

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 mégaloportes 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

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 ?

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.

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 mégapole 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 ?