieppe, le Havre, Honfleur, Trouville) sont à ce moment les mieux reliés à Paris. Ils constituent la première étape du développement. La nature fait que, à proximité du dernier cité, s'étalent des espaces de marais et de dunes, inutilisés, disponibles. Lorsque la fréquentation se fait trop forte dans les ports aux sites exigus et qu'il apparaît bon à l'élite sociale de ne plus se mêler au commun, et d'innover, c'est sur ce sable que les rêves se fondent. Le nœud entre la demande et l'offre est alors constitué par une société qui se charge à la fois de viabiliser les terrains, de les vendre, ainsi que de créer les premiers équipements au cœur image de la station (casino et grand hôtel) ; c'est le cas à Deauville, Villers. A Cabourg une scission s'opère rapidement entre les deux fonctions. A Houlgate ce sont deux sociétés juxtaposées, l'une protestante et l'autre catholique, qui se mettent en place.

La société d'exploitation nous permet d'appréhender le système et son fonctionnement. Elle se compose toujours de trois ingrédients : financier (s) pour alimenter la machine au départ (acheter les terrains, investir dans les équipements et profiter de retombées, car c'est bien une opération spéculative qui est lancée, comme celles qui s'opèrent en bourse ou celle que réalise Haussmann au même moment) ; personnalité (s) proche (s) du Roi ou de l'Empereur, pour assurer garantie et renommée \ écrivains, journalistes, peintres, capables de vanter les mérites des lieux et donc, chargés de la publicité. Le système est, en réalité, un système de relations. Il s'agit avant tout de relations matérielles. Cette côte, déjà proche, est aussi reliée par le chemin de fer à la capitale dès la naissance des stations balnéaires. Il s'agit de relations sociales ; c'est la société des salons de Paris qui se déplace à la mer en été, et tient toujours salon. Les terrains ne sont vendus qu'à des amis ou des relations. Enfin le relation avec l'extérieur s'établit par les médias du temps : les tableaux, les articles de journaux déterminent où il faut aller afin d'être reconnu pour ce que l'on veut paraître.

2) Une évolution maîtrisée

Il est toujours difficile d'apprécier ce qui revient aux hommes ou aux données naturelles (ici la proximité des grands pôles émetteurs) ; mais parmi les données figure aussi le handicap du climat normand, en référence aux normes contemporaines du climat de villégiature. Il n'empêche pas la Côte Fleurie de tenir une place bien particulière dans la géographie de la fréquentation touristique. C'est donc que la part des hommes n'est pas négligeable. Le principe d'action est simple puisque la Côte Fleurie est au plus près des grands foyers de clientèle, elle subit dans les premières l'évolution de la demande, caractérisée depuis un siècle par la démocratisation, c'est à dire l'accès aux vacances ou aux loisirs de populations de plus en plus nombreuses, et de plus en plus modestes ; il faut donc satisfaire celles-ci sans perdre l'image qui a attiré les premiers estivants et c'est aussi à cause de cette image que les nouveaux arrivent si nombreux. Les applications ne sont pas toujours aisées. Pour suivre la

demande il faut adapter les équipements. Distractifs: au casino et aux concerts s'ajoute très vite le théâtre, lyrique ou non, qui connaît son apogée au début du siècle, puis viennent les clubs et les "boites" ; aujourd'hui la saison se prolonge par 1rs festivals. Sportifs: les golfs, les tennis, se développent et se démocratisent ; la plaisance provoque la naissance de Port Deauville et Cabourg-Houlgate qui rêvent toujours d'un port à l'embouchure de la Dives ; les courses de chevaux sont un modèle de cette adaptation permanente : voulues par Morny, elles culminent toujours avec la "saison" à Deauville... Mais le pari mutuel ouvre à la plèbe les plaisirs réservés. D'hébergements: à côté des hôtels luxueux et des grandes villas apparaissent les pavillons plus modestes et même les campings-caravanings, nécessairement sur les marges ; puis après une phase d'hésitation vers 1960-1970, un véritable renversement s'opère : grâce à des promoteurs nationaux qui inventent sur la côte normande l'appartement vendu sur plan et payé au fur et à mesure des travaux (ce qui réduit les coûts de trésorerie et permet le meilleur marché), l'offre désormais précède la demande en matière de logement ; elle facilite surtout l'expression d'une demande potentielle, que la grande villa rend impossible et le pavillon difficile : celle des loisirs, du week-end ou de quelques jours, au gré de la fantaisie. Génie des affaires : cette offre est proposée au moment où s'achève l'autoroute et où le turbo-train rapproche également la côte de Paris. Ajoutons qu'elle est, en plus, jusqu'à ces dernières années, une bonne affaire : la demande est si abondante et si pressée qu'un petit appartement achevé se revend avec un bénéfice confortable par rapport à son prix d'achat, même actualisé, sur plan. Il peut donc être cédé lorsque les goûts changent ou que la famille évolue. Par rapport à la villa, héritage parfois encombrant ou bien dont il faut assumer l'entretien, et qui occupe beaucoup de temps libre, l'appartement facilite d'autres pratiques de la station : il est synonyme d'indépendance, de liberté... et de confort (chauffage). Avec le recul du temps, ces adaptations n'apparaissent plus originales. Il en est de même d'une mode qu'on lance, et qui est copiée. Est-ce un hasard si le monokini est apparu d'abord à Cabourg (et pourtant le climat...) ? Si les promoteurs ont opéré à Cabourg et Villers ? Et si Deauville polarise l'attention du monde des courses en plein mois d'août ?

Avec les courses nous sommes dans la permanence, celle-ci est assurée également par un certain nombre d'éléments subtils, difficiles parfois à cerner. Tout préserve le charme discret de la (haute) bourgeoisie : les villas de style normand, le paysage symbolique du Pays d'Auge rural, qui forme l'écrin des stations ; l'ambiance à la fois familiale, familière, détendue, mais aussi de bon goût (des panneaux rappellent discrètement que les chiens et le pique-nique sont interdits sur les plages). Ce qui assure surtout la permanence est la présence de quelques grandes (au sens qualificatif et quantitatif) familles qui donnent le ton et suscitent, le cas échéant, en leur sein, des "locomotives" pour innover, renouveler sans excès. D'où cette impression que tout le monde se connaît et se retrouve en quelques lieux qui sont les points forts de l'équipement : "Vous ne faites rien ici ? On ne vous voit jamais au golf, aux bals du casino, vous ne montez pas à cheval non plus", s'étonnait déjà auprès de cet original de Swann une "jeune fille en fleur", il y a 70 ans. L'art de ces stations, en définitive, est d'avoir su, à toutes les époques, imposer aux prétendants, comme un rite d'initiation, la nécessité de se montrer en des lieux sacrés, dont elles constituent le temple, et cela même alors que les dieux du soleil suscitent sans cesse de nouveaux cultes loin de ces rivages.

3) La production du tourisme

Les agents apparaissent divers dans leurs structures juridiques, mais si l'on pouvait connaître les hommes derrière les façades, retrouverait-on fréquemment les mêmes. Le système n'a pas changé depuis un siècle... ou si peu. Il faut toujours des financiers. Ces sont

les banques qui interviennent pour les investissements lourds (Port-Deauville), participent à la production d'appartements, ou, à travers des compagnies internationales, reprennent la gestion de grands hôtels en difficulté (Cabourg). Les hommes politiques ont un double rôle ; près du pouvoir central ou régional, ils peuvent aider à la réalisation des structures de liaison nécessaire (autoroute), repousser un projet industriel qui leur paraîtrait néfaste (port pétrolier du Havre au Parfond) et arracher au dernier moment un projet de marina avant que s'exerce l'effet d'une circulaire produite par eux-mêmes ; gestionnaires municipaux et familiers des salons parisiens, ils savent accueillir les amis, animer la saison et les structures locales de production (office du tourisme). Ainsi fonctionne Deauville. Cabourg pendant une dizaine d'années est revenue à ses sources, avec à sa tête un directeur de music-hall célèbre, qui a su "remonter" la situation comme un spectacle. Spectacle... C'est le rôle des médias de le révéler, en suivant les célébrités qui passent, auteurs, chanteurs, peintres, chargés de faire de la publicité en entretenant la leur, et tous les autres qui les entourent viennent les voir, attirés par le spectacle et le suscitant par là même.

Il s'agit donc bien toujours d'une opération, au cœur du système économique ou de prestige. Il est deux différences par rapport au XIXe siècle : d'une part, les sociétés de production sont devenues très diverses, car de plus en plus de producteurs ont été attirés ; d'autre part, autour et à côté d'elles, la clientèle, qui vient simplement en vacances ou en week-ends, pour se reposer ou se divertir, est aussi devenue de plus en plus abondante et composite.

Dans ces conditions, il est difficile d'estimer la fréquentation et de la caractériser en quelques mots. "L'élite du rebut" ou "le rebut de l'élite", telle que M. G. Michel a défini en 1923 celle qui assure le spectacle ne constitue qu'une infime minorité des 400 000 estivants en séjour. La clientèle internationale aussi devenue très minoritaire (un peu moins de 15 % semble-t-il), davantage attirée désormais par la Côte d'Azur ; elle ne s'accroît brièvement par le haut que pour les courses et la vente des yearlings. Par contre, 50 % de la fréquentation sont assurés par des familles d'habitues, résidents de la région parisienne, des agglomérations de la Basse Seine ou du Nord, et parmi eux, plus des trois quarts appartiennent aux milieux d'affaires, professions libérales et cadres. Lisant des noms derrière l'activité, on retrouve les descendants de grandes familles nobiliaires et des hommes d'affaire du Second Empire : c'est cela, la permanence. Le reste (35-40 %) est fourni par des catégories plus modestes, moins fidèles, en hôtels, meublés ou campings, ou bien chez des parents et amis.

A côté de ce séjour, 20 ou 35 % de la fréquentation instantanée sont apportés par le passage : Parisiens des pointes de festivités, régionaux en promenade, étrangers "descendant" le long du littoral.

Depuis quelques années, cette "saison" n'est plus qu'un moment fort dans une fréquentation beaucoup plus étalée. L'animation commence avec Pâques ; elle renaît sporadiquement lors des beaux et longs week-ends de printemps. En juin l'effervescence s'accroît brusquement et si elle culmine en août, elle ne s'éteint qu'après les festivals ; certaines villas ne ferment qu'à la Toussaint ; elles rouvrent timidement à Noël. L'autoroute, le turbo-train, les appartements, les équipements sportifs également, permettent une fréquentation de loisirs différente de celle de l'été : moins familiale, plus jeune, plus dynamique, plus mobile dans son ensemble, elle est formée aussi, pour une petite partie, de personnes plus âgées, aux revenus plus modestes, qui sont parvenues, par l'appartement, à réaliser le rêve de la résidence secondaire.

4) Le rôle du système dans l'organisation de l'espace

Il faut l'interpréter à plusieurs niveaux. Au plus élémentaire, le parti urbanistique établi au XIX^e siècle se lit encore avec netteté. Le plan radio-concentrique de Cabourg, celui étoile de Deauville à l'est, quadrangulaire à l'ouest, comme à Villers au pied du vieux village, expriment un rêve sans contraintes. A Houlgate, il a fallu composer avec le relief en étageant les maisons parallèlement au rivage, avec deux points de convergence (l'Eglise et le Sporting-Club), et les dispersant sur les versants de la vallée. A Trouville, la plage occupée, même avec l'annexion de Hennequeville, le tourisme s'est adapté aux rues tortueuses de la vieille ville, puis a conquis le plateau. Dans la phase contemporaine, la démocratisation de la résidence secondaire, l'apparition des campings provoquent l'urbanisation des espaces latéraux à Cabourg et à l'ouest de Deauville et épaississement du ruban balnéaire (vallée du Drochon et de la Touques, plateaux à l'est de Trouville). Par contre le développement de la fréquentation de loisirs par l'appartement, tout en accentuant les phénomènes précédents, incite également à la transformation ponctuelle du centre ville, remplaçant une vieille villa et son jardin par une résidence dont le style extérieur tente de s'adapter à l'environnement (Deauville), ou tranche avec celui-ci (Cabourg). La pression sur ce centre s'accroissant, à Deauville et Trouville, ce sont parfois des îlots d'habitat permanent qui disparaissent, et la population relogée à la périphérie contribue à son tour à l'urbanisation en profondeur, entre les infrastructures dont l'extension est aussi devenue indispensable (services de sécurité, zones artisanales, assainissement, etc.). Là encore prennent place les résidences de retraités ou d'actifs travaillant ailleurs, mais attirés par le cadre.

A un niveau supérieur, trois ensembles apparaissent. Honfleur, isolé au bord de l'estuaire, est une petite ville complexe ; l'activité portuaire et industrielle explique l'importance de sa population ouvrière (40 % des actifs), mais la médiocrité du bassin d'emploi révèle les difficultés de cette fonction : une bonne part de ces actifs migrent quotidiennement vers la zone industrielle du Havre. C'est aussi une ville touristique, séjour des peintres, point de passage obligé pour de nombreux visiteurs ; autour du point d'ancrage du vieux bassin, l'aménagement du centre ville a révélé des trésors d'architecture, et permis le développement du marché des appartements en résidences secondaires. L'agglomération de Deauville-Trouville est le cœur géographique et fonctionnel du littoral. C'est elle qui donne le ton. La querelle, entre les deux guerres, des deux stations rivales et jumelles est oubliée, pour un fonctionnement complémentaire à trois : Deauville, la station phare, reliée au monde entier par son aéroport, la plaisance, et ses festivités, Trouville, la ville animée et commerçante, Touques, la tranquille aux portes du monde rural. A l'ouest, Cabourg-Houlgate, autres sœurs jalouses, malgré des réponses différentes aux sollicitations contemporaines, forment le troisième ensemble, déjà influencé par la proximité de Caen, recentré (autrefois ?) par la présence de l'usine métallurgique, stations familiales et bourgeoises, l'une plus animée et l'autre plus tranquille. En tout état de cause, la crise industrielle nécessite une réponse unanime.

Au niveau ultime, il s'agit là d'une façade. Une unité par la complémentarité des fonctions d'hébergement et d'animation, et par l'existence d'un double marché de l'emploi : un permanent dont le tertiaire regroupe 70 % des actifs, un saisonnier qui multiplie l'effectif par 5 en été. Celui-ci se caractérise par un recrutement national pour le personnel d'encadrement, lequel effectue fréquemment une saison d'hiver en montagne et celle d'été sur la côte normande ; un certain nombre de commerces parisiens de haut de gamme se déplacent avec leur clientèle, tandis que ceux de base se renforcent de l'apport de services des Villes régionales. Le recrutement saisonnier est également régional ou local (emplois à temps partiel) pour la pléthore des sans-grade et des petits métiers. Il n'est pas étonnant dans ces conditions que le taux de chômage local suive à l'envers les fluctuations de la fréquentation touristique. Cet ensemble trouve encore sa cohérence comme zone tampon entre la Basse Seine et l'agglomération caennaise qu'il sépare sans doute plus qu'il n'unit. Il se présente comme la bordure maritime d'une entité Pays d'Auge, qu'il irrigue par les résidences secondaires et les haras qu'il disperse, par les circuits de promenade, de randonnées, ou de vente de produits fermiers, que pratiquent les estivants. Unité enfin comme façade littorale de Paris bien plus que morceau de la Basse Normandie ; c'est à la capitale que tous les réseaux la relient en effet, qu'ils soient de fréquentation touristique, bancaires (investissements) ou culturels (y compris par les médias), qu'il s'agisse du développement de la fonction de retraite, ou de la résidence semi-permanente pour des cadres supérieurs et des hommes d'affaire de plus en plus nombreux (un long week-end, du vendredi au mardi, dans la résidence à la mer, une courte semaine dans l'appartement parisien qui tend à devenir "de fonction"). Ce type d'organisation d'espace nous révèle les contradictions entre la conception de la région géographique classique, un tout homogène et continu, et celle que nous dessinent les flux, susceptibles de relier deux fragments séparés par un espace neutre. Mais cette contradiction fait exister la Côte Fleurie.

III
LE LITTORAL CENTRE-OUEST
ATLANTIQUE : UNE ANCIENNE
FAÇADE AGRICOLE VOUEE AU
TOURISME FAMILIAL DE MASSE

par J. RENARD
Université de Nantes

Entre les estuaires de la Vilaine au nord et de la Gironde au sud, la façade littorale, baptisée, faute de mieux, du "centre-ouest atlantique" entre Bretagne et Aquitaine, s'étend sur un linéaire de plus de 700 km. Elle concentrerait près de 20 % des séjours de vacances des littoraux français, soit plus de 3 millions de séjours, c'est dire son importance quelquefois sous-estimée. Il s'agit de la seconde région d'accueil après les rivages méditerranéens.

Si l'activité balnéaire est un fait ancien sur ce littoral, elle est longtemps restée secondaire et limitée à un petit nombre de stations. Ce n'est qu'à partir de 1960 que l'irruption brutale d'un tourisme de masse va bouleverser l'économie régionale et transformer les rapports avec les activités traditionnelles.

Cette addition de deux grandes phases touristiques aux caractères très différents explique les traits originaux du fait balnéaire sur ce littoral. Il en est résulté des associations particulières d'effets par le jeu combiné des rapports entretenus avec les milieux naturels et humains. On comprend ainsi les visages quelquefois contradictoires du tourisme balnéaire de la région analysée ici, et les difficultés à dégager son unité.

1 - Les facteurs explicatifs du visage du tourisme balnéaire entre Vilaine et Gironde

Dès le début du XIXe siècle on a des témoignages de la pratique des bains de mer, notamment aux Sables d'Olonne et à Noirmoutier. La villégiature apparaît dès avant le milieu du siècle en relation avec la présence d'une aristocratie régionale importante et la bourgeoisie des bourgades de l'intérieur. Mais c'est l'arrivée du chemin de fer qui, ici comme ailleurs, sera le facteur décisif. C'est ainsi que vont naître les stations de la Baule (1879), de Royan, Saint-Gilles Croix de Vie, les Sables d'Olonne, Pornic.

Jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale le fait balnéaire se limite donc à quelques stations urbanisées, à une clientèle aisée issue pour l'essentiel de l'arrière pays proche et à des équipements et hébergements destinés à satisfaire cette clientèle : casino, golf, champ de courses, hôtellerie de classe, reblais de villas cossues... Si entre les deux guerres quelques petites stations sont nées à partir d'anciens villages, comme Saint-Jean de Monts ou la Tranche sur Mer, il ne s'agit que de prémices. Partout ailleurs, et même dans ces villages, la vie rurale traditionnelle des littoraux n'est pas modifiée. Selon l'heureuse formule de Papy les côtes sont occupées par des "paysans de la mer", petits agriculteurs pratiquant des cultures délicates de légumes et de vigne ou une polyculture de subsistance, associées à l'utilisation de la mer par la culture du sel et l'élevage des coquillages, mais aussi le ramassage sur les estrans. Les ports de pêche sont rares et la grande majorité de la population tourne le dos à l'océan. Même dans les îles, sauf à Yeu, il suffit d'observer les dispositions de l'habitat rural pour en avoir confirmation.

L'isolement et l'éloignement du littoral vis à vis des grands centres urbains, et notamment les îles (Noirmoutier, Ré, Oléron et Yeu) expliquent aussi les retards relatifs dans les équipements touristiques et la fréquentation balnéaire. Ce n'est pas une coïncidence si les deux stations anciennes les plus importantes de la région sont la Baule et Royan et si elles sont liées à la présence respective de Nantes et Bordeaux.

En outre, le milieu naturel n'offre pas non plus d'attraits particuliers susceptibles de concurrencer les littoraux alors plus fréquentés étant donné les caractères sociaux et l'origine géographique de la clientèle. Il s'agit de côtes basses ou alternent de vastes rentrants de marais et d'estuaires envases peu propices au tourisme et de longs cordons dunaires vagues, mai fixes et déserts, coupés par de rares secteurs rocheux toujours modestes.

Il faudra attendre les années soixante pour que le désenclavement du littoral se tasse et que la combinaison d'un climat estival souvent très ensoleillé et peu arrosé, de longues plages de sable découvrant largement à marée basse, de dunes couvertes d'une forêt de pins et de hêtres verts mise en place pour l'essentiel au siècle dernier, soit valorisée et reconnue par une nouvelle clientèle familiale accédant aux loisirs et notamment au camping.

2- Les formes d'urbanisation touristique

L'histoire et les conditions du milieu expliquent ainsi les caractères composites du tourisme balnéaire de ce littoral et la juxtaposition de formes qui ailleurs n'existent guère. Ici, plus qu'ailleurs sans doute, les années soixante ont marqué une rupture fondamentale dans les rythmes, l'intensité, les localisations et les modalités du développement balnéaire. Ce fait est important puisque l'ouverture du littoral aux initiatives touristiques est contemporain de l'accès de nouvelles couches sociales aux vacances et du rôle fondamental joué par l'automobile. Cette simultanéité, qui va avec le malaise de l'économie rurale locale, va favoriser l'étalement des formes nouvelles de l'urbanisation touristique et donner une image sociale du littoral. Pour l'essentiel c'est le lieu de vacances de familles aux revenus modestes, pratiquant le camping ou la location meublée chez l'habitant, originaires des banlieues de la région parisienne et des agglomérations ouvrières du nord et de l'est.

Depuis, cette image s'est quelque peu atténuée avec la multiplication des résidences secondaires des classes moyennes, la présence de quelques stations anciennes qui entendent conserver leur prestige, type la Baule, et des efforts de nombreux responsables qui estiment cette image dévalorisante, mais elle caractérise encore le littoral vendéen et de Charente Maritime.

En réalité les visages du littoral sont variés et l'on peut distinguer au moins quatre types de paysage balnéaire résultant de l'ancienneté et des modalités des implantations.

Les vieilles stations balnéaires, nées au siècle dernier, dont le type est les Sables d'Olonne. Elles sont toutes organisées autour du point d'attraction que constitue le front de mer ou remblai. Elles sont toutes en voie de restructuration interne avec l'aménagement d'un front d'immeubles remplaçant les anciennes villas, l'exemple étant venu de la Baule. Elles débordent toutes aujourd'hui sur les territoires voisins et elles constituent des agglomérations multi communales dont les difficultés d'aménagement résident dans les accords les politiques municipales. Mais si toutes peuvent accueillir plusieurs dizaines de milliers d'estivants et si toutes sont de plus en plus des lieux privilégiés de retrait, chacune a un visage particulier modèle par sa longue histoire. Elles sont six : la Baule, Pornic, Saint-Gilles-Croix de Vie, les Sables d'Olonne, la Rochelle et Royan.

- Les stations nées, souvent entre les deux guerres ou les années cinquante, d'anciens villages situés à quelque distance du rivage. Elles sont caractérisées par l'inévitable boulevard de la mer, reliant le vieux bourg à l'océan, et au bout duquel se met en place une longue façade balnéaire. Le prototype en est Saint-Jean de Monts.

- Les ensembles immobiliers récents, nés en pleine nature sur la dune vierge, et sous l'impulsion d'un seul aménageur. Les prototypes sont cette fois les grands ensembles du promoteur Merlin, dont le premier exemplaire apparaît sur la côte vendéenne en 1969 sur la commune de Saint-Hilaire de Riez. Ils constituent de véritables stations sans rapports avec la trame communale et vivent en circuit fermé. C'est un puissant facteur de banalisation du tourisme.

- Entre l'habitat traditionnel des villages et des bourgs et les stations proprement dites, s'étalent désormais d'immenses lotissements pavillonnaires qui comblent les "trous" et qui tendent à se rejoindre sous forme d'un ruban continu. Ils constituent des déserts dix mois sur douze et on hésite à leur accoler le terme urbain. Certains sont en toile, ce sont les campings, d'autres en dur et en béton. Le pays de Brem, la corniche de Sion, la presqu'île d'Arvert, le littoral de Saint-Brévin à Bourgneuf sont les plus représentatifs de ce type "d'urbanisation" .

On assiste donc depuis 1960 à une consommation boulimique d'espace par le tourisme et les activités qu'il engendre sans aucune commune mesure avec la dynamique antérieure. Une étude officielle récente a constaté que les rivages naturels n'occupaient plus que 14 % du littoral de Loire Atlantique, 49 % en Charente Maritime et 64 % en Vendée. Dans ce dernier département la présence de vastes forêts domaniales sur le littoral a préservé jusqu'ici de vastes espaces, on a même parlé du dernier "gisement vierge" '. Mais les projets ne manquent pas.

Au total il y a donc sur le littoral d'entre Vilaine et Gironde, et c'est ce qui fait son originalité, une étonnante juxtaposition d'aménagements balnéaires conduisant à une diversité des niveaux des équipements et des types de clientèle, même si domine, hors de quelques stations anciennes qui ont d'ailleurs du mal à s'adapter ou qui tentent de faire revivre le passé, un tourisme familial de groupes sociaux à revenus modestes.

3 - De la vie agricole à la vocation balnéaire

Hors des deux grands estuaires industrialo-portuaires de la Basse-Loire et de la Gironde, et secondairement de l'agglomération de la Rochelle-la Pallice, l'ensemble du littoral est voué dans les discours et dans les faits à une vocation balnéaire de plus en plus affirmée chaque année.

On a déjà expliqué les mécanismes de cette évolution et le rôle perturbateur joué par l'activité dynamique du tourisme sur les activités traditionnelles du littoral régional, aussi n'y revenons nous pas. L'effet de concurrence joue différemment selon les secteurs économiques et le type de tourisme. Il est aisé à comprendre pour l'agriculture, touchée de plein fouet par la spéculation foncière, et qui ne peut que disparaître si l'on ne prend pas des mesures draconiennes pour assurer à temps son maintien par une réorganisation du foncier et des droits à construire. Il est plus complexe, mais tout aussi présent, dans les autres domaines de l'activité économique , notamment dans l'industrie qui voit les capitaux régionaux lui préférer le tourisme plus rémunérateur à court terme. Quant aux activités liées à la mer, notamment l'ostréiculture et la mytiliculture qui, un temps, ont largement pu bénéficier de l'apport de la clientèle touristique, elles sont désormais fragilisées par les risques réels de pollution (qualité des eaux) et les concurrences sur l'espace.

Afin de sauvegarder l'essentiel il serait plus que temps d'établir les schémas d'utilisation de la mer dont on parle depuis longtemps en baie de Bourgneuf et sur le littoral charentais.

La concurrence s'exerce aussi par les choix opérés par le secteur public et par les élus. A cet égard la transformation des structures socioprofessionnelles des populations actives entraîne inéluctablement la vocation balnéaire. Tout cela a déjà été dit sur ce littoral comme pour d'autres . Mais le processus nous paraît devoir être ici plus dangereux parce qu'il n'y a guère d'activités économiques concurrentielles. Nous sommes dans une région rurale où l'économie agricole n'offre que peu d'emplois, une région qui est globalement sous-industrialisée, un espace trop loin des centres de décisions, mal relié au reste du pays, aux handicaps nombreux. Aussi le tourisme paraît être la panacée. Le fait est éclatant dans les îles, et la construction de ponts reliant Oléron et Noirmoutier au continent et bientôt Ré ne fait que précipiter ces îles vers le tout-tourisme et accélère le déclin de l'agriculture.

Toute la façade du centre ouest atlantique vit désormais au rythme saisonnier du fan balnéaire. Or, en dépit des efforts, la saison reste courte, deux mois tout au plus, d'autant que les formes très composites d'accueil et d'aménagement interdisent une véritable politique. Chacun tire à lui la couverture. L'analyse des POS est très révélatrice, chacun entend urbaniser au maximum, aux dépens de l'environnement et des sites. Contrairement à d'autres littoraux il n'y a pas encore d'hébergements banalisés, l'hôtellerie s'étiole, les campings les mieux placés disparaissent au profit de lotissements de résidences secondaires vides onze mois sur douze. Aussi tout le littoral vit-il au rythme des constructions et toute crise dans le secteur du bâtiment est assimilée à une catastrophe.

Aussi, face aux dangers de la mono activité, les pouvoirs publics ont tenté de réagir. En 1971 a été mis en place un organisme d'études et de propositions couvrant l'ensemble du secteur du centre ouest atlantique. Il s'agit de l'Atelier du Littoral de Centre Ouest Atlantique (ALCOA), émanation des administrations régionales et des collectivités locales et étroitement contrôlé par elles. Il ne s'agit donc pas d'une mission interministérielle mais d'un simple bureau d'études dépendant des services régionaux. Très vite et pour des raisons de politique locale son aire d'action a été réduite au littoral entre Loire et Gironde.

Cet organisme a établi un constat de l'existant, mesuré les capacités d'accueil et la fréquentation, fait des propositions d'aménagement suite à l'établissement d'un schéma d'aménagement.

Le choix des élus s'est porté sur un scénario d'un développement équilibré des activités, c'est-à-dire d'un rééquilibrage du fait balnéaire par les activités permanentes. Sept ans après l'approbation de ce type de développement et alors que l'ALCOA a été dissous et remplacé par des organismes départementaux, on peut poser la question du degré de réalisation.

Deux constats peuvent être faits. La prise en mains des destinées de l'aménagement du littoral par des équipes techniques très liées aux élus départementaux, notamment en Vendée avec la Cellule d'Orientation et d'Aménagement du Littoral (COAL), fait que les choix et les impulsions sont directement dictés par les élus locaux. Il en est résulté une dérive vis-à-vis du choix primitif d'un développement équilibré des activités. Le rapport d'aménagement décennal de la COAL, publié en 1979, entend poursuivre plusieurs objectifs : protéger les espaces naturels, mettre en valeur le patrimoine, réorienter le développement, proposer de nouvelles opérations exemplaires (Talmondais, basse vallée de la Vie, hase de Luçon...). Mais en réalité il s'agit essentiellement d'une réorientation des modalités de l'aménagement touristique ou, il est vrai, la volonté d'organiser et de maîtriser le tourisme est présente, ce devant les impératifs de la crise et la pression des défenseurs de l'environnement, plus que d'un rééquilibrage des activités. Le devenir des activités permanentes est laissé dans l'ombre ou reste au niveau du catalogue des vœux pieux !

D'autre part, ici comme ailleurs, toute volonté d'aménagement qui suppose une limitation des droits à construire s'oppose désormais aux souhaits des populations et aux vœux des élus qui les représentent et qui possèdent la légitimité démocratique. La composition de la population active est responsable de ce conflit latent. Il suffit de comptabiliser les surfaces bâties et celles qui sont urbanisables dans les POS ou d'examiner les cartes de l'inventaire du littoral pour être convaincu du choix des collectivités locales. Aussi, à côté d'aménagements volontaristes, laisse-t-on se poursuivre le développement spontané. Ainsi, toujours en Vendée, alors que l'on dispose en 1980 d'un parc de 450 000 lits dans les communes littorales, avec une insuffisante capacité d'accueil reconnue du camping (110 000 lits autorisés), on prévoit pour 1990, 187 000 lits supplémentaires, dont l'essentiel en dur, dont une partie espère-t-on sera sous forme banalisée.

Les premiers résultats du recensement de 1982 confirment la transformation du littoral centre-ouest atlantique en un immense parc à loisirs estival pour citoyens des classes moyennes et modestes. Parallèlement on observe un vieillissement très rapide des populations permanentes, preuve de l'essor de la fonction de retraite jouée par la région. Quant aux données sur la fréquentation et les types d'hébergements elles soulignent la part grandissante de la résidence secondaire, le piétinement du camping dont le nombre de nuitées aurait baissé depuis 1975 faute de nouveaux terrains en nombre suffisant et de la disparition des mieux placés au profit de constructions immobilières. Cette transformation dans la part respective des modes d'hébergement n'est-elle pas en contradiction avec la croissance future de la fréquentation qui ne pourra plus venir pour l'essentiel que des couches, sociales à faibles revenus ? Et n'y a-t-il pas là un risque pour l'avenir socio-économique de toute la région et ce au profit du court terme " ?

TABLEAU SCHEMATISE DES CAPACITES D'ACCUEIL DU LITTORAL ENTRE LOIRE ET GIRONDE (ANNEE 1978) EN NOMBRE DE LITS

	Loire Atlantique (côte sud)	Vendée	Charente Maritime
Hôtellerie	2.000	7.000	10.000
Camping	20.000	105.000	100.000
Formes collectives	6.000	30.000	12.000
Accueil en dur (résidences secondaires + meublés + accueil en résidences principales)	90.000	260.000	268.000
Total	118.000	402.000	390.000

BIBLIOGRAPHIE

RENARD (J.), Le tourisme, perturbateur des économies littorales traditionnelles : l'exemple du littoral entre la Vilaine et la baie de l'Aiguillon. IIIe Congrès de la Mer, la Baule, juin 1969, 21 p.

RENARD p.), "Bref historique du rôle des collectivités locales dans le développement et l'aménagement touristique du littoral vendéen". Journées de la Commission du Tourisme, Saint-Jean de Monts, octobre 1975 in Cahiers Nantais, n° 17, pp.7-21.

RENARD O.), "Réflexions à propos de l'aménagement du littoral entre Loire et Gironde" in Norois, n° 92, 1976, pp. 661-669

IV
AMENAGEMENT ET TOURISME
LA COTE AQUITAINE

par F. CASSOU-MOUNAT
Université de Bordeaux II

La Côte Aquitaine connaît depuis une vingtaine d'années une fréquentation touristique croissante qui a justifié, en 1967, la dérision d'une action d'aménagement de grande envergure. Ce littoral, dans sa partie girondine et landaise, semble être un domaine privilégié pour observer l'impact d'une politique de planification régionale sur un milieu complexe et fragile, sensibilisé depuis longtemps aux tentatives dirigistes de l'Etat (1).

I - LA VOLONTE D'AMENAGEMENT

1 - La création d'un organisme coordinateur devenait dans les années soixante une véritable nécessité

Un siècle de villégiature estivale avait fait naître plusieurs générations de stations, villes balnéaires comme Arcachon, Capbreton-Hossegor ou Soulac, stations océanes composées comme Lacanau ou Mimizan, stations élémentaires ou plages sauvages. La croissance spontanée du tourisme avait eu pour effet la généralisation d'un schéma associant les fronts de mer, les plans en damier dans les lèdes, les lotissements forestiers dans les dunes littorales boisées. Après la seconde guerre mondiale, le désir de renouvellement d'un urbanisme vieilli, et la nécessité de développer la capacité d'accueil expliquent le foisonnement des projets et le démarrage inquiétant de quelques grandes opérations immobilières : création de la station nouvelle de Seignosse, de celle de Maubuisson, extension des lotissements de Lacanau.

Devant l'accélération de l'urbanisation, une Mission interministérielle fut créée, quatre ans après celle du Languedoc ; dans l'esprit des responsables régionaux qui en avaient eu l'initiative, cette mission devait être un organisme plus simple et plus souple que son aînée, la responsabilité des réalisations restant au niveau de la Région.

2 - Deux schémas successifs furent élaborés, l'un en 1969 par la Mission Saint-Marc, l'autre en 1972 par la Mission Biasini.

Le plan Saint-Marc, en réaction contre les grands projets médocains et les vastes objectifs de l'aménagement du littoral languedocien, mettait l'accent sur la protection du capital-nature et le tourisme en profondeur. Très différent dans son esprit, le schéma de 1972 était orienté vers la production d'un tourisme à vocation internationale, axé sur le nautisme. Neuf unités principales d'aménagement, séparées par des secteurs d'équilibre naturel, devaient concentrer les moyens d'hébergement et les grands équipements. Un canal transaquitain reliant les lacs entre eux était la pièce maîtresse de l'ensemble.

Ce projet, conçu à la fin d'une longue période d'expansion économique et très influence par l'exemple languedocien portait la marque déjà périmée du gigantisme de l'époque et révélait une grave méconnaissance du milieu physique et humain (2).

3 - Placée sous l'égide de la D.A.T.A.R., la Mission Aquitaine a pour but d'assurer dans les trois départements littoraux la coordination des actions entreprises pour l'aménagement de la côte. Mise en place pour s'opposer à une urbanisation anarchique, elle a en effet stoppé dans un premier temps des opérations largement engagées, notamment à Lacanau et à Seignosse. Mais elle s'est très vite trouvée confrontée à de dures réalités : oppositions multiples au niveau local et régional, blocages fonciers, contestations des écologistes, difficultés liées à la dynamique du littoral... Le programme initial a dû s'infléchir sérieusement. Aux objectifs résolument économiques du début se sont substituées des orientations vers le tourisme social, le respect de la nature et de "l'existant". Et surtout la politique de la Mission, d'abord d'inspiration "parisienne", s'est voulue ensuite régionale, et l'est devenue aujourd'hui effectivement.

4 - Si la M.I.A.C.A. est officiellement responsable de l'aménagement de la Côte Aquitaine, elle est loin d'être le seul intervenant. Les collectivités locales ont la responsabilité des opérations et jouent le rôle majeur, parfois au sein de syndicats mixtes communes-départements.

A côté des grandes administrations responsables des actions d'aménagement D.D.E., D.D.A., les interventions de l'Office national des Forêts sont essentielles dans le domaine dunaire, ainsi que celles du Port autonome de Bordeaux sur l'estuaire ou de la Direction des Affaires maritimes sur le Bassin d'Arcachon.

Les associations, groupements, syndicats jouent un rôle considérable en défendant certaines positions pour des raisons professionnelles, idéologiques ou au nom d'intérêts divers. A ces multiples intervenants s'ajoutent encore les promoteurs et les lotisseurs, mêlés plus ou moins étroitement, à la gestion d'un certain nombre de communes, notamment sur le Bassin d'Arcachon, ce qui rend très difficile la réalisation des Plans d'Occupation des Sols.

II - ACTIONS D'AMENAGEMENT ET URBANISATION SPONTANEE

1 - Des réalisations en retrait par rapport au programme initial

Le retard pris par le démarrage des opérations d'aménagement, surtout par comparaison avec le littoral du Languedoc-Roussillon, s'explique par la mauvaise conjoncture économique récente et la faiblesse des moyens mis en oeuvre, mais surtout par le jeu des multiples intervenants souvent en conflit avec les projets officiels.

Le fait le plus marquant a été l'abandon du projet de canal transaquitain, des ports de plaisance et des cités lacustres qui devaient en jalonner le tracé.

Les opérations ponctuelles menées par la Mission ont eu surtout valeur démonstrative : à Lacanau (l'Océanide, et récemment l'Ardilouze 2 à Hourtin (projet d'Hourtin-port), à Capbreton (Mille-Sabords et les Terrasses de l'Océan), à Port d'Albret (lac marin et nouvelle station) et plus récemment à Moliets.

En dehors de ces opérations-pilotes, une action générale d'équipement a absorbé depuis 1970 une bonne part des moyens financiers de la Mission : c'est l'application d'un vaste plan de génie sanitaire avec réseaux d'assainissement, stations d'épuration et usines de traitement des ordures ménagères.

2 - Une fréquentation touristique mal contrôlée

En dépit d'efforts publicitaires destinés à modifier son image de marque, la Côte aquitaine n'a pas connu dans sa fréquentation les bouleversements escomptés. Les clientèles régionales restent prédominantes, et l'emprise de Bordeaux est très forte de Lacanau à Biscarosse, et totale sur le Bassin d'Arcachon. Les clientèles étrangères, allemandes et néerlandaises en majorité, avec une proportion croissante d'Anglais et de Belges fréquentent surtout les campings et les villages de vacances naturistes de Montalivet et du Gurg.

Le fait fondamental est l'échec de l'étalement de la saison touristique, que l'on voulait étendre à 5 ou 6 mois, et qui se concentre de plus en plus sur le cœur de l'été (du 14 juillet au 15 août). En dehors de causes générales bien connues, cet échec est aggravé sur la Côte Aquitaine par la faiblesse des modes d'hébergement "en dur" et par la structure artisanale des entreprises dans l'hôtellerie et le commerce. Cette concentration dans le temps s'accompagne d'une saturation des moyens d'hébergement et en particulier des campings depuis 1975. L'un des objectifs de la Mission serait d'encourager sur la côte la création d'équipements légers et en arrière la réalisation d'équipements plus confortables et de plus grande capacité. Mais l'attraction de la côte est si forte que tous les efforts tentés dans ce sens ont été vains.

En ce qui concerne le tourisme social, le bilan est encore modeste, malgré le dynamisme de plusieurs organismes spécialisés, notamment à Carcans-Maubuisson, à Claouey, à Soulac et à Port d'Albret (3).

3 - Une urbanisation spontanée très rapide

En dehors des opérations programmées, une puissante vague de constructions affecte depuis vingt ans l'ensemble des stations de la Côte Aquitaine. La Mission ne contrôle pas l'extension spatiale des stations qui est souvent favorisée par la politique municipale et l'action des promoteurs lotisseurs. De 17 000 en 1962, le nombre des résidences secondaires est passé à 25 000 en 1968, à 32 000 en 1975 et à près de 40 000 actuellement, soit une progression de 25 % depuis moins de dix ans. Comme toujours, l'attraction du littoral est très forte et les lotissements de vacances ont d'autant plus de succès qu'ils sont proches du rivage. Les très beaux sites en bordure du Bassin d'Arcachon et des lacs sont aujourd'hui en majorité occupés, et les dunes boisées proches de la côte océane sont très recherchées.

Au total, sur 400 km de rivage (Bassin d'Arcachon compris), plus de 60 km sont l'objet d'une urbanisation dense ou très dense (surtout sur les rivages du Bassin) mais l'urbanisation diffuse oblitère des longueurs au moins égales de rivages, si bien que sur l'ensemble de cette côte réputée comme encore sauvage, l'urbanisation atteint un niveau comparable à celle de la Vendée, de l'Aude ou du Gard (4).

4 - Les actions de conservation des espaces littoraux entreprises d'abord par la Mission d'Aquitaine puis depuis 1976 par le Conservatoire du littoral portent sur un certain nombre de terrains en bordure de l'Océan ou des étangs ; sur les rivages du Bassin, particulièrement menacés par l'urbanisation, les principales acquisitions concernent les "coupures vertes" prévues par le S.D.A.U. à Saint-Brice (Ares), Pirailan, la Teste et au Cap-Ferret (dunes de la Pointe). A l'ouest d'Arcachon, les derniers terrains non construits du lotissement Pereire en bordure du Bassin ont été rachetés par la commune d'Arcachon et transformés en parc avec l'aide de la Mission.

Tout au long de la côte océane, dans les forêts domaniales ouvertes au public, l'Office national des Forêts réalise un aménagement récréatif des espaces boisés avec parkings et équipements d'accueil légers. Mais l'attraction croissante de la côte océane et la dégradation de la dune bordière et de la végétation par les touristes sont de plus en plus préoccupantes.

La Côte Aquitaine, depuis la mise en place de la Mission a évolué dans un sens différent de ce qui avait été annoncé. Les réalisations sont en retrait par rapport à un programme très ambitieux et peut-être devrait-on s'en féliciter, car il est vraisemblable que l'on a évité un énorme gaspillage en équipements et en espace. Mais beaucoup de problèmes restent non résolus. L'échec de l'étalement de la saison touristique a prouvé que la population résidente, qui peut être évaluée à 170 000 personnes, ne pourra pas vivre exclusivement du tourisme ; les activités permanentes sont insuffisantes et dans le domaine de l'emploi l'attraction de Bordeaux se fait sentir sur les communes du Bassin d'Arcachon et du proche Médoc, créant un phénomène de banlieue.

Sauf dans le domaine de l'assainissement, on peut regretter le caractère ponctuel de l'action de la Mission, sur une côte dont les potentialités en matière de paysages naturels sont remarquables, ce qui devient fort rare.

NOTES

- (1) CASSOU-MOUNAT (M), La vie humaine sur le littoral des Landes de Gascogne, Thèse de Lettres, Bordeaux, 1975, 906 p.
- (2) CASSOU-MOUNAT (M), "Tourisme et espace littoral : l'aménagement de la Côte Aquitaine" in L'espace géographique, 1976, p. 133-144
- (2) CASSOU-MOUNAT (M), "Actions d'aménagement et croissance spontanée sur la Côte Aquitaine" in R.G.P.S.O., 1981, 1, p. 41-60
- (4) CASSOU-MOUNAT (M), La frange littorale, lieu des mutations les plus profondes de l'espace français. Colloque franco-espagnol sur les espaces littoraux, Madrid, 1981, p. 35-52.

V
LA SUBMERSION DE LA COTE
D'AZUR : TOURISTISATION ET
URBANISATION

par L. ROGNANT
Université de Nice

I - UNE MEGALOPOLE LITTORALE EN FORMATION

La Côte d'Azur de Toulon à Menton constitue, à l'horizon de l'an 2000, l'une des mégalo-poles littorales les plus originales d'Europe. 4 séries de chiffres peuvent en fixer la problématique :

- les départements littoraux des Alpes-Maritimes et du Var sont parmi les plus urbanisés de France. Le premier compte près de 40 communes urbaines sur 163, concentrant 93 % de la population (850 000 habitants). Dans le Var, le taux d'urbanisation est proche de 90 %, soit 47 communes urbaines (sur 153) représentant près de 600 000 personnes. Ce sont là des niveaux bien supérieurs à la moyenne française (78 % en 1982) et se rapprochant du niveau britannique ou des populations européennes dans les anciennes colonies !

- la répartition de la population départementale fait ressortir l'importance de l'urbanisation littorale, résultat d'une longue tendance séculaire. En s'en tenant aux seules communes ayant une façade maritime, on constate qu'elles accueillent 87 % de la population des Alpes-Maritimes et 36 % dans le Var. Ces pourcentages atteignent 95 % pour le premier département et 76 % pour le second si l'on considère la zone littorale large (10 à 15 km). On notera déjà toutefois que l'urbanisation strictement littorale est moins accentuée dans le Var.

- au plan des grandes agglomérations littorales, le phénomène est encore plus net. Dans le Var, les villes de plus de 30 000 habitants (Toulon, la Seyne, Hyères, Fréjus), toutes situées sur le littoral, concentrent 45 % de la population ; dans les Alpes-Maritimes, le taux est de 71 % pour 6 villes (Nice, Cannes, Antibes, Grasse, Cagnes et le Cannet). Sur l'ensemble du littoral des deux départements, 6 personnes sur 10 en moyenne vivent dans 10 villes de plus de 30 000 habitants.

- Le dernier caractère et non pas l'un des moindres, est le rôle du tourisme. En 1981, le département du Var pouvait accueillir simultanément 1 126 000 touristes pour les 4/5e sur le littoral tandis que les Alpes-Maritimes représentaient 800 000 personnes. On note une nouvelle caractéristique s'ajoutant aux précédents : forte urbanisation, surpeuplement littoral, concentration dans les villes importantes.

Là, réside le premier paradoxe de la Côte d'Azur : l'urbanisation séculaire (1850-1960) ne correspond pas au schéma habituel du modèle couramment observé industrialisation/urbanisation. Partout ailleurs en Europe, surtout en Europe du Nord, la croissance des villes est fortement corrélée aux grands progrès économiques de l'industrie lourde plutôt qu'aux grandes avancées sociales. Sans la révolution industrielle, le seuil des 20 % de population urbanisée, généralement admis pour délimiter la période de grande croissance des villes, eut été plus difficile et plus long à atteindre. Néanmoins l'urbanisation liée à la croissance économique capitaliste est bien antérieure au 18e siècle. De nombreux historiens anglo-saxons (Russeli, De Vries) ont montré que souvent "les petits pays tournés vers les échanges et la vie maritime... regroupent une part plus importante de leur population dans les villes" (Claval ,) : Flandres, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Hanse. En Méditerranée bien des empires coloniaux et maritimes reposent dès le Moyen-Age sur de puissants Etat-cités : Venise, Gênes, Pise, Raguse, Barcelone. Pourtant Marseille, Toulon ou Nice ne peuvent ou ne veulent devenir des "républiques de la mer" aussi puissantes. Marseille doit attendre le 19e siècle et l'essor de l'Empire colonial français pour devenir l'emporium de la métropole. Mais dans l'ensemble le littoral apparaît encore comme un immense "repoussoir" au peuplement, à cause tout à la fois d'une antique insalubrité (malaria), associée à une insécurité millénaire (piraterie) et renforcée par un système agraire plutôt collinaire (restanques). On pourrait ajouter à cela un littoral souvent escarpé ou sauvage (Alpes-Maritimes, Estérel, Maures) et la rareté des plaines. Toujours est-il qu'en une génération à peine (1860-1890), on constate l'émergence et l'accélération des déséquilibres régionaux (littoral/arrière-pays) liées à une urbanisation souvent rapide. A une époque où bien des provinciaux "montent" à Paris, Provençaux, Niçois, Bas-Alpins "descendent au littoral", gigantesque transhumance inverse qui aboutit souvent à l'émigration définitive. Le paradoxe est encore plus complet : cette urbanisation littorale, déjà en contradiction avec les habitudes de la société provençale, l'est aussi avec les schémas socio-économiques classiques. Ici la ville ne naît ni d'un décollage agricole ou industriel endogène, ni même d'un essor commercial (comme à Marseille) mais bien plutôt d'un phénomène exogène : le tourisme aristocratique. Les villes de la Côte d'Azur apparaissent alors comme la conséquence indirecte d'une prospérité créée, accumulée ailleurs. On constate même que dans une large mesure ce ne sont pas tant les migrations intra-régionales qui assurent la croissance des villes que la nécessité d'une abondante domesticité.

II - L'URBANISATION EXOGENE. CROISSANCE URBAINE : DU "SYSTEME COLONIAL" A LA MACRO SEGREGATION DE L'ESPACE

1) L'urbanisation et le "système colonial à la britannique"

Au 18e siècle, le littoral de la Provence -comté de Nice-, qui ne s'appelle pas encore la Côte d'Azur, présente un schéma très traditionnel : quelques gros bourgs qui ignorent la mer ou dans le meilleur des cas pratiquent une petite vie maritime étriquée - pêche, importation de blé et sel, exportation de produits agricoles (bois, olives..)-. Si Toulon a 28 000 habitants, Nice n'en a que 16 000 ! Le réseau urbain paraît si peu hiérarchisé sur le littoral et les routes longeant le rivage si rares, si mauvaises, si peu sûres, qu'on a une série de villes mi-commerçantes, mi-agricoles qui se ressemblent toutes. Bien des liaisons sont de plus en plus assurées par la mer et les populations redoutent non plus les pirates mais la peste et le choléra (1720).

Les Anglais, les premiers, bousculent les choses et enclenchent[^] le processus villégiature/croissance urbaine. Mais il s'agit encore d'un véritable système colonial : comme ils l'ont fait ou le feront dans leur empire colonial, séduits par le cadre et le climat, ils créent çà et là auprès des villes "indigènes" de véritables "quartiers des légations". L'expression n'est guère exagérée : à Nice, les Anglais s'installent d'abord dans un quartier neuf, à la limite de la vieille ville, Villanova ; mais, leur colonie grandissant, ils vont jusqu'à créer le "New-borough" (Croix de marbre), véritable ville britannique. D'ailleurs, le mépris reste très grand et s'exhale bien souvent vis-à-vis des "indigènes" accusés des pires maux. Avec eux naît la notion de quartier de résidence aristocratique qui survit sous d'autres aspects dans l'urbanisme azuréen. Notons que cette ségrégation spatiale n'existe pas encore dans les nombreuses villes européennes que la révolution industrielle n'a pas encore touchées. En cela on peut dire que l'embryon de croissance urbaine de la région anticipe de plus d'un siècle ce qui se produira sous la poussée de l'industrie cette fois dans le nord de l'Europe. N'est-ce pas, aussi, un Anglais qui "fonde" Cannes (Lord Brougham 1835), bloqué par un cordon sanitaire anti-choléra mis en place par la ville de Nice ?

2) Le 19e siècle : les villes azuréennes, capitales d'hiver

Le processus est trop bien connu pour qu'on s'y attarde. Lords, princes russes et autres aristocrates assurent la croissance économique et spatiale des villes des Alpes-Maritimes ; quelques stations du Var (Saint-Raphaël, Hyères) bénéficient de la réputation de leurs hôtes (reine Victoria, intellectuels parisiens, etc.). Ceci se traduit par une forte poussée de l'espace urbanisé : on recherche le calme, la beauté du paysage, la vue sur la mer. Ainsi se développe la phase de l'urbanisme collinaire et avec lui une triple caractéristique des villes liées au tourisme :

- une expansion territoriale extrême dont les limites sont encore mal perçues, tout l'espace paraissant devoir être occupé ;

- une ségrégation sociale qui accentue la "quaterrisation" réservant les collines aux riches et les fonds de plaine aux "pauvres" (souvent les locaux et les actifs) ; cela correspond bien à l'époque de l'urbanisme Hausmanien ;

- enfin ces villes redécouvrent, pour d'autres raisons, les attraits de leur site qui constitue, à la différence de la situation pour les ports et villes d'économie industrielle (ex. Marseille) l'atout principal.

3) Le XXe siècle

Peu à peu les grandes villes connaissent une croissance telle qu'elles atteignent la masse critique ou une économie urbaine, un urbanisme de nécessité apparaissent. On peut entrevoir alors un zonage interne et une hiérarchisation entre les villes. On constate même des divergences plus grandes : si Nice, Cannes, Fréjus, Saint-Raphaël, Hyères se ressemblent, Toulon, désormais tournée vers le grand large et la marine de guerre, ne s'intègre pas dans le schéma touristisation/urbanisation. Les petites stations du Var connaissent un essor un peu différent entre 1920 et 1960 : elles sont autant de banlieues chic, estivales ou hivernales pour l'ancienne aristocratie, la nouvelle ploutocratie, la classe des artistes et intellectuels (Saint-Tropez, Sainte-Maxime). Ne dit-on pas de Sainte-Maxime (Var) qu'elle est "le Neuilly de la côte des Maures" n'hésitant pas à créer des hyper centres chics tel les Issambres (1930) ?

Toutes ces stations n'ont pas de vie urbaine interne hors-saison car elles n'atteignent pas la masse critique qui se situe vers 5000 habitants : aussi sommeillent-elles en hiver redevenant de petits bourgs calmes, désertés même par les commerces. Cette notion de masse critique tendrait à expliquer l'urbanisation embryonnaire de la côte des Maures par exemple.

III - L'URBANISATION DE LA CEINTURE DU SOLEIL ; 1950-1980

Au début des années 50 l'urbanisation du littoral azuréen est déjà fortement différenciée : la grande Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) apparaît comme déjà très structurée sans que l'on puisse affirmer que le décollage soit fait. Nice est une ville importante (entre 220 et 230 000 habitants), mais Cannes atteint difficilement les 50 000 habitants. Les 6 principales villes (Menton exclue) citées plus haut rassemblent 350 000 des 500 000 habitants soit déjà 70 % du département. Quant aux centres urbains littoraux, ils concentrent déjà 75 % de la population et 85 % avec les communes du moyen-pays. Pourtant ces villes vivent repliées sur elles-mêmes, chacune cherchant à capter les flux touristiques et les migrants, chacune se lançant dans une planification urbaine relativement timide. Si Nice croît plus vite que les autres citées (+ 2,4 % en moyenne par an) elle ne connaît pas encore de façon aiguë les problèmes de la banlieue. Cela ne signifie pas que la nouvelle industrie, celle de la construction, ne se met pas en place ; bien au contraire on constate un grand boom : en un quart de siècle on construit autant que pendant les 80 années précédentes. Très vite apparaît une nouvelle économie où le tourisme perd de son poids :

- désormais la construction immobilière s'étend très vite et conquiert les zones périphériques de villes qui, nous l'avons dit, étaient à la fois étendues et peu denses.

Par ricochet, c'est la phase de densification qui s'amorce ;

- le tourisme semble à nouveau se reconcentrer géographiquement dans les centres villes et les fronts de mer (Promenade des Anglais, Croisette), le tourisme abandonne définitivement les collines ;

- le renouvellement du parc hôtelier va de pair avec le parc immobilier. Après la grande décimation des palaces, hôtels-dinosaures tués par la crise des années 30, on constate que le passage de l'hôtellerie familiale à celle de chaînes (Mériidien, Frantel, Loew's etc.).

Après 1962 deux grands mouvements migratoires relancent l'urbanisation de la grande Côte d'Azur:

- l'arrivée des rapatriés d'Algérie qui amorcent un nouveau marché de l'immobilier (4 à 500 000 sur l'ensemble de la Côte d'Azur) ;

- celui-ci est repris et accentué par les migrations de retraite.

De ville coloniale aux quartiers touristiques de la banlieue des grandes villes, la Côte d'Azur est passée au stade de vaste maison de retraite au soleil. Ainsi ressemble-t-elle au modèle de la Floride où le taux des personnes âgées avoisine parfois les 50 % (Saint-Pétersbourg). Si ces retraités sont dans une large mesure aisés" on peut, dans le détail, constater une différenciation de richesse selon le standing, la localisation, les services, les quartiers...

La ségrégation spatiale se précise et se renforce : le paramètre de base est la vue sur la mer ou non. Ainsi se crée une nouvelle stratification socio spatiale opposant bas quartiers des vallées et vallons et beaux quartiers des collines, population modeste et population aisée, nouvelle tyrannie du site et des coûts fonciers. Dans le détail, la géographie sociale de ces villes est encore bien plus originale et compliquée. Et le tourisme dans tout cela ? Son rôle peut ici paraître effacé, oublié, remis en cause. Dans la croissance des grandes villes c'est indéniable : il a été remplacé par la résidence (actifs ou retraités) et sa forme apparente, l'immobilier.

Le tourisme semble s'être "réfugié" auprès de l'élément attractif de base : le rivage et l'accès à la mer. Ceci renforce donc la spécialisation des fronts de mer ; mais les années 70 voient se développer 3 phénomènes touristiques ou résidentiels :

- la plaisance, phénomène "aristocratique",
- la planche à voile, démocratisation du phénomène précédent,
- l'extension de la résidence secondaire en immeubles ou en villas.

Si les villes se sont étendues en demi-cercle, le tourisme lui privilégie toujours l'urbanisation linéaire. La combinaison des 3 phénomènes ci-dessus, comme partout ailleurs, engendre "la course à la mer" et la "course au panorama". Mais la contrainte urbanistique de base est le littoral, aggravée de la tendance à occuper tous les fronts de mer. Le résultat est le suivant : marinas, ensembles ou domaines privilégient un ou plusieurs des éléments, panorama et mer, calme et panorama... et même panorama, mer et calme au travers de lotissements très privés (ex. Port la Galère). Toutefois sur le plan de l'urbanisation les marinas densifient l'espace et le ferment (vue "imprenable"), tandis que les domaines sont dévoreurs d'espace mais "respectent" relativement le territoire.

Cà et là on constate également que d'autres paramètres architecturaux entrent en ligne de compte par la création d'unités plus typées, de petite taille tels les "nouveaux villages". On a donc une cohabitation d'autant plus difficile que la grande Côte d'Azur a désormais une croissance urbaine endogène qui s'étend sur les terrains convoités par cette urbanisation exogène qu'est le tourisme.

La situation du Var, tout en présentant des aspects très voisins, se caractérise par une urbanisation littorale encore loin de la maturité. L'urbanisation linéaire existe, certes, mais la taille des villes de cette "chaîne" reste modeste : toujours moins de 40 000 habitants. On constate donc de faibles phénomènes gravitaires (attraction) encore plus bloqués par le cloisonnement physique (Estérel, Bas Argens, Maures, Saint-Tropez, corniche des Maures, rade d'Hyères, presqu'île de Toulon). Mais dans ce cas on peut dire que l'urbanisation reste plus touristique que résidentielle. Un fait le prouve bien : la densité et la variété des marinas existantes ou en projet, mais aussi le fait que les résidences sont des résidences secondaires et non des résidences de retraite. En 1975 il y avait 63 000 résidences secondaires dans le Var (3M sur le littoral) offrant 250 000 places ; aujourd'hui nous sommes à 80 000 avec 320 000 places (2/3 sur le littoral). La croissance sur le littoral s'atténue, il n'y a rien là de bien nouveau : 80 000 résidences secondaires consomment environ 15 à 20 000 ha. Même si le phénomène de retraite n'est pas absent, la taille des villes, leurs sous-équipements et isolements hivernaux découragent : seuls Hyères, Fréjus, Saint-Raphaël et un peu Saint-Tropez, Sainte-Maxime attirent les retraités. C'est insuffisant pour assurer le décollage.

Le Var apparaît comme plus "en retard" que les Alpes-Maritimes dans l'essor urbain. Le décollage de la croissance urbaine peut être situé à la période 1946-1962. Dans les Alpes-Maritimes, Nice et l'est se situent entre 1871 et 1906, Cannes après 1920 et les autres communes après 1960.

IV - REFLEXIONS PROSPECTIVES SUR LA MEGALOPOLE AZUREENNE

Le touriste qui circule de Menton à Toulon constate de visu une mégalopole linéaire sur 180 km (à vol d'oiseau) et 2 à 10 km de largeur, que cette mégalopole abrite hors saison 1,3 à 1,4 million de personnes, qu'en période de vacances, sa population double ou presque. Au 15 août 1981, des enquêtes ont permis de montrer que le Var avait 1 320 000 habitants (dont 750 000 touristes) et les Alpes-Maritimes 1 400 000 habitants (dont 800 000 touristes).

Cette pression démographique, cette population à haut niveau de vie, cette perpétuelle bousculade pour accéder au rivage, ces variations dans les fréquentations (du simple au double) font de la mégalopole un véritable laboratoire au même titre que la Californie du Sud ou la Floride. Tous ou presque tous les problèmes de l'an 2000 s'y rencontrent :

- les mutations de clientèle touristique : vieillissement des clients et expansion des nouvelles formes d'occupation du sol ;
- les problèmes de sauvegarde des accès à la mer : le Conservatoire du Littoral est bien pauvre dans les Alpes-Maritimes, et guère plus riche dans le Var ;
- les problèmes de circulation iront en s'aggravant : chemin de fer, doublement (difficile) des autoroutes, maintien ou développement des aéroports ;
- les conflits spatiaux : tourisme/résidence ; agriculture/tertiaire supérieur, forêt/urbanisation etc..
- les problèmes de structuration urbanistique, économique etc.

Le tourisme apparaît un doux poison qui divise l'espace tel un hologramme : quelle que soit sa taille, chaque commune fait exactement ce que fait le voisin. Cette incidence holographique du tourisme se rencontre dans l'urbanisme comme dans l'économie 5 chacun voulait autrefois son casino, aujourd'hui c'est la marina, le palais des congrès ou le port de plaisance ; mais c'est aussi l'impossibilité d'envisager une réelle organisation de la métropole-tourisme, au même titre qu'il y a une métropole-jardin !

A cet égard, la Côte d'Azur est bien l'archétype de la métropole-touristique ou de la métropole tertiaire, accueillant les touristes très volontiers, les chercheurs et les industries de pointe, tolérant comme un mal nécessaire la population immigrée qui assure le bon fonctionnement de nos industries du bâtiment, exportant ses produits de qualité, fleurs, calculettes et peut-être... matière grise ?

Avec un littoral "urbanisé" à près de 95 %, elle est confrontée à un formidable défi dans les 20 prochaines années et ressemble déjà beaucoup à certaines métropoles nord-américaines dans leur fonctionnement. Cette urbanisation correspond pleinement aux régions ensoleillées déjà "post-industrielles" dont parle A. Lipietz (1980), où se superposent deux tissus tertiaires : celui d'une région sous-développée et un tertiaire capitaliste très moderne et qualifié. Cela illustre parfaitement la notion de macro-ségrégation dont nous parlions plus haut et la position géographique de charnière du littoral azuréen.

Quant à l'aspect, si le paysage demeure le premier produit d'exportation de cette ceinture du soleil, il accuse bien des caractères de la baléarisation avec une occupation quasi-totale par la ville et le tourisme. Les contraintes et les tensions ne feront que se renforcer si nous devons passer d'une mégalopole de 1,3 à 2 ou 2,5 millions d'habitants. Le cas de Monaco-Monte-Carlo préfigure-t-il l'orientation possible, probable (sinon souhaitable ?) de l'organisation azuréenne dans son ensemble, caractérisée par un encombrement de l'espace, de violents conflits d'urbanisation du sol et, partant, la nécessité de pratiquer une nouvelle politique urbaine pour éviter l'étouffement et la stagnation ?

VI
LE TOURISME LITTORAL EN
REGION PERIPHERIQUE : LA
PHASE DE JEUNESSE, LA COSTA
BLANCA (ESPAGNE)

par D. DUMAS
Université de Paris I

Le tourisme littoral est, en Espagne, un phénomène relativement récent. Dans le cas de la Costa Blanca, c'est-à-dire des côtes des provinces d'Alicante et Murcie, l'activité touristique date d'un quart de siècle. Il s'agit donc d'une transformation économique et sociale qui est en pleine phase de jeunesse mais dont on commence à pouvoir saisir l'importance. L'exemple dont nous parlerons ici concerne un littoral déjà éloigné des grands foyers émetteurs de touristes de l'Europe du Nord-Ouest ; un littoral "périphérique" mais favorisé par sa situation en bordure de la Méditerranée, encore accessible en voiture et se trouvant dans un pays "bon marché", du moins jusqu'à ces dernières années.

Pendant longtemps, le littoral n'était fréquenté que par quelques touristes étrangers venant surtout à Alicante en hiver, afin de bénéficier de la douceur du climat, ou par des Madrilènes qui, très tôt, avaient su apprécier le site de Beni-dorm. La Mar Menor, plus au sud, accueillait sur ses rivages, les populations de villes voisines, en particulier de Murcie. L'occupation du littoral restait très ponctuelle : quelques ports de pêche, Dénia, Calpe, Santa Pola, Torrevieja, Mazarron jalonnaient la côte. Alicante était un port de commerce au service de sa région et de Madrid. Plus au sud, à Carthagene, l'industrie littorale s'était développée.

Le tourisme va prendre son essor au début des années soixante avec l'ouverture de l'Espagne vers l'extérieur et la généralisation en Europe occidentale du tourisme de masse lié à l'élévation générale du niveau de vie. La Costa Blanca possédait de multiples avantages : des centaines de kilomètres de côtes très variées, rocheuses ou sableuses, un climat méditerranéen à tendance semi-aride dans le sud, moins de 300 mm de pluie par an et moins de 10 mm en juillet-août, ce qui, pour les touristes est une assurance de beau temps ; une distance modérée des foyers émetteurs de touristes : 1800 km séparent Paris d'Alicante. L'accessibilité était relativement bonne, l'une des grandes routes nationales espagnoles longeant le littoral de la Costa Blanca dans sa partie septentrionale.

A partir de 1960, le tourisme de masse va se développer très rapidement, d'abord dans la partie nord ; ici, la côte est découpée, l'arrière-pays vallonné. A partir des villages de pêcheurs, les stations naissent. Des hôtels de taille modeste ou moyenne se construisent, des immeubles sortent de terre, des hectares de vigne et de forêt se parcellisent et se couvrent de maisons individuelles. Les touristes viennent de plus en plus nombreux. Chaque année, leur nombre augmente d'environ 15 %. Ces touristes, qui sont 6,5 millions maintenant, sont en majorité des étrangers. Les Français déferlent et viennent en voisin, suivis par les Britanniques, les Allemands, les Belges et les Néerlandais. A partir de 1968, un phénomène nouveau apparaît et la courbe de croissance va s'accélérer. Un aéroport international est ouvert à Alicante. La région est alors accessible en moins de deux heures de toutes les grandes villes d'Europe du Nord-Ouest. Le tourisme organisé, industrialisé arrive sur la Costa Blanca et s'ajoute au tourisme familial et individuel. Les voyagistes (tour-opérateurs) britanniques, allemands et Scandinaves font de Benidorm, en particulier, une destination bon marché. Les hôtels se multiplient, leur taille et leur standing augmentent. La saison touristique s'allonge et les touristes britanniques deviennent progressivement les plus nombreux des étrangers. La Costa Blanca devient avec la Costa del Sol, le littoral continental espagnol le plus fréquenté en hiver. Parallèlement à cette évolution de la clientèle étrangère qui reste prédominante, on constate corrélativement à l'élévation du niveau de vie en Espagne, une augmentation très nette de la clientèle nationale.

On se trouve donc ici en présence de plusieurs cas de figure :

- un tourisme international de voisinage, individuel, essentiellement estival ; la plupart de ces touristes venant en voiture et en famille.

- un tourisme international organisé où le voyageur vend un produit calibré ; voyage en avion, séjour par tranches d'une semaine tout compris. Ce type de tourisme s'est développé à la même période dans presque tous les pays méditerranéens et dans les pays tropicaux. La saison touristique est longue, mais les hôteliers sont très fortement tributaires des voyageurs étrangers.

- un tourisme national où la clientèle madrilène est souvent dominante et qui vient en été ou à Pâques pour les congés de la Semaine Sainte.

Le littoral alicantin et murcien avait jusque là des fonctions relativement limitées : au niveau régional la pêche et la fonction commerciale (port d'Alicante) étaient ses principales fonctions. A Carthagène le port militaire et industriel (raffineries) jouait un rôle à la fois régional et national. Le tourisme allait faire connaître la Costa Blanca au niveau international en particulier par le biais de sa station pilote Benidorm. Cette petite ville de 6000 habitants en 1960 est devenue sous l'impulsion d'un maire dynamique aidé par les tour-opérateurs européens le symbole de la ville de vacances et de la prospérité liée au tourisme : 25 000 habitants en 1980, 178 hôtels, une capacité totale d'hébergements de quelque 200 000 lits. Elle est l'une si ce n'est la plus grosse station littorale d'Espagne.

En vingt ans le littoral s'est complètement transformé. Un mince liseré urbanisé de quelques centaines de mètres à un ou deux kilomètres de large longe la côte sur toute sa longueur. Au nord, les villages de pêcheurs et d'agriculteurs sont devenus stations touristiques. Le secteur tertiaire est dominant. Les activités traditionnelles disparaissent. Autour du vieux noyau urbain se sont construits quelques immeubles voués à la location touristique mais ce qui caractérise cette zone c'est l'essor considérable des lotissements, "urbanizaciones" de maisons individuelles. La vigne, la forêt reculent. Les versants se construisent offrant à de nombreux propriétaires de magnifiques points de vue sur la mer et le Penon de Ifach. On constate que cet espace le plus favorisé par son cadre naturel et le plus accessible s'est développé en premier et que les résidences individuelles dominent, les propriétaires étant en majorité allemands ou néerlandais.

Au centre, Benidorm est un cas de figure particulier. L'urbanisation en hauteur a été délibérément choisie par ses édiles et les tours s'alignent parallèlement aux deux plages. Ce choix urbanistique donne à Benidorm un aspect de grande ville que n'ont pas les autres stations. Comme par ailleurs l'infrastructure commerciale est très développée et concentrée dans le centre ville, l'animation est grande et grâce aux touristes anglais et nordiques la station est fréquentée tout au long de l'année.

A Alicante même, et en bordure d'une côte basse également, ce type d'urbanisme domine également à la Playa de San Juan, largement développée par les rapatriés d'Afrique du Nord ce qui explique une large fréquentation française. Au sud d'Alicante, la côte change. Elle est basse, souvent bordée de dunes, l'arrière pays (plaine du Segura) est plat et monotone. La végétation arbustive, sous l'effet de l'aridité, se fait rare, la route nationale s'écarte de la côte. Tous ces éléments permettent de comprendre pourquoi cet espace côtier s'est touristiquement développé plus tard, sous forme de créations ex-nihilo, loin de toute ville ; un propriétaire foncier passait en quelques années de la "fina agrícola" à la "finca turistica" : quelques immeubles locatifs, un hôtel, quelques maisons individuelles ou bungalows, des commerces de première nécessité, un restaurant et des bars. Les urbanisations de ce genre se sont multipliées et jalonnent maintenant toute la côte entre Alicante et la Mar Menor pratiquement sans interruption. Elles travaillent souvent avec un tour-opérateur nord-européen mais la durée de la saison touristique est relativement courte et reste essentiellement estivale. Ces urbanisations touristiques sont surimposées au milieu local. L'une des plus importantes réalisations de ce type se situe sur le lido qui sépare la Mar Menor de la Méditerranée : la Manga a été créée de toute pièce par son propriétaire, un riche madrilène. La Manga par sa conception urbanistique et architecturale rappelle certaines stations du littoral languedocien.

Les formes d'urbanisation sont, on le voit, très variées. Les différences que l'on constate sont à mettre en rapport d'une part avec la nature du relief intérieur et côtier, d'autre part avec la date du début des réalisations et enfin de la conception du tourisme et de l'urbanisme qui était celle, soit des maires locaux, soit des propriétaires des grandes propriétés dans d'autres cas : on peut constater ces différences avec les exemples de Javea, Benidorm et la Manga.

Ce tourisme jeune et conquérant a profondément transformé la région. D'une part, le littoral est méconnaissable. L'urbanisation petit à petit, inexorablement mais sûrement, a fait reculer les espaces naturels. Cette urbanisation s'est faite en général sans organisation aucune sauf dans quelques rares cas de stations qui avaient un plan d'urbanisme comme Benidorm ou d'urbanisation "centre d'intérêt touristique national" comme la Manga où des plans de masse ont été élaborés au départ. Les terres de culture, irriguées ou non, ont reculé. On peut quand même constater que les zones de huertas maraichères ou arbustives ont mieux résisté que les terres de cultures sèches. Économiquement le tourisme a accentué le rôle du secteur tertiaire dans le produit régional. Il atteint à l'heure actuelle les 50 % alors que le secteur primaire est passé de 25 % du produit régional à moins de 10 % en vingt ans. On constate également que le poids des provinces côtières dans la production nationale s'est alourdi. À l'échelle régionale, l'essor rapide du tourisme a eu pour effet un accroissement démographique notable des communes littorales. La plupart d'entre elles ont pratiquement doublé leur population depuis 1960 ; cet accroissement démographique important n'a touché que les communes devenues touristiques. Les autres ont un accroissement bien moindre ou se dépeuplent comme celles de l'intérieur. Le déséquilibre intérieur-littoral qui existait déjà se trouve renforcé et accentué par le tourisme. On constate également que ce sont les villes côtières du nord où le tourisme est plus ancien, mieux intégré à la vie locale et où la fréquentation est étalée sur une large partie de l'année, qui ont connu l'accroissement démographique le plus élevé et les transformations sociales les plus importantes. Benidorm par exemple est devenue une ville de 25 000 habitants permanents dotée d'une infrastructure tertiaire d'assez haut niveau en particulier au niveau commercial, bancaire et médical. Il est certain qu'elle peut au niveau régional jouer un rôle nouveau.

On se trouve ici en présence d'une région touristique originale en ce sens qu'elle juxtapose des caractéristiques des littoraux des pays industrialisés riches et des pays en voie de développement. Cette caractéristique est due à la situation géographique de ce littoral par rapport aux grands foyers émetteurs de touristes, mais également au niveau de développement économique de l'Espagne. L'époque très récente du décollage touristique est aussi responsable d'une bonne part de ces caractéristiques.

Il faut néanmoins noter que par rapport à d'autres zones littorales espagnoles, la région alicantine a bénéficié de l'apport de cette nouvelle activité plus que d'autres étant donné que l'activité économique était déjà diversifiée et loin d'être anémiée avant 1960, avec entre autre un secteur industriel non négligeable. L'activité touristique est arrivée en "plus" et n'est pas la seule activité économique de la région et c'est sûrement pourquoi son essor peut être considéré comme positif pour la Costa Blanca.

CONCLUSION

Cette typologie illustrée de quelques cas n'est qu'une première tentative à corriger et compléter. Nous attendons beaucoup pour cela de l'apport de collègues d'autres nationalités travaillant sur d'autres littoraux : leurs "modèles" prennent-ils place parmi les nôtres, malgré des différences d'échelle certaines (Etats-Unis par exemple) ? Ces compléments apportés, le moment ne serait-il pas venu, au sein de la commission de l'U.G.I. du Tourisme et des Loisirs, d'élaborer, avec des matériaux à définir, une cartographie "touristique" des littoraux, qu'il serait sans doute bon de remettre à jour à intervalles réguliers ?

VI
LE TOURISME LITTORAL EN
REGION PERIPHERIQUE : LA
PHASE DE JEUNESSE, LA COSTA
BLANCA (ESPAGNE)

par D. DUMAS
Université de Paris I

Le tourisme littoral est, en Espagne, un phénomène relativement récent. Dans le cas de la Costa Blanca, c'est-à-dire des côtes des provinces d'Alicante et Murcie, l'activité touristique date d'un quart de siècle. Il s'agit donc d'une transformation économique et sociale qui est en pleine phase de jeunesse mais dont on commence à pouvoir saisir l'importance. L'exemple dont nous parlerons ici concerne un littoral déjà éloigné des grands foyers émetteurs de touristes de l'Europe du Nord-Ouest ; un littoral "périphérique" mais favorisé par sa situation en bordure de la Méditerranée, encore accessible en voiture et se trouvant dans un pays "bon marché", du moins jusqu'à ces dernières années.

Pendant longtemps, le littoral n'était fréquenté que par quelques touristes étrangers venant surtout à Alicante en hiver, afin de bénéficier de la douceur du climat, ou par des Madrilènes qui, très tôt, avaient su apprécier le site de Beni-dorm. La Mar Menor, plus au sud, accueillait sur ses rivages, les populations de villes voisines, en particulier de Murcie. L'occupation du littoral restait très ponctuelle : quelques ports de pêche, Dénia, Calpe, Santa Pola, Torrevieja, Mazarron jalonnaient la côte. Alicante était un port de commerce au service de sa région et de Madrid. Plus au sud, à Carthagene, l'industrie littorale s'était développée.

Le tourisme va prendre son essor au début des années soixante avec l'ouverture de l'Espagne vers l'extérieur et la généralisation en Europe occidentale du tourisme de masse lié à l'élévation générale du niveau de vie. La Costa Blanca possédait de multiples avantages : des centaines de kilomètres de côtes très variées, rocheuses ou sableuses, un climat méditerranéen à tendance semi-aride dans le sud, moins de 300 mm de pluie par an et moins de 10 mm en juillet-août, ce qui, pour les touristes est une assurance de beau temps ; une distance modérée des foyers émetteurs de touristes : 1800 km séparent Paris d'Alicante. L'accessibilité était relativement bonne, l'une des grandes routes nationales espagnoles longeant le littoral de la Costa Blanca dans sa partie septentrionale.

A partir de 1960, le tourisme de masse va se développer très rapidement, d'abord dans la partie nord ; ici, la côte est découpée, l'arrière-pays vallonné. A partir des villages de pêcheurs, les stations naissent. Des hôtels de taille modeste ou moyenne se construisent, des immeubles sortent de terre, des hectares de vigne et de forêt se parcellisent et se couvrent de maisons individuelles. Les touristes viennent de plus en plus nombreux. Chaque année, leur nombre augmente d'environ 15 %. Ces touristes, qui sont 6,5 millions maintenant, sont en majorité des étrangers. Les Français déferlent et viennent en voisin, suivis par les Britanniques, les Allemands, les Belges et les Néerlandais. A partir de 1968, un phénomène nouveau apparaît et la courbe de croissance va s'accélérer. Un aéroport international est ouvert à Alicante. La région est alors accessible en moins de deux heures de toutes les grandes villes d'Europe du Nord-Ouest. Le tourisme organisé, industrialisé arrive sur la Costa Blanca et s'ajoute au tourisme familial et individuel. Les voyagistes (tour-opérateurs) britanniques, allemands et Scandinaves font de Benidorm, en particulier, une destination bon marché. Les hôtels se multiplient, leur taille et leur standing augmentent. La saison touristique s'allonge et les touristes britanniques deviennent progressivement les plus nombreux des étrangers. La Costa Blanca devient avec la Costa del Sol, le littoral continental espagnol le plus fréquenté en hiver. Parallèlement à cette évolution de la clientèle étrangère qui reste prédominante, on constate corrélativement à l'élévation du niveau de vie en Espagne, une augmentation très nette de la clientèle nationale.

On se trouve donc ici en présence de plusieurs cas de figure :

- un tourisme international de voisinage, individuel, essentiellement estival ; la plupart de ces touristes venant en voiture et en famille.

- un tourisme international organisé où le voyageur vend un produit calibré ; voyage en avion, séjour par tranches d'une semaine tout compris. Ce type de tourisme s'est développé à la même période dans presque tous les pays méditerranéens et dans les pays tropicaux. La saison touristique est longue, mais les hôteliers sont très fortement tributaires des voyageurs étrangers.

- un tourisme national où la clientèle madrilène est souvent dominante et qui vient en été ou à Pâques pour les congés de la Semaine Sainte.

Le littoral alicantin et murcien avait jusque là des fonctions relativement limitées : au niveau régional la pêche et la fonction commerciale (port d'Alicante) étaient ses principales fonctions. A Carthagène le port militaire et industriel (raffineries) jouait un rôle à la fois régional et national. Le tourisme allait faire connaître la Costa Blanca au niveau international en particulier par le biais de sa station pilote Benidorm. Cette petite ville de 6000 habitants en 1960 est devenue sous l'impulsion d'un maire dynamique aidé par les tour-opérateurs européens le symbole de la ville de vacances et de la prospérité liée au tourisme : 25 000 habitants en 1980, 178 hôtels, une capacité totale d'hébergements de quelque 200 000 lits. Elle est l'une si ce n'est la plus grosse station littorale d'Espagne.

En vingt ans le littoral s'est complètement transformé. Un mince liseré urbanisé de quelques centaines de mètres à un ou deux kilomètres de large longe la côte sur toute sa longueur. Au nord, les villages de pêcheurs et d'agriculteurs sont devenus stations touristiques. Le secteur tertiaire est dominant. Les activités traditionnelles disparaissent. Autour du vieux noyau urbain se sont construits quelques immeubles voués à la location touristique mais ce qui caractérise cette zone c'est l'essor considérable des lotissements, "urbanizaciones" de maisons individuelles. La vigne, la forêt reculent. Les versants se construisent offrant à de nombreux propriétaires de magnifiques points de vue sur la mer et le Penon de Ifach. On constate que cet espace le plus favorisé par son cadre naturel et le plus accessible s'est développé en premier et que les résidences individuelles dominent, les propriétaires étant en majorité allemands ou néerlandais.

Au centre, Benidorm est un cas de figure particulier. L'urbanisation en hauteur a été délibérément choisie par ses édiles et les tours s'alignent parallèlement aux deux plages. Ce choix urbanistique donne à Benidorm un aspect de grande ville que n'ont pas les autres stations. Comme par ailleurs l'infrastructure commerciale est très développée et concentrée dans le centre ville, l'animation est grande et grâce aux touristes anglais et nordiques la station est fréquentée tout au long de l'année.

A Alicante même, et en bordure d'une côte basse également, ce type d'urbanisme domine également à la Playa de San Juan, largement développée par les rapatriés d'Afrique du Nord ce qui explique une large fréquentation française. Au sud d'Alicante, la côte change. Elle est basse, souvent bordée de dunes, l'arrière pays (plaine du Segura) est plat et monotone. La végétation arbustive, sous l'effet de l'aridité, se fait rare, la route nationale s'écarte de la côte. Tous ces éléments permettent de comprendre pourquoi cet espace côtier s'est touristiquement développé plus tard, sous forme de créations ex-nihilo, loin de toute ville ; un propriétaire foncier passait en quelques années de la "fina agrícola" à la "finca turistica" : quelques immeubles locatifs, un hôtel, quelques maisons individuelles ou bungalows, des commerces de première nécessité, un restaurant et des bars. Les urbanisations de ce genre se sont multipliées et jalonnent maintenant toute la côte entre Alicante et la Mar Menor pratiquement sans interruption. Elles travaillent souvent avec un tour-opérateur nord-européen mais la durée de la saison touristique est relativement courte et reste essentiellement estivale. Ces urbanisations touristiques sont surimposées au milieu local. L'une des plus importantes réalisations de ce type se situe sur le lido qui sépare la Mar Menor de la Méditerranée : la Manga a été créée de toute pièce par son propriétaire, un riche madrilène. La Manga par sa conception urbanistique et architecturale rappelle certaines stations du littoral languedocien.

Les formes d'urbanisation sont, on le voit, très variées. Les différences que l'on constate sont à mettre en rapport d'une part avec la nature du relief intérieur et côtier, d'autre part avec la date du début des réalisations et enfin de la conception du tourisme et de l'urbanisme qui était celle, soit des maires locaux, soit des propriétaires des grandes propriétés dans d'autres cas : on peut constater ces différences avec les exemples de Javea, Benidorm et la Manga.

Ce tourisme jeune et conquérant a profondément transformé la région. D'une part, le littoral est méconnaissable. L'urbanisation petit à petit, inexorablement mais sûrement, a fait reculer les espaces naturels. Cette urbanisation s'est faite en général sans organisation aucune sauf dans quelques rares cas de stations qui avaient un plan d'urbanisme comme Benidorm ou d'urbanisation "centre d'intérêt touristique national" comme la Manga où des plans de masse ont été élaborés au départ. Les terres de culture, irriguées ou non, ont reculé. On peut quand même constater que les zones de huertas maraichères ou arbustives ont mieux résisté que les terres de cultures sèches. Economiquement le tourisme a accentué le rôle du secteur tertiaire dans le produit régional. Il atteint à l'heure actuelle les 50 % alors que le secteur primaire est passé de 25 % du produit régional à moins de 10 % en vingt ans. On constate également que le poids des provinces côtières dans la production nationale s'est alourdi. A l'échelle régionale, l'essor rapide du tourisme a eu pour effet un accroissement démographique notable des communes littorales. La plupart d'entre elles ont pratiquement doublé leur population depuis 1960 ; cet accroissement démographique important n'a touché que les communes devenues touristiques. Les autres ont un accroissement bien moindre ou se dépeuplent comme celles de l'intérieur. Le déséquilibre intérieur-littoral qui existait déjà se trouve renforcé et accentué par le tourisme. On constate également que ce sont les villes côtières du nord où le tourisme est plus ancien, mieux intégré à la vie locale et où la fréquentation est étalée sur une large partie de l'année, qui ont connu l'accroissement démographique le plus élevé et les transformations sociales les plus importantes. Benidorm par exemple est devenue une ville de 25 000 habitants permanents dotée d'une infrastructure tertiaire d'assez haut niveau en particulier au niveau commercial, bancaire et médical. Il est certain qu'elle peut au niveau régional jouer un rôle nouveau.

On se trouve ici en présence d'une région touristique originale en ce sens qu'elle juxtapose des caractéristiques des littoraux des pays industrialisés riches et des pays en voie de développement. Cette caractéristique est due à la situation géographique de ce littoral par rapport aux grands foyers émetteurs de touristes, mais également au niveau de développement économique de l'Espagne. L'époque très récente du décollage touristique est aussi responsable d'une bonne part de ces caractéristiques.

Il faut néanmoins noter que par rapport à d'autres zones littorales espagnoles, la région alicantine a bénéficié de l'apport de cette nouvelle activité plus que d'autres étant donné que l'activité économique était déjà diversifiée et loin d'être anémiée avant 1960, avec entre autre un secteur industriel non négligeable. L'activité touristique est arrivée en "plus" et n'est pas la seule activité économique de la région et c'est sûrement pourquoi son essor peut être considéré comme positif pour la Costa Blanca.

CONCLUSION

Cette typologie illustrée de quelques cas n'est qu'une première tentative à corriger et compléter. Nous attendons beaucoup pour cela de l'apport de collègues d'autres nationalités travaillant sur d'autres littoraux : leurs "modèles" prennent-ils place parmi les nôtres, malgré des différences d'échelle certaines (Etats-Unis par exemple) ? Ces compléments apportés, le moment ne serait-il pas venu, au sein de la commission de l'U.G.I. du Tourisme et des Loisirs, d'élaborer, avec des matériaux à définir, une cartographie "touristique" des littoraux, qu'il serait sans doute bon de remettre à jour à intervalles réguliers ?

DOSSIER :
URBANISME AMENAGEMENT
EQUIPEMENT

PRESENTATION

Les équipements urbains (circulation, parkings, loisirs, tourisme, culture) constituent l'une des branches les plus importantes de l'urbanisme opérationnel, mais aussi réglementaire.

Si "gouverner c'est prévoir", alors toute cité, autant du fait de la loi (S.D, POS) que par nécessité d'une saine gestion publique, se doit, avant même tout début de réalisation, de prévoir des "emplacements réservés", surtout pour équipements publics.

Le principe est donc simple : il faut prévoir où, comment, pourquoi d'ici 5 ou 70 ans tel ou tel équipement sera nécessaire ou non. Si la recherche fondamentale peut contribuer à une meilleure prévision des besoins (par exemple en utilisant la simulation systématique : équipements sanitaires ou scolaires à l'échelle d'un département), sa lourdeur même ne permet pas son utilisation fréquente. La recherche opérationnelle (R.O) est mieux adaptée mais réclame également une ingénierie lourde. La recherche "opérative" à moyen terme est plus fréquente, même si elle peut paraître parfois contestable.

L'étude de C. TECHER-HOARAU montre comment procède une ville en matière d'"emplacements réservés". D'autres études dans ce dossier illustrent le cas d'équipements lourds de prestige ou non.

Loïc ROGNANT

LES "EMPLACEMENTS RESERVES" EN URBANISME

Etudes préalables à leur implantation : le cas de la ville de Nice
par Cristel TECHER-HOARAU

INTRODUCTION

Comme toutes les agglomérations françaises, c'est surtout après la seconde guerre mondiale que Nice a connu l'essor qui l'a fait passer d'une petite ville au rang de cinquième par l'importance numérique de sa population. Elle est passée de 33 811 (1948) à 338 486 habitants en 1982.

Toute ville doit résoudre des problèmes d'approvisionnement, d'équipements techniques, d'aménagements urbains qui découlent de la croissance urbaine. Pour cela, elle a recours à des documents d'urbanisme.

A Nice, divers documents ont permis de résoudre ces problèmes :

- Le Consiglio d'Ornato est approuvé le 26 mai 1832. Il impose à Nice un ordre architectural particulier et oriente son développement jusqu'au début du XXe siècle.

- En 1931, un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville, le plan Cornudet.

- A partir du 27 novembre 1962, c'est le plan d'Urbanisme Directeur qui oriente le développement de Nice.

- En 1969 le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (S.D.A.U.) est à l'étude.

- Et en 1979, le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) est rendu public.

Les hypothèses d'aménagement du P.O.S respectent les orientations du S.D.A.U. Les hypothèses sont les suivantes :

- limiter la croissance de la population
- assurer la sauvegarde des espaces verts
- maintenir l'agriculture
- améliorer le niveau d'équipement de la ville.

Notre étude portera sur la dernière hypothèse. Les opérations pouvant faciliter l'amélioration des équipements sont répertoriées dans les annexes du P.O.S. sous la forme d'une liste des "emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts". Cette liste précise aussi la destination des collectivités, services et organismes publics bénéficiaires.

La mise en place de ces emplacements réservés nécessite des études préalables. Elles font également l'objet d'une procédure spécifique. En plus des emplacements réservés au P.O.S., la commune peut, pour réaliser ses équipements publics, exercer le droit de préemption dans les Zones d'Intervention Foncière (Z.I.F.) et dans les Zones d'Aménagement Différé (Z.A.D.). Elle peut aussi demander des Déclarations d'Utilité Publique (D.U.P.).

I - ETUDES PREALABLES A LA MISE EN PLACE DES EMPLACEMENTS RESERVES

C'est à partir d'une étude démographique que l'on définit le nombre d'équipements nécessaires pour les cinq ou dix prochaines années.

A - ETUDE DEMOGRAPHIQUE

1 - Etude préliminaire

L'exploitation du recensement de 1982 faite par la ville de Nice laissait apparaître un certain nombre d'îlots I.N.S.E.E. apparemment "non recensés". Une étude entreprise a permis de "retrouver" dans ces îlots une population d'environ 1600 personnes. La population légale totale est ainsi portée de 337 500 à 339 100 habitants.

Pour pouvoir suivre l'évolution démographique des quartiers de la ville de Nice, le territoire communal a été découpé en M quartiers. Aux recensements de 1975 et 1982, les périmètres des quartiers n'étaient pas les mêmes. Cependant, les différences étaient mineures et il a été procédé à une légère correction qui permet maintenant une analyse correcte de l'évolution des quartiers.

Entre 1975 et 1982, une analyse des permis de construire comparée à l'évolution démographique donnée par les recensements de 1975 à 1982, a été menée à bien : aucune corrélation n'a pu être mise en évidence. D'autre part, on a tenté d'utiliser les bilans statistiques des années 1982, 1983 et 1984 pour les permis de construire ; malheureusement ces bilans n'étaient pas homogènes et manquaient d'informations précises, en particulier en ce qui concernait les déclarations d'ouvertures de chantiers et les déclarations d'achèvement de travaux.

Pour ces raisons, il a été décidé de renoncer à faire une actualisation en 1985 des données démographiques.

2 - Hypothèses. Méthodologie

Les services techniques de la ville de Nice ont utilisé les données corrigées des recensements de 1968, 1975 et 1982 pour établir les prévisions.

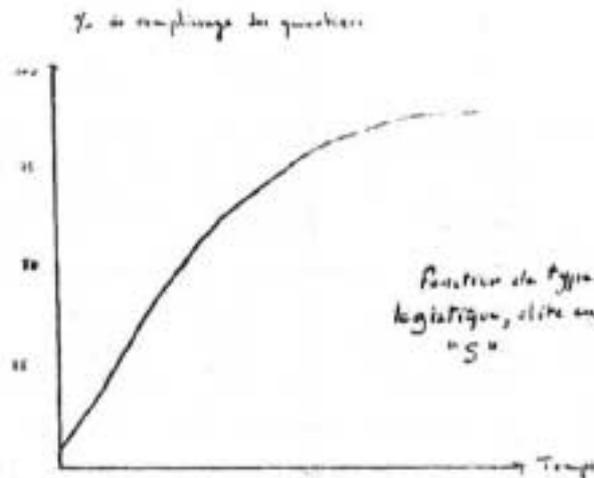
La ville est divisée en quartiers : 30 quartiers "ville" ; 11 quartiers "collines".

Pour chaque quartier, il a été établi, à l'aide des données du recensement, trois types de courbes : une courbe logements ; une courbe taux d'occupation des logements ; une courbe population.

La base des prévisions démographiques aux horizons 1990 et 2000 repose sur deux hypothèses qui intègrent l'analyse des recensements antérieurs.

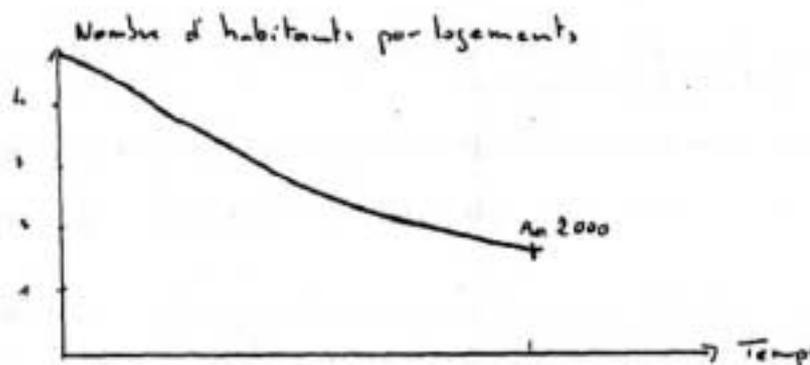
1ère hypothèse

Il a été établi une courbe type de remplissage des quartiers en logements. Cette courbe a la forme suivante :



2e hypothèse

Une courbe de l'évolution du taux d'occupation des logements a été élaborée. La forme de cette courbe établie pour la ville de Nice a été vérifiée et schématisée ci-dessous par comparaison aux autres villes du département : Cannes, Grasse, Cagnes-sur-Mer, Antibes, Saint-Laurent du Var, Menton, Mandelieu.



Ces deux courbes-types ont permis de prévoir pour chaque quartier le nombre de logements et le taux d'occupation de ces logements aux horizons de 1990 et 2000. La population du quartier est ensuite obtenue en multipliant le nombre de logements par le taux d'occupation.

4) 3 - Résultats (cf. croquis 1)

De façon synthétique, les résultats sont les suivants :

		1968	1975	1982	1990	2000
Quartiers du centre ville 30 quartiers	Logements	138 179	160 573	174 556	188 840	205 090
	Taux occup.	2 309	2 066	1 848	1 659	1 470
	Population	319 108	331 748	322 617	313 350	301 550
Quartiers collines 11 quartiers	Logements	1 997	5 278	6 579	9 930	14 970
	Taux occup.	315	2 818	2 505	2 180	1 910
	Population	6 292	14 872	16 480	21 650	28 600
Nice tous quartiers confondus	Logements	140 176	165 851	181 135	198 770	220 060
	Taux occup.	2 321	2 090	1 875	1 685	1 500
	Population	325 400	346 620	339 097	335 000	330 150

4 - Analyse des résultats

L'étude effectuée a permis de mettre en évidence dans la zone de centre-ville :

- une légère augmentation de la population dans les quartiers suivants : Ariane, Fabron, Caucade et Saint-Augustin ;
- une baisse régulière des populations des quartiers du centre-ville ;
- un maintien du niveau de population à Saint-Roch, Pasteur, Roquebillière et Rimiez.

En ce qui concerne tous les quartiers-collines, ils subiront une forte augmentation de population.

Le mouvement de baisse de population annoncé en 1975 à Nice comme dans les vingt villes les plus peuplées de l'hexagone, se confirme. D'ici à l'an 2000, Nice perdra environ 9000 habitants.

Ce mouvement intègre deux évolutions organisées : le centre ville perdra 21 000 habitants pendant que les collines en gagneront 12 000.

	Population 1982-2000	% évolution 1982-2000
Centre ville	- 21 000	(- 6,5 %)
Collines	+ 12 000	(+ 73,5 %)
Nice	- 9 000	(- 2,6 %)

Les résultats enregistrés sont cohérents :

- la construction de logements sur la commune va se stabiliser aux environs de 2 200 à 2 300 logements par an (entre 1975 et 1982, il a été construit par an 2 200 logements) ;

- le taux d'occupation des logements a baissé régulièrement à Nice à raison de 1% par an entre 1962 et 1982. Le taux prévu pour l'an 2000 s'inscrit dans cette tendance. Globalement, la baisse de population prévue pour les années à venir s'explique par la stagnation de la construction des logements, la baisse du taux d'occupation des logements.

En conclusion, nous pouvons dire que les éléments déterminants de cette prévision de population sont les suivants (cf. croquis 1 a) :

- de 1982 à l'an 2000, la ville de Nice perdra encore 9000 habitants, soit une population qui passera de 339 000 à 330 000 habitants ; l'actuelle prévision infirme celle du S.D.A.M. qui prévoyait pour l'an 2000 450 000 habitants ;

- le centre ville perdra environ 21 000 habitants alors que la zone collinaire périphérique verra un accroissement important de sa population (augmentation de 74 %). C'est donc dans cette zone que les besoins nouveaux d'équipement public seront les plus importants.

B - EVALUATION DES BESOINS

L'étude démographique permet donc de mettre en évidence des besoins nouveaux en équipements. Mais le travail n'est pas pour autant terminé.

Il faut procéder par différence avec les équipements déjà existants, à l'évaluation des besoins en écoles, collèges, équipements sportifs, espaces verts.

Au niveau du réseau de voirie, une étude des moyens de transport de l'agglomération niçoise a été conduite et tous les problèmes de circulation ont été traités, il en est de même pour les réseaux d'assainissement et d'alimentation en eau potable qui ont été étudiés afin de répondre aux besoins futurs de la population.

Par la suite, ces prévisions sont actualisées, revues dans le cadre de la procédure de révision des P.O.S. Et c'est alors l'élaboration ou la recherche des emplacements réservés.

II - LES EMPLACEMENTS RESERVES

Les prévisions sont revues d'après les observations déposées lors de l'enquête publique, dans le cadre de la révision du P.O.S. :

- certains emplacements ont été réduits car les équipements avaient été réalisés à tort, simplement parce que les projets de réalisation ont été réduits

- d'autres sont étendus ou créés pour répondre à des besoins supplémentaires liés au développement de l'habitat, des activités, ou pour adapter le réseau à l'évolution de l'urbanisation.

Les terrains que la collectivité doit acquérir afin de réaliser ces nouveaux équipements ont été portés en emplacements réservés au P.O.S.

<u>Affectation</u>	<u>Nombre</u>	<u>Surface</u>
Voirie	79	69 ha
Superstructures	86	182 ha
Espaces verts	35	95 ha
	<hr/>	<hr/>
	200	346 ha

A - REPARTITION DES TERRAINS

Les terrains se répartissent de la façon suivante :

La ville de Nice a été découpée en secteurs (qui correspondent à des feuilles au 1/120000e, cf. croquis n° 1b).

Le croquis n° 2 met en évidence la répartition de ces emplacements réservés. Des secteurs particulièrement privilégiés se dégagent de l'ensemble. Les emplacements les plus nombreux se répartissent dans 9 zones, alors que la commune en compte 37 au total. Ces zones correspondent effectivement aux quartiers (individualisés dans l'analyse démographique) qui vont connaître d'ici à l'an 2000 une augmentation de leur population. Pour certaines zones assez éloignées du centre-ville (Abadie, Ariane, Lingostière, Sainte-Marguerite, Caucade) et qui connaissent un développement récent, ce sont surtout les infrastructures de voirie qui prédominent.

De 1977 (date de la mise en place du P.Ô.S. à Nice) à nos jours, le nombre d'emplacements réservés acquis par la municipalité est de 25. Un seul de ces emplacements a été réalisé entièrement ; il s'agit de la cité administrative. Deux autres sont en cours de réalisation : une école primaire à Saint-Antoine de Ginestière, un collège au boulevard de l'Impératrice Eugénie.

Jusqu'à maintenant la plupart des terrains acquis par la ville de Nice étaient au profit de la Compagnie générale des Eaux. En fait, la majorité des terrains n'est pas encore acquise, cela s'explique par la politique des emplacements réservés prévue à longue échéance.

Mais comment réalise-t-on les emplacements réservés ?

B - PROCEDURE DE REALISATION

Le projet de la mise en place d'un emplacement réservé se fait par les services techniques de la mairie ; ce sont les services fonciers qui se chargent de l'acquisition des terrains. La réalisation est assurée par la ville de Nice ou par un autre organisme tel E.D.F., C.G.E., T.N.,...

A partir du jour où le P.O.S. est rendu public, le propriétaire d'un terrain situé en emplacement réservé "peut exiger de la collectivité au bénéfice de laquelle le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition dans un délai de deux ans à compter du jour de la demande" : c'est le procédé de mise en demeure. Le propriétaire dont le terrain a été réservé par un P.O.S. n'a pas le droit de construire, mais dispose de celui de délaissement.

La collectivité ou le service intéressé est informé de la mise en demeure par une lettre recommandée et dispose d'un délai de un an pour formuler une proposition. Ce délai peut être prorogé une fois pour une durée de un an.

Des solutions différentes se présentent :

- la ville peut accepter la proposition du propriétaire, il s'agit alors d'un accord amiable ; le prix du terrain doit être réglé dans un délai de deux ans après la réception de la lettre ;

- si la ville refuse d'acquérir le terrain, elle perd son droit de préemption ; le propriétaire reprend alors la libre disposition de son terrain ;

- un refus peut également émaner du propriétaire ; le juge d'expropriation est alors saisi par la ville.

Le propriétaire d'un terrain "dont une partie est comprise dans un des emplacements réservés et qui accepte de céder gratuitement cette partie à la collectivité bénéficiaire de la réserve, peut être autorisé à reporter sur la partie restante de son terrain un droit de construire correspondant à tout ou partie du C.O.S. affectant la superficie de terrain qu'il cède". La cession a lieu quand le permis de construire définitif est accordé. Entre la manifestation du propriétaire et le permis de construire définitif, il peut s'écouler un délai de un an et même plus.

Les emplacements réservés permettent donc de réaliser des équipements publics ; mais les collectivités disposent d'autres moyens pour les réaliser.

III - AUTRES MOYENS DE REALISER DES EQUIPEMENTS PUBLICS

La commune dispose de moyens différents de celui des emplacements réservés pour la réalisation d'équipements publics. Elle peut procéder à des acquisitions de terrain en :

- exerçant le droit de préemption dans la Zone d'Intervention Foncière (Z.I.F.) ou dans les Zones d'Aménagement (Z.A.D.) ;

- demandant des Déclarations d'Utilité Publique (D.U.P.).

A - DROIT DE PREEMPTION DANS Z.I.F. et Z.A.D.

1 - Z.I.F.

C'est la loi n° 75-1328 du 31 décembre 1975 qui a institué la Z.I.F. caractérisée par un droit de préemption illimité dans le temps, au bénéfice quasi exclusif des communes.

La Z.I.F. est créée de plein droit et ne peut être instituée que dans la zone urbaine définie par un P.O.S. rendu public. Dans la Z.I.F., le droit de préemption porte sur toutes les aliénations à titre onéreux, volontaires ou non d'immeubles bâtis ou non, ou de droits sociaux assimilés. Toute vente y fait l'objet d'une Déclaration d'Intention d'Aliéné (D.I.A.). Cependant, il existe des exclusions de droit de préemption :

- immeubles construits et appartenant à des organismes d'H.L.M. ;
- immeubles construits depuis moins de dix ans...

La D.I.A. permet à la commune de profiter du marché en se substituant à un acquéreur éventuel pour réaliser "une bonne affaire" et éviter le recours à la procédure d'expropriation.

L'estimation de la propriété, du terrain est faite par les Domaines. La collectivité locale dispose d'un délai de deux mois après le dépôt de la D.I.A. pour prendre sa décision d'achat.

Le prix estimé par les Domaines peut être supérieur ou égal à celui fixé dans la D.I.A. Si le propriétaire est d'accord, la ville achète alors au prix de la D.I.A. Il arrive cependant que le prix fixé par les Domaines soit inférieur à celui de la D.I.A. : trois possibilités se présentent donc :

- le propriétaire accepte le prix inférieur et la vente a lieu ;
- le propriétaire renonce à la vente et effectue une nouvelle D.I.A. ;

- en cas de désaccord total sur le prix, ce dernier est fixé par le juge de l'expropriation. Si le prix n'intéresse pas la ville, son droit de préemption est alors inapplicable pendant une durée de cinq ans. Le propriétaire peut vendre son bien librement, à un prix identique, simplement révisé en fonction des variations du coût de la construction constatées par l'INSEE.

Le droit de préemption exercé dans la Z.I.F. joue également en cas d'adjudication forcée. La D.I.A. est effectuée un mois avant les enchères. Après la dernière enchère ou surenchère, la ville a un mois pour se fixer. La préemption se fait alors au prix de la dernière enchère. Aucun achat supérieur au prix fixé par les Domaines ne s'effectue.

2 - Z.A.D.

On retrouve dans la Z.A.D. à peu près les mêmes procédés que dans la Z.I.F.

La création d'une Z.A.D. suppose toujours une décision institutive qui fixe son périmètre. Elle se situe souvent en zone péri-urbaine, sans pour autant que son institution dans la zone urbaine soit interdite, et a une durée de vie de quatorze ans.

Contrairement à la Z.I.F., le droit de préemption dans la Z.A.D. ne joue pas à l'égard des cessions de droits sociaux, ni en cas d'adjudication forcée. Ce droit de préemption peut être exercé par toute une série d'organismes : Etat, département, communes, sociétés d'économie mixte. Le délai pour exercer le droit de préemption est de trois mois afin de permettre au préfet d'exercer son droit de substitution au nom de l'Etat. En cas de désaccord sur le prix le dernier est fixé par le juge d'expropriation ; les dispositions sont les mêmes que dans la Z.I.F. Mais la fixation judiciaire du prix obéit à des règles différentes : l'évaluation se fonde sur l'utilisation du terrain, un an avant l'institution de la Z.A.D. Cette disposition marque bien le caractère anti-spéculatif des Z.A.D.

Du point de vue des garanties des propriétaires, la Z.A.D. présente une supériorité sur la Z.I.F. : le droit de délaissement peut être exercé un an après la publication de l'acte instituant la Z.A.D.

Les délais de décision d'acquisition dans la Z.I.F. et dans la Z.A.D. ne seront plus, d'ici quelque temps, valables. Le 18 juillet 1985, une loi concernant la préemption urbaine a été élaborée et entrera en application le 16 juin 1986. Des modifications interviendront donc sur les délais.

B - DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (D.U.P.)

Pour la réalisation d'un projet immédiat dont le besoin n'avait pas été prévu, la municipalité a recours à la D.U.P. Le dossier à préparer contient les pièces suivantes, plus une notice explicative très détaillée comprenant :

- l'objet de la réalisation ;
- les conditions d'insertion dans l'environnement ;
- les mesures prises pour pallier aux nuisances ;
- les raisons de l'opération ;
- les avantages de l'opération
- un plan de situation ;
- un plan de périmètre ;
- le plan général des travaux ;
- les modes de financement ;
- les estimations des dépenses.

Ces six documents sont élaborés par les Services techniques de la mairie ; viennent ensuite le registre d'enquête, l'arrêté préfectoral, l'avis d'enquête, l'affichage et la publication. L'élaboration de ces documents est prise en charge par la Préfecture.

L'enquête dure un mois et c'est le Tribunal administratif qui désigne le commissaire enquêteur. Cette enquête est d'abord précédée par un débat public. Si la D.U.P. reçoit un avis défavorable, il en résulte une délibération. Si la ville tient toujours à réaliser son projet, c'est le Conseil d'Etat qui tranche.

En même temps que la D.U.P., on procède à une enquête parcellaire afin d'acquérir les terrains. Les propriétaires sont, bien évidemment, tenus au courant. L'achat se fait soit par offre amiable, soit par expropriation.

Nous venons donc de voir comment il était possible de réaliser des équipements publics indispensables sans avoir recours à la procédure des emplacements réservés.

CONCLUSION

Serré entre la montagne et la mer, le territoire de la commune niçoise s'étend sur 7 192 hectares, dont 1300 seulement se situent dans les parties planes. Bien que Nice soit la plus grande commune des Alpes-Maritimes par sa population et l'extension de son territoire, le site présente des contraintes qui donnent à la question foncière une importance particulière.

La hausse rapide et continue des prix des sols produit, à n'en pas douter, des conséquences néfastes de tous ordres : de 1960 à 1965, les prix des terrains ont augmenté à Nice de plus de 250 %. Renchérissant la valeur des logements dans le centre ville, elle est à la source de la ségrégation par l'habitat ; accroissant la charge foncière des opérations d'aménagement, elle favorise tout à la fois la densification du tissu urbain et le déclin de la qualité architecturale du bâti. C'est une hausse rapide que nourrit et entretient une intense spéculation. Cette hausse vertigineuse des prix des sols urbains présente les caractéristiques d'un véritable fléau appelant, en conséquence, une action correctrice énergique de la part des pouvoirs publics.

La politique des emplacements réservés fait partie de cette action correctrice. D'après des prévisions d'évolution à très long terme, la mise en réserve de certains terrains en vue d'équipements futurs s'effectue alors. Cela permet d'acquérir longtemps à l'avance de vastes zones bien souvent non encore touchées par l'urbanisation.

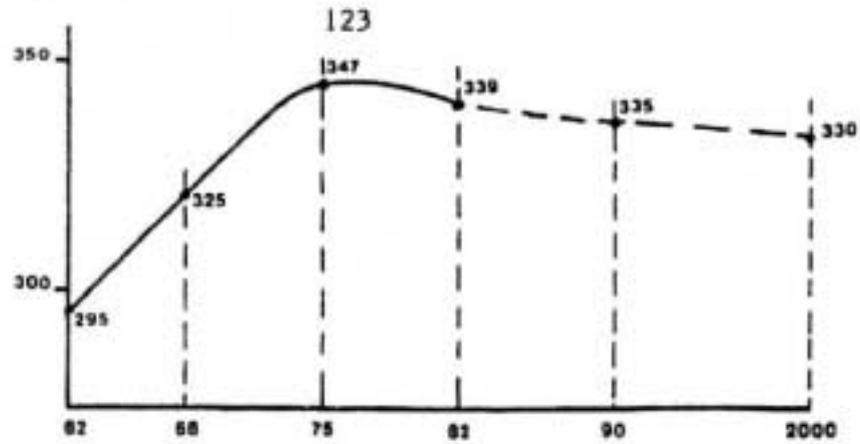
Depuis la mise en place du P.O.S., la ville de Nice a acquis une infime partie des emplacements réservés. De plus, ses acquisitions font suite à une mise en demeure de la part des propriétaires. La ville de Nice n'a pas encore effectué un seul achat volontaire. Ceci nous montre bien que les emplacements réservés ont pour objectif le "gel" des terrains. Ces réserves foncières en vue de réaliser de futurs équipements publics s'effectuent également dans les Z.I.F. et dans les Z.A.D.

Les investissements nécessaires pour la réalisation de ces équipements constitueront une importante charge pour les finances communales.

Etant donné la longue échéance des emplacements réservés, il serait illusoire de prétendre assurer leur cohérence financière pour une telle durée. Pour que la ville ait la possibilité, dans les années à venir, pour répondre aux questions de la population, d'améliorer ses équipements collectifs, il faudrait que ses moyens financiers soient maintenus au moins au niveau actuel (947 MF pour 1984).

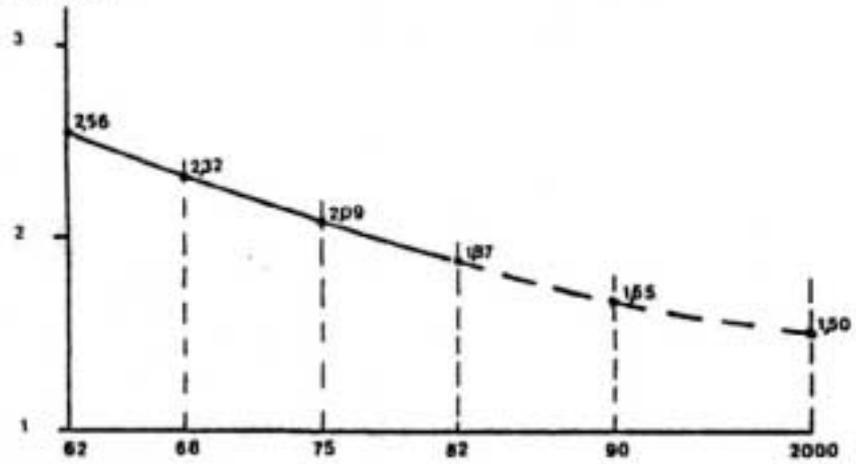
POPULATION

D'HABITANTS



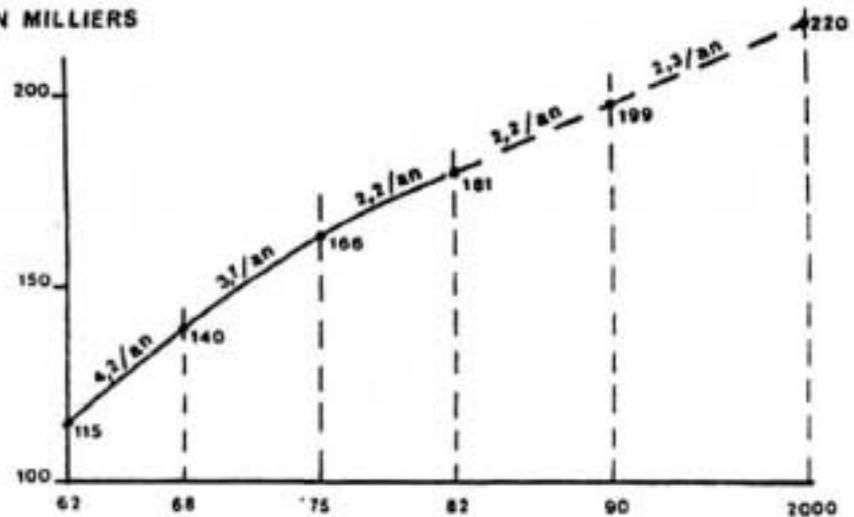
HABITANTS PAR LOGEMENT

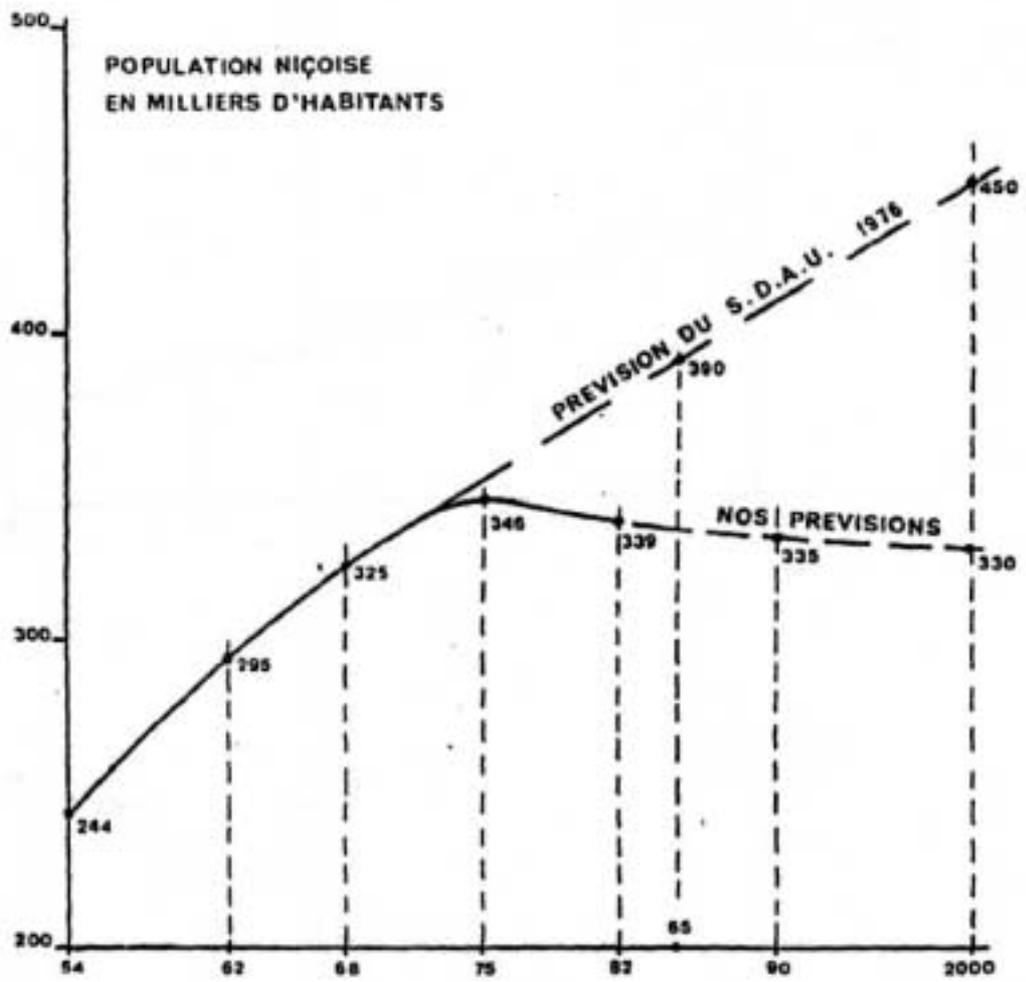
NOMBRE D'HABITANTS
PAR LOGEMENTS



LOGEMENT]

LOGEMENTS
EN MILLIERS



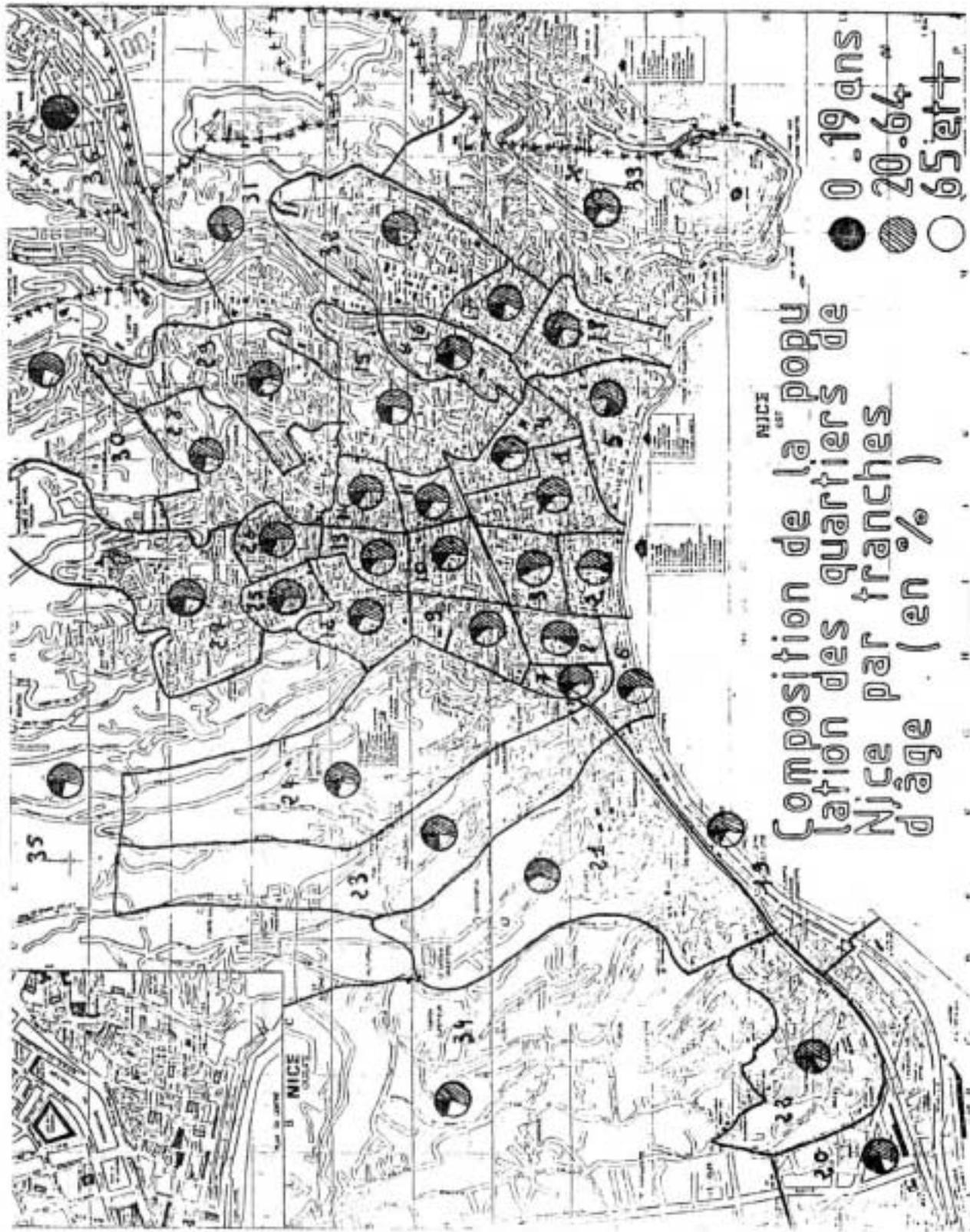


Croquis 1a

La Combe 1	Les Cappan 2	S ^t Roman de Bellef 3	4	Aire S ^t Michel 5	6	Abadie. La Laurette 7	
Le Var - Saquier 11	12	Costière de Magan 13	La clua - Pescier 14	Gairant. Las Planas 15	Rimiez Cap de Griv 16	Ariane Bon Voyage 17	Ariane Palgaraccio 18
Lingostiers 21	Cremat. S ^t Isidore 22	Canta - Galet 23	S ^t Pierre de Faire 24	S ^t Barthélémy Gard du Sud 25	Cimiez 26	S ^t Roch Riquier 27	Vineignier Corne d'or 28
Baraques 31	Ginestien 32	S ^t Antoine Terron 33	Bornala Magan 34	Gambetta S ^t Philippe 35	Centre. Ville 36	Riquier le Port 37	38
41	S ^t Marguerite Les Neutins 42	Cavanda S ^t Augustin 43	California 44	<p>Croquis n° 1-b <u>Découpage de la Ville de Nice</u></p>			
	Buis de Boulogne 52	Arenas Aéroport 53					

1 ST	2 ST					3 ST 3 EV 5 V	
		1 ST		1 EV			
1 ST 3 V		2 V	2 ST 1 EV	2 ST 3 EV 1 V	5 ST 1 EV 1 V	2 ST 4 EV 5 V	4 ST 2 EV
5 ST 4 V	6 ST 1 EV 2 V	5 ST 2 V	2 ST 5 V	8 ST 4 EV 4 V	7 ST 3 EV 3 V	7 ST 1 EV 6 V	2 ST 1 EV
2 ST 5 V	1 ST 2 V	2 ST 2 V	7 ST 5 EV 6 V	5 ST 1 EV 1 V	2 ST 4 V	1 ST 1 V	
	1 ST 10 V	4 ST 3 EV 5 V	3 ST 1 EV 2 V	<u>Croquis 2: Localisation des Emplacements Réservés et affectation</u>			
	1 ST 1 V	1 ST 3 V					

légende:
 V = Voirie
 EV = Esp Verts
 ST = Supr. Structures



**INSEE. 1982. RECENSEMENT DE LA POPULATION PAR QUARTIER
DE LA VILLE DE NICE**

Quartier n°	Population totale	Population 0-19 ans	en %	Population 20-64 ans	en %	Population 65 ans et +	en %
1	8728	1316	15,0	4352	49,8	3060	35,0
2	6048	776	12,8	2816	46,5	2456	40,6
3	9472	1116	11,7	4320	45,6	4036	42,6
4	10456	1708	16,3	5228	50,0	3520	33,7
5	6864	1136	16,6	4088	59,6	1640	23,9
6	6628	1032	15,6	3472	52,4	2124	32,0
7	4384	684	15,6	2244	51,2	1456	33,2
8	4340	556	12,8	2228	49,1	1756	38,7
9	6412	852	13,3	3224	50,3	2336	36,4
10	9688	1520	15,7	4996	51,6	3172	32,7
11	4244	676	15,9	2216	52,2	1352	31,9
12	3776	968	16,8	3172	36,9	1636	28,3
13	6796	956	14,1	3448	50,7	2392	35,2
14	3920	664	16,9	2056	52,4	1200	30,6
15	8504	1388	16,8	4604	34,1	2512	29,5
16	9340	1992	21,3	5572	59,7	1776	19,0
17	11268	1920	17,0	6400	56,8	2948	26,2
18	14844	2444	16,5	8292	55,9	4108	27,7
19	7340	1128	15,4	4080	55,6	2132	29,0
20	17804	5556	31,2	10044	56,4	2204	12,4
21	11556	2052	7,8	7168	62,0	2336	20,2
22	9348	2632	28,2	5420	58,0	1296	13,9
23	10080	2556	25,4	5992	59,4	1536	15,2
24	6376	1328	20,8	3872	60,7	1176	18,4
25	5892	1068	18,1	3164	53,7	1660	28,2
26	6752	1152	17,1	3500	51,8	2100	31,1
27	15608	3132	20,1	9276	59,4	3200	20,5
28	9448	2056	21,8	5540	58,6	1852	19,6
29	6492	1176	18,1	3480	53,6	1236	28,3
30	7652	1508	19,7	4688	61,3	1456	19,0
31	13568	3608	27	7924	59,3	1836	13,7

Quartier n°	Population totale	Population 0-19 ans	en %	Population 20-64 ans	en %	Population 65 ans et +	en %
32	18188	4180	23	11188	61,5	2820	15,5
33	12004	2052	17,1	7292	60,7	2660	22,2
34	15480	3296	21,3	9708	62,7	2476	16,0
35	9792	2332	23,8	5924	60,5	1536	15,7
36	15204	5896	38,4	8332	54,8	1036	6,8
Ville entière	337085	68412	20,3	189320	56,1	78034	23,2

COMPTES-RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Danielle et Gilbert MARI, *Mines et minéraux des Alpes-Maritimes*. Editions Serre, Nice, 1982, 1 vol., 282 p. ill. (nombr. cartes et photos n.b. et coul.).

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 "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'embarrassent 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 de 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'histoire 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-Théniers, 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 (affiches anciennes de demandes en concession, reproduction de cartes postales d'époque illustrant le travail des mineurs à Tende, à 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 bienvenu.

Les perspectives modernes de développement minier des Alpes-Maritimes sont minimes : 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.

MEHOUA Jean FERAUD