



**HAL**  
open science

## Tourisme et organisation de l'espace sur la côte varoise : de la " Marine" à la " Marina"

Roland Courtot

### ► To cite this version:

Roland Courtot. Tourisme et organisation de l'espace sur la côte varoise : de la " Marine" à la " Marina". *Beiträge und Materialien zur regionalen Geographie*, 1991, La Provence (5), pp.185-204. hal-03218378

**HAL Id: hal-03218378**

**<https://amu.hal.science/hal-03218378v1>**

Submitted on 5 May 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0  
International License

# Tourisme et organisation de l'espace sur la côte varoise: De la "Marine" à la "Marina"

Roland Courtot

Professeur de Géographie, Université d'Avignon et des Pays du Vaucluse

*„Si on pénètre à pied dans les vallons inconnus de cet étrange massif de montagnes, on découvre une contrée invraisemblablement sauvage, sans routes, sans chemins, même sans sentiers, sans hameaux, sans maisons”*

MAUPASSANT (1888-1947, p. 118)

S'il revenait aujourd'hui, Maupassant, qui a fréquenté la côte des Maures à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle lors de ses croisières de plaisancier sur son yacht „Bel ami”, reconnaîtrait difficilement „cette région sauvage, sombre et superbe” sous les marques de l'urbanisation touristique qui a engendré un ruban d'habitat à peu près continu d'Hyères à l'ouest à Saint-Aygulf à l'est; c'est-à-dire sur l'ensemble du littoral du massif cristallin des Maures, côte rocheuse et découpée nettement limitée à l'ouest par la basse vallée du Gapeau et à l'est par celle de l'Argens (cf. carte fig. 1)

Cet extraordinaire renversement, „retournement” de l'occupation de l'espace par l'homme (pour reprendre dans un autre contexte la formule inventée par M. CÔTE à propos de l'Algérie (1), d'une côte presque vide à une côte peuplée, et même „surpeuplée” en été, est dû pour l'essentiel à l'essor du tourisme balnéaire. Ce phénomène n'est pas propre à la côte des Maures, dans la mesure où nombreux sont les littoraux méditerranéens qui ont connu cette forme de „retournement”, d'une occupation humaine peu dense, ponctuelle, à une emprise très forte, marquée par les rythmes saisonniers du tourisme. La situation actuelle de ces littoraux dépend à la fois des formes antérieures de la présence humaine et des formes d'aménagement touristique qui y ont été développées.

Entre la côte des Alpes-Maritimes, rocheuse et découpée, très anciennement et très densément

occupée, et transformée progressivement par le tourisme depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et la côte du Bas-Languedoc, sablonneuse et lagunaire, presque vide jusqu'à l'apparition brutale des stations intégrées de la deuxième moitié de notre siècle, la côte des Maures apparaît comme un type intermédiaire. Côte rocheuse peu occupée jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elle a accueilli depuis lors les formes successives du tourisme balnéaire méditerranéen. Les effets spatiaux en prennent ici une valeur de modèle du fait du vide préalable et du relatif éloignement des grands centres urbains (Toulon et Marseille à l'ouest, Nice et Cannes à l'est) dont l'influence aurait pu interférer avec la dynamique propre du phénomène touristique.

## 1. Le modèle communal de l'organisation de l'espace

L'observation d'une commune à partir de la carte des modes actuels d'occupation du sol permet de définir un schéma des formes d'organisation de l'espace qu'on peut ensuite confronter à l'ensemble du littoral étudié: la carte de Bormes-les-Mimosas et du Lavandou (fig. 2) permet de définir un zonage assez clair.

### a. Le vieux village

Perché, ou plutôt accroché à une butte qui domine la vallée du Baratier, il se cramponne en éventail sous les ruines d'un château médiéval. Rues étroites suivant les courbes de niveau, ruelles pentues et escaliers dans le sens de la pente, hautes maisons serrées... C'est l'image même du village perché provençal, ramassé sur lui-même,

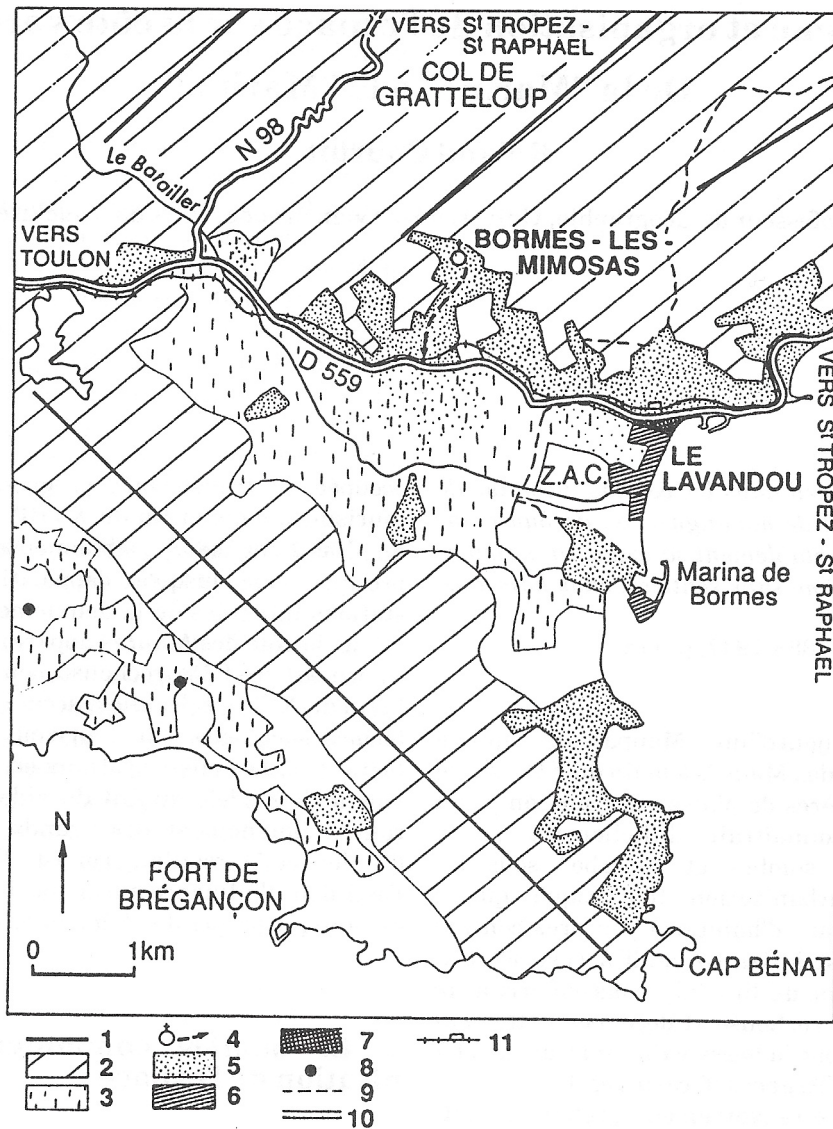
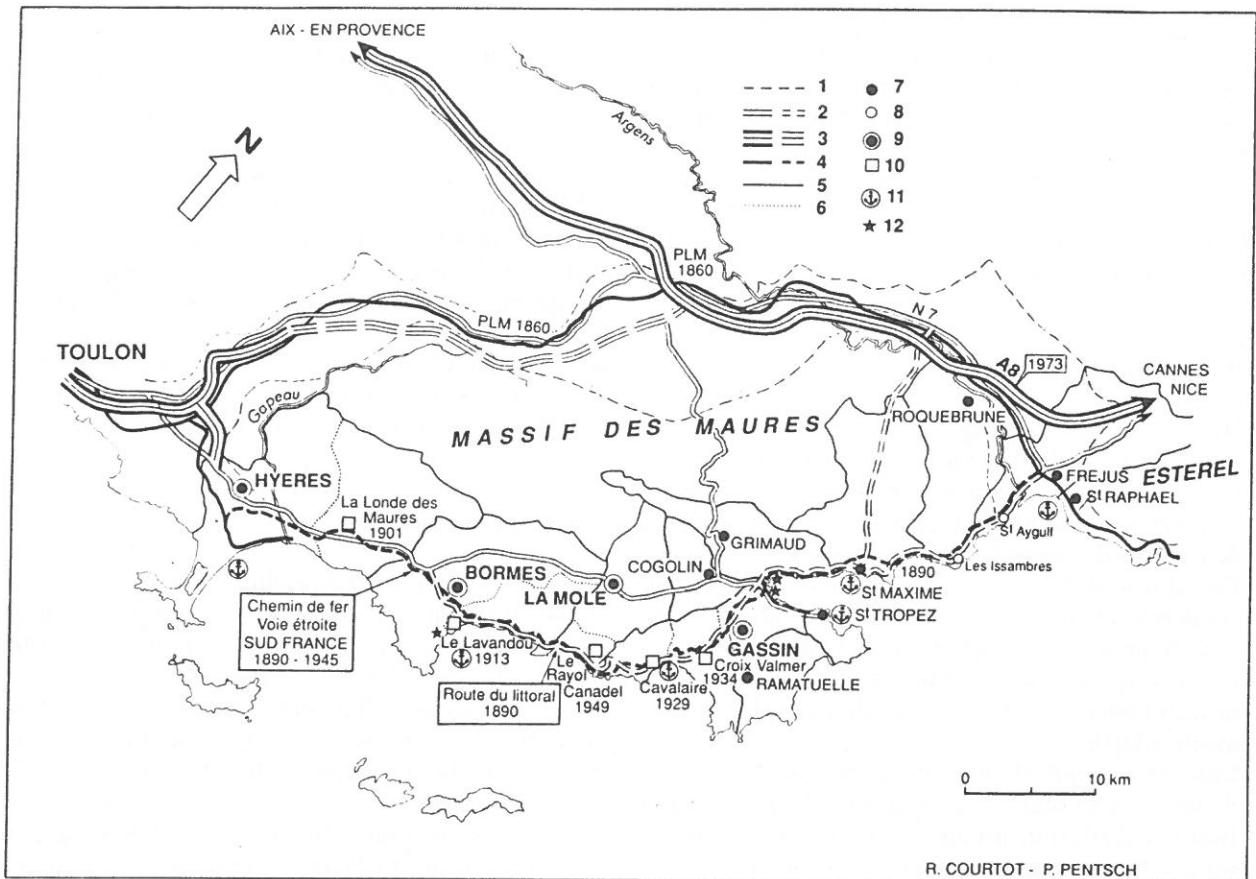


fig. 1: Les formes d'habitat dans les communes de Bormes-les-Mimosas et du Lavandou

- 1: principales lignes de crête
- 2: reliefs boisés
- 3: ager cultivé (vignes)
- 4: village perché et axe de déperchement
- 5: habitat pavillonnaire (résidences secondaires dominantes),
- 6: habitat collectif touristique
- 7: centre récent
- 8: grand domaine viticole
- 9: limite des deux communes
- 10: routes principales
- 11: ancien chemin de fer métrique et station

Abb. 1: Die Siedlungsformen der Gemeinden Bormes-les-Mimosas und le Lavandou

- 1: die wichtigsten Höhenrücken
- 2: bewaldete Flächen
- 3: kultivierte Flächen (Weinbau)
- 4: Gipfeldorf und Achse der Abwärtsverlagerung
- 5: Pavillonartige Siedlungen (überwiegend Zweitwohnsitze)
- 6: Touristische Wohnkomplexe
- 7: Neues Zentrum
- 8: großes Weingut
- 9: Gemeindegrenze
- 10: Hauptverkehrsstraßen
- 11: alte Schmalspurbahn mit Bahnhof



**fig.2:** L'organisation communale du littoral des Maures et les voies de communication

- 1: limites du Massif ancien et de la dépression périphérique
- 2: route (ancienne/aménagée)
- 3: autoroute (réalisée/en cours de réalisation)
- 4: voie ferrée (normale/voie étroite)
- 5: limite communale
- 6: nouvelle limite ségrégation
- 7: chef-lieu de commune
- 8: agglomération touristique en "écart"
- 9: commune-mère
- 10: commune-fille
- 11: port de plaisance
- 12: marina

**Abb.2:** Kommunale Gliederung des Küstenstreifens des Massifs des Maures mit Verkehrswegen

- 1: Grenzlinie des Gebirges und der sich anschließenden Senke
- 2: Straße (alt/neu)
- 3: Autobahn (fertiggestellt/ im Bau befindlich)
- 4: Bahnlinie (normal/ Schmalspur)
- 5: Gemeindegrenze
- 6: neue Segregationslinie
- 7: Hauptort eines Gemeindegebietes
- 8: nicht zum Hauptort zählendes Touristenzentrum (vgl. Anm. 8)
- 9: Muttergemeinde
- 10: Tochtergemeinde
- 11: Freizeit-/Yachthafen
- 12: Marina

fermé comme par un rempart. Il est aujourd'hui peuplé en partie par une population agée de retraités et bon nombre de ses maisons, transformées en résidences secondaires, ne s'ouvrent que l'été. Il compte encore quelques commerces quotidiens, mais surtout des commerces et des services en rapport avec le tourisme (hôtels, restaurants, bars, souvenirs...) surtout autour de la place qui s'élargit au contact de la sortie haute du vieux noyau historique.

### **b. Le déperchement**

Du vieux village jusqu'au bas de la pente, des constructions plus récentes s'allongent en suivant la rue-route qui descend vers la route nationale. Celle-ci longe la petite plaine du Baratier, au pied des pentes du Massif et a attiré habitat et services. Ce glissement du village vers le bas, ce „déperchement”, est à mettre en relation aussi avec la présence de l'ancienne gare d'un chemin de fer à voie étroite, le „Sud-France”, qui a couru parallèlement à la route littorale de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à 1945.

Les pentes qui dominent la plaine de part et d'autre du village, orientées vers le sud, sont le lieu d'installation préférentielle des villas isolées ou en lotissements, qui occupent ici un ancien „ager de pente” cultivé en terrasses, dont il reste quelques parcelles de vignes et d'oliviers.

### **c. La plaine du Baratier**

C'est un „ager” cultivé de plaine, où subsistent vignes (surtout sur les basses pentes) et cultures saisonnières, et où quelques serres sont le signe d'une récente intensification de certaines exploitations agricoles. Mais d'autres parcelles sont en friche, ou ont été occupés par des maisons individuelles ou même par des entrepôts. A l'aval, cette plaine est barrée par la limite communale du Lavandou, de sorte que l'accès de la commune de Bormes à la mer est reporté vers le sud, où une „marina” a été construite: ensemble à la fois portuaire (un port de plaisance de 830 places) et immobilier (240 appartements dans des immeubles collectifs), il a été installé sur des endiguements gagnés sur le domaine maritime littoral.

### **d. Les espaces boisés**

Au nord, la commune comprend un vaste ensemble boisé à peu près vide d'habitat dans les collines du massif des Maures. Il en va de même au sud, pour la longue crête approximativement est-ouest qui se termine au cap Bénat: ses versants n'ont été colonisés par les lotissements touristiques que sur la terminaison occidentale, au nord du cap. Le reste est inoccupé, et domine un piémont sud occupé par de grands domaines viticoles bordés par une côte rocheuse pratiquement sans aménagements touristiques, où le fort de Brégançon (résidence de la Présidence de la République) se dresse sur une presqu'île à quelques encablures.

### **e. La commune du Lavandou**

L'agglomération du Lavandou est beaucoup plus importante que celle de Bormes: elle groupe près de 3 000 habitants contre un peu plus de 1 000 pour celle de Bormes (2). C'est une station balnéaire; autour d'un centre de commerces et de services qui se situe au pied de la colline et au contact de la plage du golfe de Bormes, trois éléments caractéristiques se sont développés:

- des immeubles collectifs en bord de plage, en arrière desquels une opération d'urbanisme (ZAC) (3) occupe les derniers terrains libres.
- des résidences individuelles pavillonnaires sur les pentes de la colline qui dominent le littoral, dans le prolongement de celles qui encadrent le vieux village de Bormes
- un port de plaisance de 400 places.

On ne peut comprendre ces formes modernes installées au contact d'une petite zone plane (la partie aval de la plaine du Baratier) et d'un vaste espace boisé dans le massif des Maures qu'en faisant référence à la création récente de cette commune: le Lavandou a été détaché de la commune de Bormes, dont il était auparavant la projection littorale, la „marine”, en 1913.

## **2. La mise en place: l'espace retourné**

### **a. L'économie ancienne**

Les cartes au 1/80 000<sup>e</sup> publiées par le service géographique de l'armée en 1894 (4) montrent un littoral dont l'habitat est rarement au bord de la mer. A part Saint-Tropez, port de fondation ancienne, toutes les agglomérations sont des villages

perchés en vue de la côte (Bormes, Gassin) ou franchement isolés à l'intérieur du massif (la Mole, Plan de la Tour). En 1868, le village perché de Bormes regroupe encore l'essentiel des habitants de la commune, et la marine du Lavandou n'est qu'un hameau de pêcheurs.

La côte, longtemps inhospitalière et redoutée à cause des dangers qui pouvaient venir de la mer (piraterie barbaresque, guerre de course des Anglais), était plus bardée de tours de guet, de fortifications, de batteries que d'établissements civils (5). Dans ses „Voyages dans les départements du Midi de la France” en 1807, MILLIN chevauche, faute de route, d'Hyères à Saint-Tropez, puis navigue de Saint-Tropez à Saint-Raphaël:

*Il n'y a point de route qui conduise d'Hyères à Nice. Ceux qui veulent s'y rendre sont obligés de retourner à Toulon; ils prennent ensuite le chemin de Fréjus par Cuers et Pignau (C'est-à-dire par la dépression périphérique). D'Hyères à Saint-Tropez il n'existe point non plus de route qui soit praticable par les voitures” (MILLIN, 1807, t. 2, p. 457).*

Il note au passage:

*„Nous vîmes distinctement trois vaisseaux anglais qui étaient à la pointe de l'île du Levant et de la rade d'Hyères: ils donnaient la chasse à plusieurs petits bâtiments, et la batterie des côtes leur lâcha une bordée...” (MILLIN, 1807, t.2, p. 462)*

L'espace utile n'était donc pas tant la côte que les collines du Massif, et l'activité essentielle était agricole et forestière: sur les pentes autour des villages perchés, cultures en terrasses de vignes et d'oliviers; dans les fonds de bassin ou de vallon, cultures de céréales, en évitant les basses vallées littorales, inondables et souvent marécageuses. La forêt, qui occupe aujourd'hui plus de la moitié des territoires communaux, fournissait une part non négligeable des ressources des communautés rurales du Massif. D'abord malmenée par une économie sylvo-pastorale prédatrice (défrichements temporaires et écobuage) qui la réduit à un saltus dégradé (6), la forêt s'étend pendant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque l'économie du bois (chataigniers) et du liège exporté ou travaillé sur place dans des bouchonneries se développe: elle anime autant les villages de l'intérieur que ceux du littoral, surtout autour de Saint-Tropez, port d'expédition des produits de cette région. Le

littoral, comme l'intérieur du massif, fonctionnait donc dans une économie relativement bloquée, faute de relations faciles avec l'extérieur: pas de route côtière, mauvais chemins dans le Massif, faibles relations par mer.

## b. Le déblocage par le tourisme d'hiver

C'est par la terre que le littoral est donc désenclavé. Le chemin de fer de la compagnie du P.L.M. arrive à Toulon en 1859, puis à Hyères en 1876. Il provoque un premier développement de cette vieille capitale du sel par la villégiature hivernale de la clientèle fortunée et par l'essor des cultures délicates irriguées (fruits, légumes, fleurs) pour le marché français septentrional. Mais le tracé de la ligne vers l'est contourne le massif des Maures par la dépression intérieure jusqu'à Fréjus et, en ignorant le littoral, reporte vers Cannes, puis Nice, le flot des nouveaux touristes d'hiver, ôtant à Hyères une bonne partie de sa clientèle. Ce sont donc les voies de communication proprement littorales, la route et le chemin de fer à voie métrique, au tracé quasi parallèle de Hyères à Saint-Raphaël, qui ouvrent le littoral des Maures sur l'extérieur. Les conséquences en sont nombreuses.

Les premiers touristes arrivent, précédés des spéculateurs immobiliers; Guy de Maupassant en est le témoin:

*„Une route nouvelle suit la mer, allant de Saint-Raphaël à Saint-Tropez. Tout le long de cette avenue magnifique ouverte à travers les forêts sur un incomparable rivage, on essaie de créer des stations hivernales. La première en projet est Saint-Aygulf. Celle-ci offre un caractère particulier. Au milieu du bois de sapins qui descend jusqu'à la mer s'ouvrent dans tous les sens, de larges chemins. Pas une maison, rien que le tracé des rues traversant des arbres” (MAUPASSANT 1888-1947, p. 119)*

En s'installant à proximité des stations du Sud-France qui est, avant l'automobile, le cordon ombilical de cette côte, un premier tourisme hivernal organise son espace: il installe ses premiers „lotissements”, construit ses premiers hôtels; de riches parisiens et étrangers acquièrent de vastes propriétés, font construire de grandes villas, aménagent des jardins, réplique atténuée et moins „dynamique” de ce qui se passe à la même époque sur

le littoral entre Cannes et la frontière italienne, atteinte par le chemin de fer dès 1869 (7).

L'agriculture se transforme car elle trouve une voie nouvelle à l'exportation de ses produits: les cultures légumières et fruitières, les fleurs se développent car elles sont, par suite des avantages climatiques, plus précoces qu'en Vaucluse. La vigne, reconstituée après le phylloxera, devient une production spécialisée qui s'exporte et non plus seulement un élément de la polyculture méditerranéenne. Mais ces communications nouvelles ouvrent la région aux concurrences extérieures, et les autres éléments de l'économie traditionnelle, céréales, oliviers, élevage, s'effondrent.

Au total on assiste au début du retournement de l'espace: l'économie forestière, sauf dans les villages de l'intérieur du massif, est abandonnée au profit des activités liées au tourisme et des nouvelles productions agricoles. La structure de la population active commence à se transformer et les premiers immigrants arrivent pour occuper de nouveaux emplois: agriculteurs de l'intérieur du département ou Italiens de Nice et du Piémont. L'habitat commence à se transformer: les villages perchés se dépeuplent et glissent vers le bas des pentes, les écarts agricoles se multiplient sur les terroirs littoraux favorables, mais surtout les lotissements touristiques deviennent avec le temps suffisamment importants pour demander leur séparation d'avec la commune où ils se sont développés. Une greffe touristique sur la „marine” littoral d'un village perché a provoqué la séparation du Lavandou de la commune de Bormes-les-Mimosas en 1913. Des créations ex nihilo ont provoqué l'apparition des nouvelles communes de Cavalaire en 1929 et de la Croix-Valmer en 1934 au détriment de celle de Gassin, et du Rayol-Canadel en 1949 au détriment de la Mole.

Cette ère du chemin de fer, dominée par la villégiature d'hiver provoque donc une première grande mutation dans le paysage littoral, mais laisse subsister côte à côte une société paysanne encore fortement agricole et une société de commerce, de service et de construction liée au tourisme.

### c. Le tourisme triomphant

Après 1950, le mouvement touristique reprend très fortement, mais ses caractères ont complètement changé par rapport à l'avant-guerre: c'est un

tourisme balnéaire d'été et non plus d'hiver, le train cède la place à l'automobile comme moyen d'accès, et la clientèle s'étend, grâce à la législation du travail (congés payés) et à la hausse du niveau de vie, à des catégories sociales de plus en plus nombreuses. On peut distinguer trois étapes chronologiques correspondant à des clientèles et à des équipements touristiques différents.

L'absence d'agglomérations importantes préexistantes et la densité encore faible de l'occupation du littoral par le premier tourisme, à l'inverse de la côte des Alpes-Maritimes, favorisent dans un premier temps des formes de tourisme moins coûteuses: camping puis caravaning, tourisme social, villages de vacances, s'implantent dans un espace moins encombré et moins cher que la Côte d'Azur traditionnelle, accueillant une clientèle plus jeune et moins fortunée.

Mais à partir de 1960, la promotion immobilière, à la recherche de sites encore vierges, commence à couvrir les pentes des collines littorales de lotissements de villas en résidences secondaires, qui deviennent la principale forme d'hébergement touristique: aux Issambres le littoral de la commune de Roquebrune-sur-Argens, dont le chef-lieu est situé dans l'arrière-pays, se couvre en quelques années de villas jusqu'à l'altitude de 100 m sur tous les versants qui regardent la mer. Cette forme d'investissement et d'appropriation touristique devient d'ailleurs un des aspects dominants de la côte des Maures: en 1982, les résidences secondaires y représentent un tiers du parc total de résidences, et dans certaines communes, celles qui ont été détachées ou qui abritent une importante marina, elles peuvent être trois fois supérieures en nombre aux résidences principales: à Grimaud, à Cavalaire, ou à la Croix-Valmer.

A partir de 1970, le nouvel avatar touristique est celui des marinas: ces opérations associent un port de plaisance, pour lequel il y a, sur la côte des Maures, une forte demande (développement de cette forme de loisir marin, littoral propice à la croisière côtière, absence ou faible capacité des ports existants), et une opération immobilière destinée à fournir l'essentiel des bénéfices de l'opération. La marina de Bormes, construite en 1968, soulève un problème juridique d'importance: les immeubles destinés à la résidence sont construits sur les terrains gagnés par endiguement sur le domaine maritime. Or celui-ci, domaine public, peut être concédé mais non vendu: les acheteurs d'appartements deviendraient propriétaires d'un bien qui est en droit inachetable. Le long procès qui en résulte de la part des associations opposées

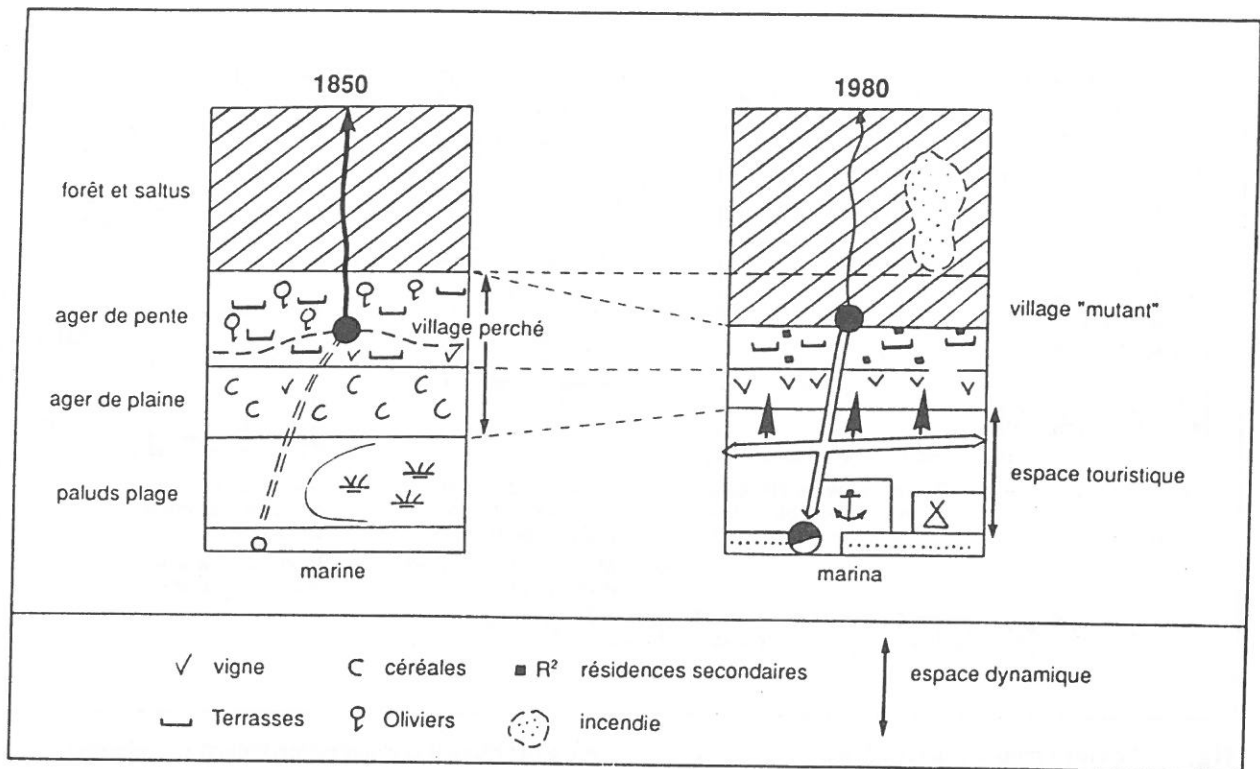


fig.3: Modèle diachronique des formes d'organisation de l'espace d'une commune littoral

Abb.3: Modell der räumlichen Gliederung einer Küstengemeinde im Zeitvergleich

à cette forme d'aménagement du littoral sonne le glas de ce type d'opération, mais pas celui des marinas. Elles sont alors construites par aménagement des marécages situés en arrière du cordon littoral afin d'échapper à ce problème juridique: c'est le cas de Port-Grimaud et des Marines de Cogolin.

### 3. Les résultats: une nouvelle géographie littorale

#### a. D'une société agricole autochtone à un conglomérat dépendant de l'extérieur

Le boom touristique des quarante dernières années s'est traduit par une très forte croissance de la population résidente. De 1954 à 1982, la population des 13 communes littorales, de la Londe-les-Maures à Roquebrune, a été multipliée par plus de 2 (par 3 à Gassin et par 4 à Cavalaire), et l'essentiel de cette croissance (plus de 90 %) est

à mettre au compte de l'immigration. Le bilan naturel ne représente plus qu'une part infime de l'évolution démographique, il est même négatif dans 6 communes au cours de la période 1975-1982. Dans ce courant d'immigration, l'importance des actifs célibataires et des retraités ne peut en aucun cas redresser le bilan naturel: celui-ci, déjà peu dynamique dans la période antérieure, est fortement affecté par le vieillissement de la population résidente.

Cette immigration a été constituée pour partie d'actifs venus de la région ou du reste de la France pour occuper des emplois dans les commerces et les services induits par le tourisme, et d'actifs venus d'Italie, puis d'Espagne et du Maghreb comme ouvriers de la construction suscitée par la forte promotion immobilière. Elle compte aussi une certaine proportion de retraités qui viennent chercher les „aménités” de la côte varoise: ils représentaient déjà 10 % de la population dans les trois communes de la Croix-Valmer, Cavalaire, le Rayol-Canadel étudiées par F. AURIAC en 1968. Cette immigration accompagne la transformation



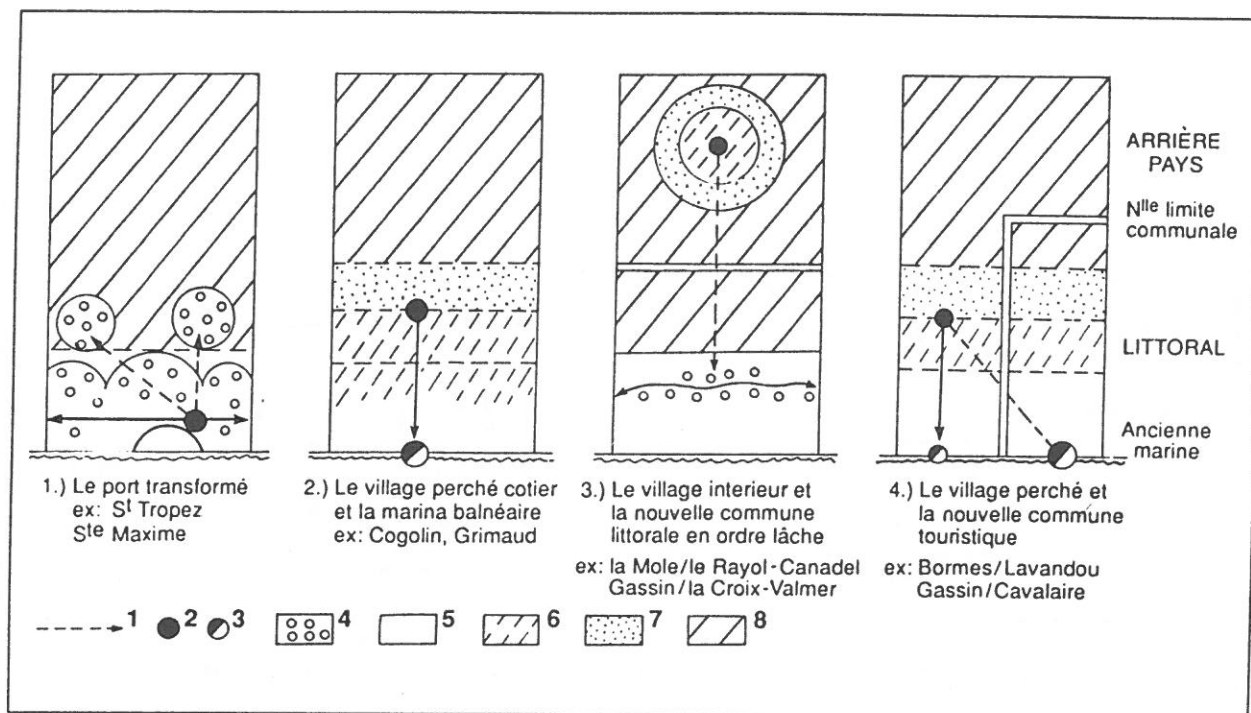


fig. 4: Les différents rapports village ancien/littoral touristique

- 1: axe de la dynamique touristique
- 2: agglomération pré-existante
- 3: agglomération touristique
- 4: habitat touristique diffus
- 5: espace côtier
- 6: ager cultivé
- 7: ager abandonné
- 8: forêt

Abb. 4: Modell der unterschiedlichen Beziehungen zwischen altem Dorf und touristisch geprägtem Küstenstreifen

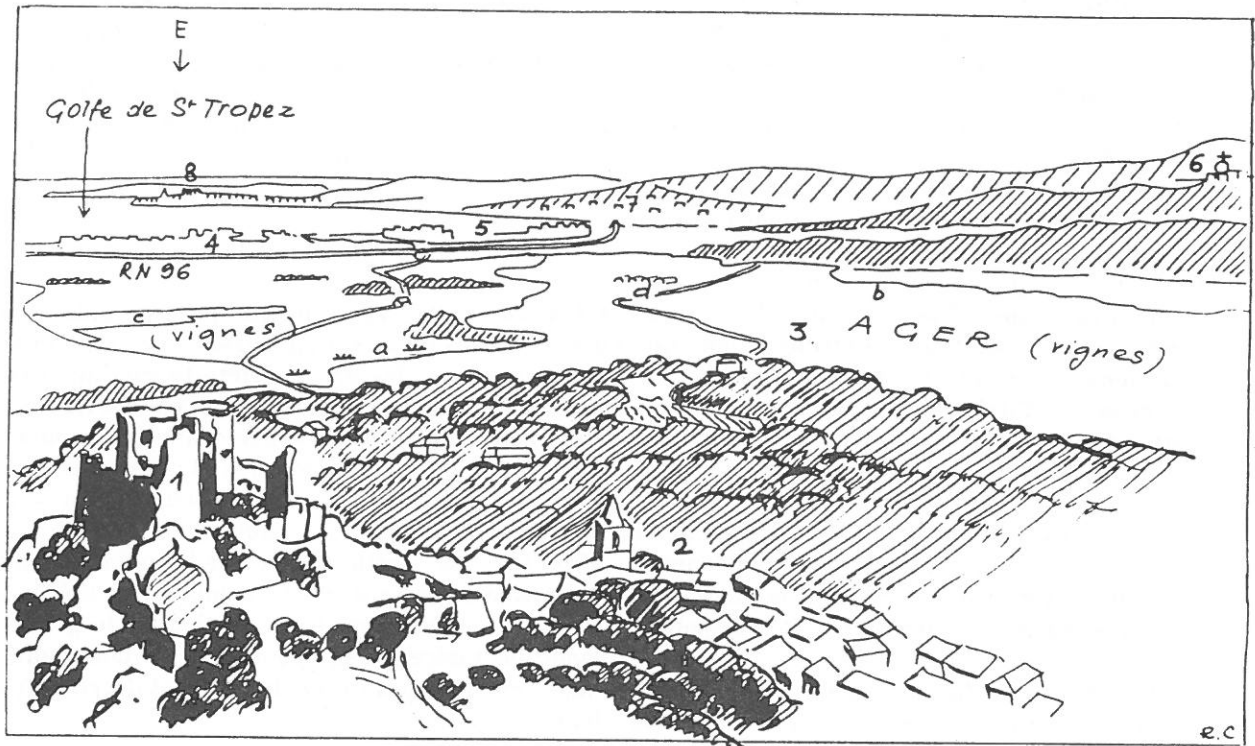
- 1: Entwicklungsachse des Fremdenverkehrs
- 2: Zuvor existierende Agglomeration
- 3: Ballungszentrum des Fremdenverkehrs
- 4: Touristische Streusiedlungen
- 5: Küstenbereich
- 6: kultivierte Fläche
- 7: aufgegebene Anbaufläche
- 8: Wald

profonde de la population active, que F.AURIAC résume ainsi:

*„En fait s'opposent vigoureusement deux types d'emplois. Les emplois fondamentaux se simplifient et s'uniformisent: place écrasante du bâtiment par rapport à l'agriculture et à la pêche, importance des manoeuvres étrangers, surtout d'Afrique du Nord. Les emplois induits, les services divers, s'épanouissent. Ceux du commerce, partiellement fondamentaux quand ils satisfont à la demande des touristes, partiellement induits quand ils répondent aux besoins locaux, occupent bien une place intermédiaire” (AURIAC, 1980, p. 128)*

b. Les nouvelles formes d'organisation de l'espace

Le double schéma de la figure 3 résume, en plan, les transformations intervenues depuis un siècle, mais surtout depuis une quarantaine d'années. Le village perché n'est plus le centre incontesté de l'organisation du territoire littoral, car l'espace fonctionnel principal se situe maintenant sur le „front” côtier, là où passe l'axe majeur de communication et où s'accroissent les aménagements touristiques récents. Ce n'est plus une organisation grossièrement concentrique à partir du village selon l'ancienne disposition provençale (ager, saltus, silva), mais une distribution du zonage en bandes parallèles de la côte vers l'intérieur du massif:



**fig.5:** Le fond du Golfe de Saint-Tropez  
vu de Grimaud

Au premier plan, le château médiéval (1) et le village (2) sur la pente de la colline. Au second plan, la plaine alluviale (3) de la Giscle (a) et de la Garde (b), autrefois inondable et marécageuse: aujourd'hui culture de vignes mais aussi friches (c) et serres (d). Au 3<sup>e</sup> plan, sur les anciens marécages littoraux du fond du golfe, les marinas de Port-Grimaud (4) et de Cogolin (5). Au fond, le village perché de Gassin (6), les lotissements résidentiels des collines littorales (7) et la ville de Saint-Tropez (8). La plage du fond du golfe est partagée entre les communes de Grimaud, Cogolin et Gassin, dont les limites s'allongent perpendiculairement à la mer (voir carte fig. 2)

**Abb.5:** Blick von Grimaud auf das Hinterland des  
Golfes von St. Tropez

Im Vordergrund das mittelalterliche Schloß (1) mit darunterliegendem Dorf (2). In der Bildmitte ist die Schwemmlandebene (3) der Giscle (a) und der Garde (b) zu erkennen. Früher war die Ebene (3) Sumpfgebiet; heute dient sie als Kulturfläche hauptsächlich dem Weinbau (b), aber auch Gewächshauskulturen (d), oder sie liegt brach (c). Auf den früheren Sumpfgebieten am Ufersaum des Golfes liegen die Marinas von Port Grimaud (4) und Cogolin (5). Im Hintergrund sind Gassin (6), die Feriensiedlungen auf den Uferhängen (7) und die Stadt St.Tropez (8) zu erkennen. Der Strand im Inneren des Golfes gehört zu den Gemeinden Grimaud, Cogolin und Gassin; die Gemeindegrenzen stoßen senkrecht auf das Meer (siehe Abb. 2)

- le littoral accueille ports de plaisance, marinas, loisirs et services au tourisme dans les zones de plages et de fonds de baies, hôtels et lotissements de résidences secondaires sur les côtes rocheuses et les pentes qui dominent la mer.
- Les espaces plans et les basses pentes situées en arrière, qui forment les meilleures terres de l'ancien ager cultivé, sont le lieu d'une compétition pour le sol: compétition entre la viticulture spécialisée (à laquelle la promotion de l'appellation contrôlée donne des moyens de résistance) et les équipements de service et d'industrie du bâtiment, ou les aménagements touristiques consommateurs d'espace (campings, terrains de loisir).
- Sur les pentes plus fortes, aux limites de la forêt, les terrasses de culture abandonnées retournent à la friche, ou sont occupées par des résidences secondaires en ordre dispersé.
- La forêt n'est plus un espace utile intégré dans un système socioéconomique comme c'était le cas dans l'économie traditionnelle: la récolte et l'industrie du liège ont à peu près disparu, les chataigniers sont pour la plupart à l'abandon, et la récolte est maigre.
- Le vieux village perché voit sa prééminence dans l'organisation fonctionnelle de l'espace remise en cause par les nouvelles agglomérations nées du tourisme (fig. 4). Le village de Gassin n'est qu'un nid d'aigle qui abrite moins de 200 habitants permanents quand près de 2 000 se dispersent dans les parties basses de la commune, à proximité de la grand route et du fond du golfe de Saint-Tropez. A Grimaud, le vieux village à l'écart sous son château-fort (voir fig. 5), somnolant en hiver, vidé de son ancienne population agricole au bénéfice des résidents secondaires et de l'artisanat touristique, coexiste avec une énorme marina, Port-Grimaud, qui devient tous les étés le centre de la vie communale. En 1954, tous les villages perchés (sauf Cogolin) avaient une population permanente plus faible que celle du reste de la commune, et souvent en régression. Depuis, ils ont connu une reprise modeste, répercussion de la forte croissance des „écarts" (8) touristiques de leur commune. Il n'est pas facile de maintenir le centre de la vie communale dans le village perché: le maintien de certains équipements publics, l'aménage-

ment touristique du site (jardins, points de vue) favorisent l'attraction de la population permanente et saisonnière. Mais une partie des services et des commerces qui s'y localisent sont tournés exclusivement vers la clientèle touristique.

### c. Les conséquences

C'est donc à un espace éclaté, partagé entre les anciens pôles de la société agricole précédente et les nouveaux pôles de la société touristique que nous avons maintenant affaire. La coexistence n'est pas simple. D'abord parce que les groupes sociaux présents sont nombreux et ont des besoins et des exigences différents, et la compétition pour le conseil municipal est souvent le lieu de ces affrontements. Ensuite parce que les municipalités doivent faire face à un grand nombre de problèmes à court et moyen terme, en particulier le gonflement des budgets d'équipement et de fonctionnement liés à l'organisation de l'habitat décrite plus haut:

- étirement des réseaux de voirie et de distribution des fluides (eau, électricité) en fonction de la dispersion de l'habitat (qui complique aussi le ramassage scolaire ou l'enlèvement des ordures ménagères)
- capacité des réseaux de distribution de l'eau et de traitement des eaux usées à supporter des variations de population qui peuvent aller de 1 à 10 entre l'hiver et l'été.
- capacité des services publics à supporter ces mêmes variations dans la fréquentation des usagers.

On comprend mieux, devant l'importance des coûts financiers, la tentation de la fuite en avant vers de nouveaux aménagements touristiques susceptibles de fournir des ressources aux budgets communaux. Les pouvoirs locaux se trouvent en général en position intermédiaire entre les promoteurs immobiliers et les animateurs de la croissance touristique qui poussent à de nouveaux aménagements d'une part, et les autorités de tutelle, Ministère de l'équipement, Conservatoire du littoral (9), Eaux et Forêts, qui cherchent à freiner le mouvement pour en limiter les effets néfastes d'autre part. Effets néfastes qui se nomment: dégradation de l'environnement par surfréquentation de l'espace littoral, privatisation du bord de mer, négligence du patrimoine archi-

tectural et paysager, fragilité de la végétation naturelle et de la forêt aux incendies.

### Conclusion

Le littoral des Maures est donc le lieu d'une imbrication entre une trame ancienne, faite d'agriculture et de tourisme hivernal peu dense, et un système nouveau, fondé sur le tourisme estival et la résidence secondaire, qui impose sa propre logique en se „spatialisant”. Par ses fortes relations avec l'extérieur, autant au plan des principaux décideurs des aménagements touristiques qu'au plan de la clientèle, c'est un système producteur d'instabilité: fluctuations saisonnières de la population résidente, de l'emploi et du fonctionnement des aménagements publics et privés, croissance démographique basée sur un solde migratoire prépondérant.

A cela s'ajoute, au plan régional, l'absence d'un pôle urbain susceptible de développer de façon plus autochtone les activités motrices du tourisme, celles qui engendrent les plus fortes plus-values et qui tissent un système de relations capable de mieux „enraciner” l'économie et la société liées au tourisme. Saint-Tropez est une agglomération trop petite et trop marginale pour jouer ce rôle: entre Toulon à l'ouest et les villes depuis longtemps touristiques de la Côte d'Azur à l'est, la côte des Maures apparaît comme un espace dominé, faute de pouvoir s'intégrer dans un système régional cohérent.

- (1) COTE M.: „L'Algérie ou l'espace retourné”, Flammarion, Paris, 1988.
- (2) Non comprise la population éparsée (au sens INSEE), plus importante à Bormes qu'au Lavandou (voir note 8).
- (3) ZAC = Zone d'Aménagement Concerté: opération de promotion immobilière privée dans le cadre d'un plan défini par le conseil municipal d'une commune.
- (4) Carte Toulon 1/80 000° n° 248
- (5) voir par exemple le fort de Saint-Tropez ou les nombreuses fortifications des îles d'Hyères, de Porquerolles en particulier, dont l'occupation permanente fut tardive, après plusieurs successions d'occupation et d'abandon.
- (6) Comme le note R. JUILLARD: „Ainsi l'incendie de forêt, dans lequel on voit parfois une plaie moderne, était partie intégrante de cette économie ancienne qui méprisait l'arbre” (JUILLARD, 1957, p. 296).
- (7) Ce mouvement entraîne avec lui des artistes à la recherche de nouveaux paysages, de nouvelles lumières: les impressionnistes en particulier fréquentent très tôt la côte varoise des Maures et certains finissent par s'y installer (SIGNAC, CROS, MARQUET, CAMOIN, DUNOYER DE SEGONZAC, etc...). Saint-Tropez est un rendez-vous d'artistes bien avant d'être le lieu emblématique d'un certain style de tourisme et de vacances et son musée est en quelque sorte le reflet de cette „centralité” artistique.
- (8) „écart” signifie pour l'INSEE tout habitat ou agglomération qui n'est pas le chef-lieu de la commune.
- (9) Le Conservatoire du littoral et des environnements lacustres est un organisme d'Etat dépendant du Ministère de l'environnement et créé en 1975: son rôle consiste à préserver par une politique d'achats fonciers le patrimoine naturel, architectural et paysager sensible; il s'intéresse par exemple, sur la côte des Maures, aux jardins et domaines de la première génération touristique, qui font actuellement l'objet d'un inventaire (cf. les ouvrages „Jardins de Provence”, et „Jardins de la Côte d'Azur”, publiés sous la direction de M. RACINE, Edisud, Aix-en-Provence, 1987 et 1989). La nouvelle législation sur le littoral (loi „littorale” de 1986) donne à cet organisme de nouveaux moyens d'action.

## Bibliographie

MILLIN, A.L. (1807): „Voyages dans les départements du Midi de la France”, Paris, Imprimerie impériale, 5 vol.

MAUPASSANT, G. de (1888): „Sur l'eau”, Oeuvres complètes, Ed. L. Conard, Paris, 1947.

FONCIN, P. (1910): „Les Maures et l'Estérel”, A. Colin, Paris, 171 p.

JUILLARD, E. (1957): „La côte des Maures. Son évolution économique et sociale depuis cent ans étudiée dans la région de St. Tropez”, *Revue de Géographie Alpine*, Grenoble, XLV, fasc. 2, p. 289-350.

PEYRET, M. (1966): „Note sur la division des communes sur la côte des Maures”, *MEDITERRANEE*, Aix-en-Provence, 1, p. 65-69.

AURIAC, F. (1969): „Lotissements, structures foncières et espace dans la Baie de Cavalaire”, *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, Montpellier, III, 3, p. 253-282.

id. (1975): „Tourisme, activités, peuplement: un exemple sur le littoral des Maures (Var)”, in *Tourisme et vie régionale dans les Pays Méditerranéens*, CEGERM Aix-en-Provence et Université de Bologne (L. Pedrini), Rimini, p. 125-133.

# Tourismus und Raumgestaltung an der Küste des Département Var Vom Fischerflecken zur Marina

von

Roland Courtot

Maitre de conférences, Cegetrem à l'U.F.R. de Géographie de l'Université d'AIX-MARSEILLE II

*„Wenn man zu Fuß durch die kleinen, unbekannteren Täler dieses fremden Bergmassivs streift, entdeckt man eine unwahrscheinlich wilde Landschaft; keine Wege sind zu sehen, nicht einmal der geringste Pfad. Man trifft auf keine Siedlung und keinen Weiler.“*

MAUPASSANT (1888-1947, S. 118)

Wenn Maupassant heute an die Küste, die parallel zum Massif des Maures verläuft und die er Ende des 19. Jh. mit seiner Yacht „*Bel ami*“ häufig besucht hat, zurückkäme, würde er „diese wilde, düstere und großartige Landschaft“ nur schwer wiedererkennen.

Von Hyères im Westen bis St. Aygulf im Osten hat die touristische Verstädterung Spuren in Form eines fast ununterbrochenen Siedlungsbandes hinterlassen. Das Band erstreckt sich über den gesamten Küstenraum des kristallinen Massivs, entlang einer zerklüfteten Felsküste, die deutlich durch die Talsenken von Le Gapeau im Westen und von L'Argens im Osten begrenzt wird (s. Fig. 1). Diese außergewöhnliche Umwälzung oder „Umkehrung“ des durch den Menschen genutzten Raumes (um hier in einem anderen Kontext den von M. Côte in bezug auf Algerien geprägten Begriff zu verwenden (1)), die Wandlung von einer fast leeren zu einer dicht bevölkerten - im Sommer gar überbevölkerten - Küste, geht im wesentlichen auf das Aufblühen des Badetourismus zurück. Dieses Phänomen betrifft nicht nur die Côte des Maures; es gibt zahlreiche Beispiele am Mittelmeer für diese Form von „Umkehrung“, für den Weg von dünner Besiedlung mit punktueller Verteilung hin zu den krassen Auswirkungen, die der saisonale Rhythmus des Fremdenverkehrs mit sich bringt. Der gegenwärtige Zustand dieser Küstengebiete hängt sowohl von den früheren Formen menschlicher Präsenz ab als auch von den

Formen touristischer Ausgestaltung, die mittlerweile unternommen worden sind. Zwischen der zerklüfteten Felsküste der Seealpen, die schon sehr früh sehr dicht bevölkert war und seit dem ausgehenden 18. Jh. eine fortschreitende Veränderung durch den Fremdenverkehr erfahren hatte, sowie der sandigen, lagunenartigen Küste des unteren Languedoc, die bis zum rücksichtslosen Aufbau großer Touristikkomplexe in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts fast unbewohnt war, erscheint die „Côte des Maures“ als intermediärer Typus.

Diese zuvor dünn besiedelte Felsküste nimmt seit dem Ende des 19. Jh. die größer werdenden Besucherströme mit den dazugehörigen Formen des Badetourismus auf. Die räumlichen Auswirkungen gewannen hierbei Modellcharakter, was bedingt ist durch die vorherige Unberührtheit und durch die relative Entfernung zu den großen urbanen Zentren (Toulon und Marseille im Westen, Nice und Cannes im Osten), deren Einfluß die eigentliche Dynamik des Tourismusphänomens hätte überlagern können.

## 1. Das kommunale Modell räumlicher Gestaltung

Die Betrachtung einer Gemeinde mit Hilfe der aktuellen Bodennutzungskarte erlaubt es, ein Schema räumlicher Organisationsformen zu erstellen, das mit der Gesamtheit des untersuchten Küstenraumes verglichen werden kann. Die Karte von Bormes-Les-Mimosas und von Le Lavandou gestattet es, eine ziemlich genaue Zonierung vorzunehmen (s. Fig. 2).

### a) Das alte Dorf "Bormes les Mimosas"

Auf einer Erhebung, die das Baratier-Tal beherrscht, liegt das Dorf wie aufgestülpt und breitet sich fächerförmig unterhalb einer mittelalterlichen Schloßruine aus. Enge Straßen, die den Höhenlinien folgen, steile Gäßchen und Treppen, die dem Gefälle folgen, hohe eng aneinander geschmiegte Häuser...

Das ist das typische Bild eines kauernden, verschachtelten, wie durch einen Wall verschlossenen, provencalischen Dorfes. Heutzutage sind viele seiner Bewohner Ruheständler. Eine große Anzahl von Häusern wurde als Zweitwohnungen eingerichtet; sie öffnen ihre Türen nur im Sommer. Das Dorf beherbergt noch einige Geschäfte des täglichen Bedarfs, doch zum Großteil handelt es sich um Dienstleistungsbetriebe, die im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr stehen (Hotels, Bars, Restaurants, Souvenirläden). Sie gruppieren sich hauptsächlich um den vergrößerten Platz, der sich am alten Ausgang des historischen Dorfkerns ausgebildet hat.

### b) Die allmähliche Abwärtsverlagerung

Vom alten Dorf hinunter bis zum Hangfuß säumen neuere Bauten die kleine Gemeindestraße, die auf die Landstraße stößt. Diese wiederum verläuft entlang der kleinen Baratier-Ebene am Fuße des Massivs, wo sich in ihrem Gefolge Wohnhäuser und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt haben. Die Abwärtsbewegung, dieses "Abrutschen" des Dorfes, steht auch im Zusammenhang mit dem Vorhandensein des ehemaligen Bahnhofs der Schmalspurbahn "Sud-France". Diese Bahnlinie verlief vom Ende des 19. Jh. bis 1945 parallel zur Küstenstraße. Die südgerichteten Hänge, die beiderseits des Dorfes die Ebene überragen, bilden die bevorzugten Standorte sowohl für isoliert liegende als auch in Gruppen angeordnete Villen. Sie nehmen den Platz von ehemaligen, auf Terrassen angelegten Kulturflächen ein. Nur noch vereinzelt sind Weinstöcke und Olivenbäume übriggeblieben.

### c) Die Baratier-Ebene

Die Baratier-Ebene ist altes Ackerland mit einem Bestand an Weinstöcken (vor allem auf den flachen Hängen) und anderen saisonabhängigen Kulturen sowie einigen Gewächshäusern, die die vor kurzem eingeleitete Intensivierung einiger

Landwirtschaftsbetriebe andeuten. Andere Parzellen hingegen liegen brach oder sind mit Wohn- bzw. Lagerhäusern bebaut. Durch den unteren Abschnitt der Ebene verläuft die Gemeindegrenze von Le Lavandou, so daß der Meereszugang von Bormes nach Süden erfolgen muß. Hier hat man eine "Marina" errichtet. Der "Marina"-Komplex, der auf durch Eindeichung gewonnenem Land steht, umfaßt einen Freizeithafen und eine Wohnanlage (830 Bootsliegeplätze; 240 Appartements in größeren Wohnblöcken).

### d) Die bewaldeten Flächen

Im Norden besitzt die Gemeinde auf den Hügeln des "Massif des Maures" fast menschenleere Waldbestände. Dasselbe gilt für den langgestreckten, annähernd von Osten nach Westen verlaufenden Höhenrücken im Süden, der am "Cap Bénat" endet. Touristensiedlungen sind nur auf dessen westlichen Ausläufern, im Norden des Kaps, zu finden. Der Rest der Hänge ist unbewohnt und überragt eine Hangfußfläche im Süden, wo einige große Weingüter von einer touristisch fast unerschlossenen Felsküste gesäumt werden, und wo ein paar Steinwürfe entfernt sich das "Fort de Bregançon" (die Residenz des Präsidenten der frz. Republik) auf einer Halbinsel erhebt.

### e) Die Gemeinde „Le Lavandou“

Le Lavandou ist mit etwa 3 000 Einwohnern wesentlich größer als Bormes mit nur wenig mehr als 1 000 Einwohnern (2). Der Ort ist ein Seebad, dessen Zentrum zwischen dem Hangfuß und dem Strand am Golf von Bormes liegt. Um das Zentrum mit Handels- und Dienstleistungsbetrieben haben sich drei charakteristische Einheiten herausgebildet:

- Wohnkomplexe in Strandnähe, hinter denen die letzten noch freien Grundstücke schon von einer Immobiliengesellschaft beansprucht werden (3).
- Pavillonartige Privathäuser mit Meerblick; sie liegen auf den Hängen, die die Verlängerungen der Hügel, die Bormes umgeben, bilden.
- ein Yachthafen mit 400 Liegeplätzen.

Man kann diese modernen Formen, die sich in der Kontaktzone zwischen einer kleinen Verflachung der unteren Baratier-Ebene und den großen Waldflächen des "Massif des Maures" gebildet haben, nur im Zusammenhang mit der Entstehung dieser

jungen Gemeinde verstehen: Le Lavandou wurde 1913 von der Gemeinde Bormes abgetrennt, als deren Küstenposten, sogenannte "marine", es bis dahin fungiert hatte.

## 2. Das Einrichten des "umgekehrten" Raumes

### a) Die alten Wirtschaftsformen

Die Karten 1:80 000 (4), die 1894 von der geographischen Abteilung der Armee veröffentlicht wurden, zeigen ein Küstengebiet mit nur wenigen Wohnsiedlungen in direkter Uferfolge. Mit Ausnahme der frühen Hafengründung Saint Tropez liegen alle Ortschaften zurückgezogen auf Hügeln, in Sichtweite des Meeres, wie Bormes und Gassin, oder völlig isoliert im Innern des Gebirges, wie La Mole oder Plan de la Tour. Im Jahre 1868 lebte der Großteil der Gemeinde von Bormes noch in den Häusern auf dem Hügel; Le Lavandou war nur ein kleines Fischernest. Wegen der vom Meer drohenden Gefahren (Piraterie und von See aus geplante Übergriffe der Engländer) wurde die Küste lange Zeit gemieden und war mehr mit Wachtürmen, Befestigungsanlagen und Geschützen gespickt als mit Wohnanlagen (5).

In seinen "Voyages dans les départements du Midi de la France" reitet MILLIN in Ermangelung von Straßen querfeldein von Hyères nach St. Tropez und segelt anschließend von dort nach St. Raphael:

*"Keine Straße führt von Hyères nach Nice. Wer sich dorthin begeben will, muß nach Toulon zurückkehren und sodann den Weg nach Fréjus über Cuers und Pignan einschlagen (das heißt entlang der peripheren Senke). Ebensowenig existiert eine befahrbare Straße zwischen Hyères und St. Tropez."* (MILLIN, 1807, Bd. 2, S. 457)

Von unterwegs berichtet er:

*"Wir konnten deutlich drei englische Schiffe beobachten, die auf die Insel du Levant und die Reede von Hyères vorstießen: Sie feuerten auf mehrere kleine Gebäude und die Küstenstellungen, verpaßten ihnen eine Breitseite..."* (MILLIN, 1807, Bd. 2, S. 462)

Der wirtschaftlich genutzte Raum war also weniger die Küste als die landeinwärts liegenden Hügel des Massivs, und die wirtschaftliche Aktivität bestand im wesentlichen aus Forst- und Landwirtschaft. Unterhalb der auf den Hügeln gelegenen Dörfer wurden im Terrassenanbau Weinreben und

Olivenbäume gepflanzt; die Becken und Talsenken waren dem Getreide vorbehalten, wobei man die häufig überschwemmten und versumpften Talauen in Ufernähe zu meiden suchte.

Der Wald, der heutzutage mehr als die Hälfte der gesamten Gemeindefläche ausmacht, lieferte einen nicht geringen Teil der Einnahmequellen der ländlichen Gemeinden des Massifs. Nachdem der Waldbestand durch den Raubbau einer Waldweidewirtschaft (mit zeitweisen Brandrodungen) stark im Mitleidenschaft gezogen worden war (6), dehnte er sich im Laufe des 19. Jh. wieder aus. Dies war der expandierenden Holz- (Kastanien) und Korkindustrie zu verdanken, die ihre Produkte entweder unbearbeitet exportierte oder vor Ort verarbeitete und somit zum Aufleben der Binnenlands auch der Küstenorte beitrug, vor allem der Gegend um St. Tropez, dem Ausfuhrhafen für die einheimischen Erzeugnisse.

Durch das Fehlen guter Außenverbindungen - es gab keine Küstenstraße, nur schlechte Gebirgswege und ungenügende Seeverbindungen - war die Wirtschaft in dieser Region weitgehend blockiert.

### b) Die Öffnung durch den Wintertourismus

Die Abgeschiedenheit der Küste wird schließlich auf dem Landwege durchbrochen. Die Eisenbahnstrecke der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft erreicht 1859 Toulon und 1876 Hyères. Sie verursacht einen ersten Entwicklungsschub dieses alten Salzhandelszentrums, indem sie eine Kundenschaft von betuchten "Winterfrischlern" anlockt und für einen Aufschwung beim Anbau begehrter bewässerungsabhängiger Kulturen - wie Obst, Gemüse und Blumen - für die Märkte im Norden des Landes sorgt. Doch die Linienführung nach Osten umgeht die Küstenregion, folgt der Senke nördlich des "Massif des Maures" bis Fréjus, lenkt den neuen Touristenstrom dann weiter nach Cannes und Nice und entführt somit Hyères einen Großteil seiner Wintergäste.

Erst die Straße und die Schmalspurbahn mit fast uferparallelem Verlauf zwischen Hyères und St. Raphael bringen die Öffnung des Küstenstreifens nach außen. Die Folgen davon machen sich alsbald bemerkbar: Die ersten Touristen erscheinen - und noch vor ihnen die Immobilienspekulanten. Guy de Maupassant ist Augenzeuge:

*"Eine neue Straße führt von Saint-Raphael nach Saint-Tropez am Meer entlang. An diesem herrlichen Weg, der zwischen den Wäldern den Blick auf einen unvergleichbaren Strand freigibt, versucht man, Winterfrischen einzurichten. Die erste*



*in der Planung befindliche ist Saint-Aygulf. Diese vermittelt einen sonderbaren Eindruck. Mitten im Tannenwald, der bis zum Meer hinabreicht, öffnen sich in alle Richtungen breite Wege. Kein Haus; nur die Einschnitte der Wege durch den Wald sind zu sehen."*

(MAUPASSANT, 1888 - 1947, S. 119)

In Reichweite der Stationen der „Sud-France“-Bahn, die gewissermaßen die Nabelschnur dieser Küstenregion vor Ankunft des Automobils ist, tritt der erste winterliche Fremdenverkehr räumlich in Erscheinung: Siedlungsanlagen und Hotels entstehen, wohlhabende Pariser und Ausländer erwerben Ländereien und lassen große Villen und Gartenanlagen errichten. Dies alles wirkt wie eine abgeschwächte, weniger „dynamische“ Nachbildung dessen, was zur selben Zeit an der Küste zwischen Cannes und der italienischen Grenze geschieht, wo schon seit 1869 ein Schienenweg verläuft (7).

Auch die Landwirtschaft wandelt sich, da sich ihr ein neuer Weg zum Absatz ihrer Erzeugnisse bietet. Der Anbau von Gemüse, Obst und Blumen nimmt zu; die klimatischen Bedingungen sind günstiger als im Département Vaucluse, die Früchte reifen früher.

Nachdem sich die Weinstöcke vom Reblausbefall erholt haben, sind sie nicht mehr nur Teil einer mediterranen Mischkultur, sondern gewinnen als Exportprodukt eine Sonderstellung innerhalb der regionalen Landwirtschaft. Doch gleichzeitig wird die Region durch die neuen Transportwege mit der Konkurrenz von außerhalb konfrontiert; die traditionellen Formen der heimischen Landwirtschaft, der Getreideanbau, die Olivenproduktion und die Viehzucht brechen zusammen. Was wir hier miterleben, ist der Beginn der „Umkehrung“ des Raumes. Mit Ausnahme der Dörfer im Inneren des Massifs wird die Forstwirtschaft aufgegeben und weicht Aktivitäten, die mit dem Tourismus oder den neuen Formen der Landwirtschaft verbunden sind.

Die Struktur der erwerbstätigen Bevölkerung beginnt sich zu verändern; Landwirte aus anderen Teilen des Département sowie Italiener aus Nizza und dem Piemont wandern zu und nehmen die neuen Arbeitsplätze ein. Auch die Siedlungsstruktur wandelt sich: Die alten Dörfer in Akropolislage verlieren ihre Bevölkerung, die Wohnhäuser werden hangabwärts errichtet, und die landwirtschaftlichen Flächen nehmen auf ertrags-

reichen Böden im Küstenbereich stark zu. Doch vor allem die Touristensiedlungen gewinnen nach und nach an Bedeutung und verlangen die Lösung von der Gemeinde, auf deren Gebiet sie entstanden sind. So hat der auf dem Uferterrain aufgepfropfte Tourismus eines Dorfes in Hügellage 1913 zur Abtrennung von Le Lavandou von Bormes-les-Mimosas geführt. Auch andere Gemeindegründungen sind aus solchen Schöpfungen ex nihilo hervorgegangen. Auf Kosten von Gassin wurden 1929 Cavalaire und 1934 La Croix Valmer gegründet, und von der Gemeinde La Molle spaltete sich 1949 Le Rayol-Canadel ab. Die Epoche der Eisenbahn, geprägt von den „Winterfrischlern“, leitet also die erste große Veränderung innerhalb dieser Küstenlandschaft ein, läßt jedoch eine stark bäuerlich geprägte Gesellschaft Seite an Seite mit den auf Tourismus ausgerichteten Handwerkern, Handel- und Gewerbetreibenden weiter bestehen.

### c) Der Tourismus setzt sich durch

Nach 1950 setzt der Tourismus verstärkt wieder ein, wenngleich unter völlig veränderten Vorzeichen im Vergleich zur Vorkriegszeit. Dem Winterfrischler folgt der Badetourist, der Zug weicht dem Automobil und die Kundschaft umfaßt, dank veränderter Arbeitsgesetze (bezahlter Urlaub) und dank höheren Lebensstandards, immer unterschiedlichere Gesellschaftsschichten. Die Entwicklung läßt sich in drei Zeitabschnitte mit jeweils verschiedenen Kundenkreisen und verschiedenen touristischen Einrichtungen unterteilen.

Im Gegensatz zu den Seealpen bringen das Fehlen großer Wohnzentren und die geringe Inanspruchnahme der Küste durch die ersten Besucherströme anfänglich Formen eines eher sparsamen Tourismus hervor. Die Gegend ist weniger überfüllt und vor allem billiger als die berühmte Côte d'Azur. Auf Zelt- und Caravanplätzen sowie in Feriendörfern beherbergt sie daher eher die jüngeren und finanziell weniger gutgestellten Besucher. Doch zu Beginn der 60er Jahre machen sich die Immobiliengesellschaften auf die Suche nach unberührten Flecken und beginnen, die Uferhänge mit als Zweitwohnungen konzipierten Villensiedlungen zu bebauen, was sich schließlich zur hauptsächlichsten Art touristischer Beherbergung entwickeln sollte; so zum Beispiel bei Issambres, wo alle Uferhänge der Gemeinde Roquebrune-sur-Arrens mit Blick zum Meer binnen weniger Jahre bis auf 100 m Höhe mit Villen überzogen waren.

Die Verwaltungsstadt dieser Gemeinde liegt im Hinterland. Diese Investitionsart und diese Form der "Aneignung" durch den Fremdenverkehr werden übrigens zu einem der dominierenden Kennzeichen an den Küsten des Massifs des Maures. 1982 machten die Zweitwohnsitze ein Drittel des Gesamtbestandes an Wohnsitzen aus. In einigen Gemeinden, wo es wie oben beschrieben zur Ausgliederung der neuen Siedlung kam oder wo eine große "Marina" angelegt wurde, kann die Zahl der Zweitwohnsitze gar dreimal höher sein als die der Erstwohnsitze. Dies ist der Fall in Grimaud, in Cavalaire und in La Croix-Valmer.

Ab 1970 werden die "Marinas" zur neuen Modeerscheinung des Fremdenverkehrs. Diese Unternehmungen verbinden eine Hafenanlage mit Wohnungsbauprojekten, wobei letztere den eigentlichen Gewinn erbringen sollen. An der Côte des Maures besteht eine große Nachfrage an Yachthäfen. Diese Form von Urlaubsaktivität ist noch ausbaufähig, da sich die Küstenlandschaft sehr für Kreuzfahrten eignet und nur wenige - oder zu kleine - Häfen vorhanden sind.

Die Marina von Bormes, 1968 als erste erbaut, wirft ein ernstes rechtliches Problem auf: Die Wohnanlagen wurden auf durch Eindeichung gewonnenem Land erstellt. Als öffentliches Eigentum kann dieses zwar verpachtet, nicht jedoch verkauft werden. Die Käufer der Eigentumswohnungen würden demzufolge zu Besitzern eines nicht veräußerbaren Gutes. Daraus resultierte ein langer Prozess, der von Vereinigungen angestrengt worden war, die mit dieser Art von Küstengestaltung nicht einverstanden waren. Der Prozess läutete zwar das Ende dieser speziellen Küstengestaltung ein, nicht jedoch das Konzept der "Marina" als solches. Um dem obengenannten juristischen Problem zu entgehen, wurden sie seither auf trockengelegten Sumpfgebieten hinter dem Ufersaum mit Zufahrt zum Meer gebaut; Beispiele dafür sind Port Grimaud und die "Marines de Cogolin".

### 3. Das Resultat: Eine neue Geographie der Küste

#### a) Von einer autochthonen bäuerlichen Gesellschaft zum außenabhängigen Konglomerat

Der Touristenboom der letzten 40 Jahre hat zu einer starken Zunahme der ortsansässigen Bevöl-

kerung geführt. Von 1954 bis 1982 hat sich die Einwohnerzahl von 13 Küstengemeinden zwischen "La Londe-les-Maures" bis "Roquebrune" mehr als verdoppelt (in Gassin gar verdreifacht und in Cavalaire vervierfacht).

Der Großteil dieses Wachstums - mehr als 90 % - geht auf das Konto der Zuwanderung. Die natürliche Zuwachsrate macht nur einen verschwindend geringen Teil der demographischen Entwicklung aus und war in sechs Gemeinden, im Zeitraum zwischen 1975 und 1982, sogar rückläufig. Innerhalb dieses Zuwanderungsstromes kann das erhebliche Gewicht der erwerbstätigen Alleinstehenden und der Ruheständler die Bilanz des natürlichen Wachstums keineswegs bessern. Der natürliche Bevölkerungszuwachs, der auch vorher nicht gerade als dynamisch bezeichnet werden konnte, wird durch die Überalterung der ortsansässigen Bevölkerung beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen.

Die Zuwanderer stammen sowohl aus der Umgebung als auch aus anderen Teilen Frankreichs und arbeiten vorwiegend im Handels- oder Dienstleistungsgewerbe, das durch den Tourismus induziert ist. Der andere Teil kommt aus Italien, Spanien und den maghrebinischen Ländern und findet im florierenden Baugeschäft Arbeit. Der Zuwandererstrom hat auch einige Ruheständler mitgebracht, die nach den Annehmlichkeiten der Var-Küste suchen. In den drei Gemeinden La Croix-Valmer, Cavalaire und Le Rayol-Canadel, die 1968 von F. Auriac untersucht worden sind, machen sie schon 10 % der Einwohnerschaft aus. Auriac resümiert den tiefgreifenden Wandel, der sich durch die Zuwanderung innerhalb der erwerbstätigen Bevölkerung vollzieht, folgendermaßen:

„Zwei Beschäftigungsarten stehen sich mit Nachdruck gegenüber. Die ursprünglichen Beschäftigungen werden einfacher und einförmiger, - einerseits wegen des erdrückenden Stellenwertes der Wohn- und anderer Bauten gegenüber Landwirtschaft und Fischerei, andererseits wegen des Umfangs ausländischer Arbeitskräfte, vor allem aus Nordafrika. Die durch den Tourismus induzierten Beschäftigungsverhältnisse und diversen Dienstleistungsunternehmen nehmen zu. Der Handel, der die Touristen teilweise noch in seiner ursprünglichen und die Einheimischen teilweise schon in der modernen Form versorgt, nimmt dabei eine Zwischenstellung ein.“ (AURIAC, 1980, S. 128).

## b) Die neuen Formen der Raumgestaltung

Das Schema in Abb. 3 skizziert die Änderungen, die seit einem Jahrhundert, insbesondere aber erst seit 40 Jahren, eingetreten sind. Das Dorf in Akropolislage hat seinen Stellenwert als unbestrittenes Zentrum der Küstenregion an das neue funktionale Zentrum am Küstenstreifen abgetreten; dort, wo sich die Hauptverkehrsachse und die Touristenkomplexe befinden. Das alte provençalische Muster von Ager, Saltus, Silva mit seiner vom Dorf ausgehenden konzentrischen Anordnung ist in ein Muster küstenparalleler, landeinwärts gestufter Streifen übergegangen:

- Der Ufersaum umfaßt Strände und Buchten mit Yachthäfen, Marinas und die diversen anderen Freizeiteinrichtungen, sowie Felsküsten und Uferhänge mit Hotels und Feriensiedlungen.
- Die landeinwärts liegenden Ebenen und flachen Hänge, die besten Flächen des ehemaligen „ager“, stellen den Austragungsort für eine Auseinandersetzung um Grund und Boden dar: es ist ein Wettstreit zwischen spezialisiertem Weinbau (die Politik der Qualitätszertifikate stärkt ihr den Rücken) und den Ausrüstern von Dienstleistungsunternehmen und der Bauindustrie oder anderen raumbesprechenden Touristikbetrieben (Zeltplätze, Freizeitparks).
- Die Anbauterrassen auf den steilsten Hängen nahe den Waldgebieten liegen brach oder werden von verstreut liegenden Ferienhäusern besetzt.
- Der Wald spielt nicht mehr die Rolle einer in ein sozioökonomisches System integrierten Nutzfläche, wie es früher der Fall war. Die Korkeichen werden kaum noch genutzt, die Kastanienwälder sind aufgegeben, und die Kastanienenernte ist unbedeutend.
- Das provençalische Dorf gibt seine raumwirksame Bedeutung an die neuen Zentren des Tourismus ab. So ist das Dorf Gassin nunmehr ein Adlernest mit weniger als 200 Einwohnern, währenddessen etwa 2 000 weitere Einwohner im tiefer gelegenen Teil der Gemeinde, nahe der Hauptstraße und am Golf von St. Tropez, leben.

In Grimaud führt das alte Dorf, das unter dem Schutz seiner Festung während der Wintermonate in tiefen Schlaf versinkt, ein Schattendasein neben der kolossalen Marina "Port Grimaud", die jeden Sommer zum Mittelpunkt des Gemeindelebens wird. Die Feriensiedlungen und das Souvenirhandwerk haben sich auf Kosten der bäuerlichen Bevölkerung entwickelt. 1954 hatten - mit Ausnahme Cogolins - alle Gipfeldörfer einen zum Teil rückläufigen, geringeren Bevölkerungsanteil als die übrigen Gemeindeteile. Seither verzeichnen sie wieder eine leichte Bevölkerungszunahme, die als Auswirkung des touristischen Wachstums außerhalb (8) des Hauptortes zu verstehen ist. Es ist nicht einfach, das Gipfeldorf - den historischen Hauptort - als Zentrum des kommunalen Lebens zu bewahren.

Die Pflege öffentlicher Einrichtungen (Gärten, Aussichtspunkte), die Aufbereitung der historischen Anlagen für den Tourismus zieht zwar neue Bewohner an, doch ein Teil des Dienstleistungs- und Handelsangebotes ist ausschließlich auf touristischen Bedarf ausgerichtet.

## c) Die Folgen

Der Raum, wie er sich uns heute darstellt, ist geborsten - zweigeteilt zwischen den Polen einer ehemals bäuerlichen Gesellschaft und den Polen einer modernen, am Fremdenverkehr orientierten Gesellschaft. Das Zusammenleben fällt nicht leicht.

Das liegt zunächst daran, daß die vorhandenen sozialen Gruppierungen sehr zahlreich sind und entsprechend unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche haben, wobei der Wettbewerb um Sitze im Gemeinderat häufig der Grund für Auseinandersetzungen ist.

Außerdem sehen sich die Gemeinderäte mit einer Vielzahl kurz- und mittelfristiger Probleme konfrontiert, insbesondere mit dem Anschwellen der Haushaltskosten, die durch die Ausstattung und Unterhaltung der obengenannten Siedlungsform verursacht werden:

- die verstreut liegenden Häuser und Siedlungen machen eine Ausdehnung des Straßen-, Wasser- und Elektrizitätsnetzes erforderlich und erschweren überdies die Beförderung der Schulkinder und die Hausmüllbeseitigung.
- Die Kapazitäten der Wasserzufuhr und -abfuhrsysteme müssen auf bis zu 1 000prozentige Bedarfsschwankungen zwischen den Winter- und Sommermonaten ausgelegt sein.

- Die öffentliche Dienste müssen auf Bevölkerungsschwankungen in derselben Größenordnung reagieren.

Angesichts der beträchtlichen finanziellen Belastungen wird die Versuchung verständlich, die Kommunalhaushalte - gewissermaßen als Flucht nach vorne - mittels neuer einträglicher Fremdenverkehrsprojekte aufzustocken. Die örtlichen Entscheidungsträger fungieren gewöhnlich als Vermittler zwischen Immobilienunternehmen und Förderern neuer Fremdenverkehrseinrichtungen einerseits sowie andererseits den übergeordneten Stellen, dem Umweltministerium, dem Conservatoire Littoral (9) und dem Gewässer- und Forstamt, die die Bewegung bremsen wollen, um schädliche Auswirkungen zu begrenzen. Konkret heißen diese schädlichen Auswirkungen: Umweltbelastung und -zerstörung durch Überbeanspruchung des Küstenraumes, Privatisierung der Uferbereiche, Vernachlässigung des architektonischen und landschaftlichen Erbes, Bedrohung der natürlichen Vegetation und des Waldes durch Brände.

### Schlußfolgerung

Das Küstengebiet der "Maires" ist, nach allem was wir gesehen haben, ein Ort der Verflechtung, wo ein neues System von Sommertourismus und Zweitwohnsitzen sich „verräumlicht“ und dadurch dem alten Raster, bestehend aus Landwirtschaft und dünnem Fremdenverkehr in den Wintermonaten, seine eigene Logik auferlegt. Durch die starke Abhängigkeit von außen, sowohl auf der Ebene der Hauptentscheidungsträger in der Fremdenverkehrsentwicklung als auch auf der Ebene der Kundschaft, erzeugt das Gefüge Instabilität. Dies äußert sich in saisonalbedingten Schwankungen der Einwohnerzahlen, der Arbeitsplätze und des Funktionierens öffentlicher und privater Einrichtungen, sowie nicht zuletzt in einem Bevölkerungswachstum, das hauptsächlich auf migratorischem Überhang beruht. Darüber hinaus fehlt der Region ein städtisches Zentrum, das in der Lage wäre, die treibenden Aktivitäten der Tourismusindustrie weitestgehend selbständig zu entwickeln. Dazu gehören vor allem solche Aktivitäten, die den höchsten Wertzuwachs bringen und Verflechtungen derart schaffen, daß die mit dem Tourismus verbundenen Bevölkerungs- und Wirtschaftsteile dauerhaft Fuß fassen können. Saint Tropez ist als städtisches Zentrum zu

klein und zu unbedeutend, als daß es diese Rolle übernehmen könnte. Zwischen Toulon im Westen und den traditionellen Fremdenverkehrszentren der Côte d'Azur im Osten erscheint die Côte des Maures wie ein unterlegener Raum, da sie sich nicht in ein zusammenhängendes regionales System einordnen kann.

### Anmerkungen

- (1) Côte M.: „L'Algérie ou l'espace retourné“ FLAMMARION, Paris, 1988  
(im franz. Text steht hier "retournement")
- (2) Darin ist nicht die verstreut lebende Bevölkerung (entsprechend der Definition des INSEE - Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) enthalten, die in Bormes höher ist als in Le Lavandou (s. Anm. 8).
- (3) ZAC = Zone d'Aménagement Concerté. Private Immobilienunternehmung im Rahmen eines vom Gemeinderat einer jeweiligen Kommune aufgestellten Planes.
- (4) Nr. 248, = Karte von Toulon 1 : 80 000
- (5) Siehe das Beispiel der Festung St. Tropez oder die zahlreichen anderen Befestigungsanlagen auf den Inseln von Hyères - dabei insbesondere Porquerolles -, wo eine endgültige Besiedlung erst spät, nach mehreren Abfolgen von Besiedlung und Wiederaufgabe, stattfand.
- (6) R. Juillard schreibt dazu:  
„So war der Waldbrand, den man bisweilen als moderne Form von Verwundung ansieht, ein Bestandteil dieser alten, den Baum mißachtenden Wirtschaftsform.“  
(JUILLARD, 1957, S. 296)
- (7) Im Gefolge dieser Bewegung kommen die ersten Künstler, auf der Suche nach neuen Landschaften, nach neuem „Licht“. Vor allem die Impressionisten besuchen schon früh die Côte des Maures; einige von ihnen lassen sich schließlich hier nieder, wie etwa SIGNAC, CROS, MARQUET, CAMOIN, DUNOYER DE SEGONZAC etc. Noch lange bevor St. Tropez zum Aushängeschild eines bestimmten Stils von Tourismus und von Urlaub wird,

treffen sich hier die Künstler, wobei das Museum der Stadt in gewisser Hinsicht diese künstlerische „Zentralität“ widerspiegelt.

- (8) (Im Französischen steht hier „écart“). „Ecart“ bezeichnet nach dem INSEE jede Siedlungsform - ob Einzel- oder Gemengelage -, die nicht Hauptort der Kommune ist.
- (9) Das „Conservatoire du littoral et des environnements lacustres“ wurde 1975 gegründet und ist dem Umweltministerium als Staatsabteilung untergeordnet. Seine Aufgabe besteht darin, gefährdetes Gemeingut an Natur, Architektur und Landschaft durch Landerwerb zu erhalten. Im Küstengebiet der Maures zum Beispiel richtet das Conservatoire sein Augenmerk auf Gärten und Anwesen der ersten Fremdenverkehrsgeneration, die gegenwärtig inventarisiert werden (vgl. hierzu die Veröffentlichungen „*Jardins de Provence*“ und „*Jardin de la Côte d'Azur*“ unter der Herausgeberschaft von M. RACINE, EDISÛD, Aix-en-Provence, 1987 und 1989). Die neue Küstengesetzgebung („loi littorale“ von 1986) verschafft diesen Abteilungen neue Handlungsspielräume.