

Des vacances pour tous !

«Loisir, possibilité d'une classe, est devenu loisir, droit des masses.»

Georges Candilis



Georges Candilis, Jean Balladur et Jean Le Coutour réfléchissant à l'aménagement touristique du littoral, entre les étangs et la mer.

© France Culture / M. Baudouin / 1990

1936



En 1936, le Front populaire instaure plusieurs réformes sociales, parmi lesquelles l'instauration de deux semaines de congés payés par an.

L'allongement des congés à trois semaines en 1956, puis à quatre semaines en 1968, a ouvert la voie de la démocratisation des vacances pour tous dans le contexte exceptionnel des Trente Glorieuses, avec l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages et la généralisation des voitures.



Cet allongement de la durée des congés permet de partir plus loin et les touristes français et européens peuplent alors la Costa Brava. Pour stopper cette

hémorragie de devises, l'Etat français fait alors le choix d'aménager le littoral languedocien, afin de développer un tourisme destiné aux classes moyennes, souvent qualifié de tourisme de masse.

A partir des années 1920 et après la seconde guerre mondiale, de nombreuses études de médecins, psychologues et sociologues insistent sur la nécessité

physiologique des loisirs et des vacances comme contrepoint nécessaire à un monde du travail de plus en plus déshumanisé, contraignant, voire traumatisant.

Progressivement, les loisirs et les vacances, qui permettent repos et prise de recul, sont reconnus comme étant essentiels à l'équilibre des travailleurs.

On assiste alors à l'avènement d'une société récréative, pour laquelle il faut créer un urbanisme et une architecture de loisirs.

Le littoral languedocien, sablonneux et ensablé, est alors situé dans l'une des régions les plus déshéritées du pays. A l'état sauvage, insalubre, infesté de moustiques et balayé par les vents, il n'offrait avant les années 1960 aucune station touristique, aucun port de plaisance.



© France Culture / M. Baudouin / 1990

Seules s'étaient développées sur les plages, de manière désordonnée et sans planification, des opérations d'habitat précaire, constituées de baraques et de campings sauvages, autour de stations balnéaires anciennes, comme à Palavas-les-Flots.

1950

Au milieu des années 1950, l'Etat français lance de grands projets d'aménagement du territoire, dont celui de l'aménagement touristique du littoral languedoc-roussillon (départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales).



© France Culture / M. Baudouin / 1990

Pour ce faire, il faut tout d'abord démoustiquer (des 1955, création de l'Entente Interdépartementale pour la Démoustication, EIDI, créer des infrastructures routières reliant les plages), irriguer et approvisionner en eau (Compagnie d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc, ou groupe BRL, 1955), planter des arbres (2200 hectares), assainir et enfin, construire des logements...

L'objectif pour l'Etat français est également de diversifier l'économie locale. Jusqu'alors essentiellement spécialisée autour de la viticulture et par conséquent fragile, car soumise aux aléas climatiques et dépendante de la concurrence étrangère.

1961

Dès 1961, l'Etat avait commencé à acheter des terrains dans le plus grand secret, par l'intermédiaire de la Compagnie BRL, afin d'éviter la spéculation foncière. Il continue ses acquisitions (1200 hectares) durant plusieurs années, officiellement dans l'objectif d'assainir et reboiser.

1962

En 1962, la décision d'aménager le littoral est prise par l'Etat : Charles de Gaulle, président de la République, Georges Pompidou, premier ministre, Pierre Sudreau, ministre de la reconstruction, puis Jacques Mazlof, ministre de la construction.



© France Culture / M. Baudouin / 1990

Dès septembre 1962, le ministre de la Reconstruction désigne les huit architectes qui étudieront ce vaste projet d'aménagement.

De septembre 1962 à juin 1965, les architectes urbanistes rassemblés autour de Georges Candilis travaillent à un plan d'aménagement d'ensemble concernant 100 kilomètres de côte, compris entre la Camargue et les Pyrénées, qui comptera 6 «unités touristiques», dotées de ports nécessaires au développement de la navigation de plaisance et pouvant accueillir un million de futurs estivants. Le plan d'urbanisme d'intérêt régional (PUIR) est adopté en 1964.

Avant la mission Racine, le littoral languedocien est investi de manière plus ou moins «sauvage» et organisée par des hordes de campeurs.

© France Culture / M. Baudouin / 1990





Les premiers estivants au milieu des bâtiments en cours de construction.

Crédit : Les Cahiers de l'Architecture
Photo : Jean-Louis
Carte : Jean-Louis

Vers une nouvelle mission Racine, celle de l'adaptation et d'un nouveau contrat entre l'homme et la nature ?

1963

Le 18 juin 1963, un décret donne officiellement naissance à la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, présidée par Pierre Racine, conseiller d'Etat (Mission Racine). Elle a la charge de définir le programme général d'aménagement de la côte du Languedoc-Roussillon et de veiller à la création et au fonctionnement de six unités touristiques réparties sur le littoral.

La mission Racine était rattachée à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), créée le 14 février par le gouvernement Georges Pompidou et dirigée par Olivier Guichard.

Composée de fonctionnaires, d'ingénieurs, d'architectes, la Mission Racine conduit des études sur tout les aspects de l'aménagement : climat, faune et flore, circulation routière et navigation, aspects techniques...

Les unités touristiques sont desservies « en peigne » depuis une voie intérieure (A9 et voie rapide), en retrait du littoral. Elles sont séparées par des coupures d'urbanisation sous forme d'espaces naturels existants, sanctuarisés et complétés par des boisements, notamment.

1966

En 1966 débute la construction des deux premières stations de La Grande-Motte et de Port Leucate/Port Barcarès ; encore en chantier, elles vont arriver les premiers estivants durant l'été 1968. Progressivement les 6 unités touristiques se construisent et connaissent des réussites diverses.

La mission est à l'origine de la création des stations balnéaires de Port Camargue (Gard), de La Grande-Motte et du Cap d'Agde (Hérault), de Gruissan et Port Leucate, (Aude), de Port Barcarès et Saint-Cyprien (Pyrénées-Orientales). Chaque station a sa propre écriture architecturale.

Depuis 2010, l'Etat a attribué le label « Patrimoine du XX^e siècle », désormais label « Architecture contemporaine remarquable » à certaines d'entre elles, pour tout ou partie : La Grande-Motte, Le Cap d'Agde, Gruissan, Port Leucate, Port Barcarès.

Aujourd'hui

60 ans après la création des stations, la question de leur évolution et de leur adaptation à de nouvelles contraintes se pose. En effet, certaines d'entre elles accueillent des habitants à l'année et sont devenues de véritables villes autonomes qui génèrent de nouvelles attentes. Les logements construits pour de courts séjours d'été ne sont pas les mieux adaptés à une résidence principale qui demande plus d'espace et de confort. L'hiver, la question du confort thermique et notamment du chauffage, devient un vrai enjeu.

Schéma directeur d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon, assemblages des cartes des unités touristiques, 1972.

Comment faire évoluer ces logements, les isoler, les agrandir ?

La hausse du niveau de la mer liée au réchauffement climatique, qui entraîne les risques de submersion marine et le retrait du trait de côte, vont fortement impacter le littoral languedocien et poser la question de la pérennité de certaines stations. Quel est le rôle de la végétation avec des remontées de sel dans les terres et l'abaissement des nappes phréatiques ? Comment s'adapter aux coups de mer et aux phénomènes climatiques plus intenses, de type trombe marine ?

Demain

Le littoral, composé de lidos (piages) et d'étangs, a été constitué au fil du temps par les dépôts sédimentaires véhiculés par les courants littoraux et alimentés par les fleuves côtiers, notamment le Rhône. La géographie du littoral languedocien était alors changeante et façonnée au gré des tempêtes. Des graus, voies d'eau connectant mer et étangs, apparaissaient ici et se comblaient ailleurs.

A la souplesse d'un espace occupé autrefois, au gré des saisons, par les pêcheurs, et plus tardivement par les habitants des communes voisines, qui venaient passer là quelques mois d'été dans des cabanes rudimentaires, a succédé progressivement la rigidité d'un espace fortement anthropisé et habité par l'homme.

Le littoral était « en mouvement », il s'est de plus en plus « stabilisé » et modifié sous l'impact des activités humaines, notamment du fait de l'aménagement des stations touristiques de la mission Racine. Il est difficile de prévoir quel sera le nouveau littoral de demain et comment il sera habité et visité dans le nouveau contexte lié au changement climatique.

Sera-t-il toujours aussi accueillant et objet d'un tourisme de masse centré sur l'héliotropisme et les plages ?

L'Etat, la Région et les départements ont d'ores et déjà engagé des réflexions à l'échelle du littoral languedocien en vue de son adaptation, en portant un nouveau regard sur la vision des « vacances à la mer ».

De haut en bas et de gauche à droite : unités touristiques du Grau-du-Roi - Palavas, du Bassin de Thau (Le cap d'Agde et Sète), de Valras-Gruissan (embouchure de l'Aude et Gruissan), de Leucate-Barcarès (Port Leucate et Port Barcarès), de Canet-Argellès (Canet, Saint-Cyprien et Argellès).

Les CAUE sont des organismes investis d'une mission d'intérêt public, nés de la loi sur l'architecture du 3 janvier 1977. Ils ont pour objectif de promouvoir la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement dans les territoires départementaux.



Les CAUE
d'Occitanie

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE
Olivier Guichard
Président

La Grande-Motte

**Comment
créer une ville
balnéaire
sur le sable
et les étangs ?**

Le site de La Grande-Motte avant travaux : la route historique du Petit et du Grand Travers qui longe le littoral depuis Camon et, en premier plan, le pont sur le Vidourle qui permet d'accéder au Grau du Roi. © 1964, J. Balladur

« Et éviter qu'une horde de promoteurs déferle sur le littoral, éviter les lotissements sinistres et linéaires... Ne pas laisser faire à l'image de la Costa Brava, ou de la Côte d'Azur. »

Jean Balladur

Jean Balladur, architecte humaniste, se voit confier la création de La Grande-Motte. Il s'entoure d'une équipe d'hommes passionnés, parmi lesquels Paul Gineste et Pierre Dezeuze, architectes, ainsi que Pierre Pillet, paysagiste. Durant deux ans, de 1964 à 1966, ces hommes vont étudier le plan d'aménagement d'ensemble et en définir l'organisation, concrétisant à leur façon le rêve des architectes du mouvement moderne...

**Le projet de
La Grande-Motte
sera celui d'une
ville dans un parc !**

Vue aérienne depuis les étangs, où l'on mesure la réussite du projet de plantations, qui concrétise le souhait des concepteurs de construire une ville dans un parc. © J. Balladur





1998 : l'entrée de La Grande-Motte. On remarque l'ampleur des travaux d'infrastructures, les plantations, le port et les deux premières pyramides en construction. Architecte : Pierre Pilet

La constitution d'un sol

La priorité a été de rehausser le niveau du sol, afin de porter les constructions futures à un niveau de sécurité de +1,80 m au-dessus du niveau de la mer, en protégeant ainsi le site des inondations et des tempêtes. Le creusement du port et de l'étang du Ponant a permis de trouver les 6 millions de mètres cubes de sable nécessaires.



Creusement du port et de l'étang du Ponant. Architecte : Pierre Pilet

L'orientation et l'organisation

L'organisation des rues et des immeubles a été adaptée au climat et aux éléments naturels (soleil, vents dominants), en proposant, au Sud et en première ligne, une densité importante composée d'immeubles hauts et serrés, qui viennent « peigner » et contrôler les vents et les brises marines. Sans réaliser pour autant un front urbain privatisant les vues, le dispositif en quinconce a pour objectif de protéger les plantations situées à l'arrière de la station du sel apporté par les vents.

Plan (incomplet) mis en couleur par Pierre Pilet, paysagiste de La Grande-Motte. Les bâtiments sont représentés en rouge et les espaces publics en jaune.

La gestion des mobilités

À La Grande-Motte, on ne trouve pas d'avenue qui longe la plage. Jean Balladur a voulu contenir les véhicules en retrait et desservir les différents quartiers par un système de desserte « en peigne », à partir d'un boulevard de desserte situé à 600 m. Il a ainsi libéré le front de mer de toute circulation automobile, en permettant aux piétons d'entretenir une relation unique avec la promenade de bord de mer et la plage. Des poches de stationnements maintiennent les voitures à distance ce qui apporte sérénité et sécurité, à l'appui d'un réseau de cheminements doux piétons et cyclables.



Un des axes de circulation des véhicules, les rues de la stationnement des véhicules et la circulation des piétons et des cyclables.

La construction d'un paysage

Jean Balladur et le paysagiste, Pierre Pilet, vont proposer un véritable écran paysager. L'étagement des plantations et la répartition des essences, des plus résistantes aux embruns

salés situées en première ligne, aux plus sensibles en arrière et protégées par les immeubles, font de La Grande-Motte un grand parc à habiter. Les terres riches du Ponant déposées par le Vidourle et la disponibilité de l'eau, grâce au canal du Bas-Rhône Languedoc, ont largement contribué à la réussite du projet.



Création de la promenade de bord de mer et la plage.

La présence de l'art et la symbolique

Jean Balladur conçoit La Grande-Motte en associant l'urbanisme, l'architecture, le paysage et les arts plastiques. Grâce à l'art, il offre un ancrage culturel symbolique à cette ville neuve, « qui n'a pas d'histoire ». Plusieurs artistes, dont Michèle Colard, Albert Marchais et Joséphine Chevre – essentiellement des sculpteurs, vont concevoir les sculptures – monuments, fontaines, dallages, bancs... qui ponctuent l'espace urbain, les parcs et les promenades.

« Dans une ville créée de toutes pièces, il n'y a pas d'objets de mémoire, d'identité, de fierté pour les habitants, puisque l'espace urbain n'est pas nourri par l'histoire. Il faut donc le nourrir autrement. Il y a selon moi, deux manières principales. La première, c'est de favoriser la production des œuvres des artistes et la seconde est de rechercher les moyens d'inscrire du symbolique dans les bâtiments eux-mêmes. »



La construction des immeubles. Architecte : Pierre Pilet

l'avenue de l'Europe est dans l'axe du phare de l'Esplanade d'un côté et, de l'autre, du Pic Saint-Loup et des contreforts des Cévennes.



Les bâtiments disposés en première ligne permettent de « peigner » les vents et de les décharger en sel.



Le choix architectural des pyramides



En décembre 1967 débute la construction des premiers immeubles « Le Provence » et « Le Grand Pavois », qui vont surprendre par leur forme : ce sont des pyramides en partie inspirées des pyramides aztèques. La première raison d'être de la forme pyramidale réside dans le souci de l'architecte d'animer le site par des reliefs. Il souhaite créer une relation entre la ville, établie sur la frange littorale, et les montagnes, qui se profilent à l'horizon, en travaillant cette silhouette afin qu'elle s'harmonise avec le paysage, s'accorde avec le décor des Olivettes, des dunes, de la mer et des étangs.



« J'ai donné ce gabarit aux immeubles parce qu'il est à l'image des collines qui manquent à cette étendue plate. »



La seconde raison tient à la recherche d'une architecture de villégiature qui invite au voyage, à l'exotisme et à la fantaisie. Ce besoin de « dépaysement » du vacancier, Jean Balladur va chercher à le satisfaire en proposant des formes inhabituelles, une architecture qui rompt avec les paysages urbains des grands ensembles et des quartiers bourgeois.



« Une architecture qui se mettrait en vacances – il ne faut surtout pas que ceux qui fuient les quartiers uniformes et sans âme des banlieues se retrouvent dans les mêmes ambiances. »

Enfin l'agencement des bâtiments est très favorable à la création de terrasses en décalage, qui ne portent pas d'ombre sur leurs voisins et garantissent l'intimité des estivants.

Dès 1966, le cahier des charges pour les immeubles collectifs est venu préciser les points importants de la conception de Balladur : notamment en ce qui concerne les matières et les modénatures.



Il recherche une unité des architectures dans « la tonalité du matériau ainsi que dans ses qualités de vieillissement » grâce à l'utilisation du béton blanc qui est tout à fait adapté au contexte de bord de mer, car résistant aux embruns, mais surtout du fait de son potentiel plastique. Le béton est une boue liquide qui n'a pas de forme et prend celle du moule dans lequel on le coule.



Ce matériau formidable permet à Balladur de donner forme à ses dessins quasi baroques et/ou organiques et de créer des résilles de balcons en façades.



qui cadrent le paysage, font le lien avec les mouvements artistiques de l'époque et assurent l'identité des architectures de la station. L'apport de touches de couleurs dans le paysage urbain sera alors exclusivement réservé aux ouvrages de fermetures, volets, stores et bannes.



Aujourd'hui, La Grande-Motte est une véritable ville de 8700 habitants permanents. Son patrimoine bâti, urbain et paysager, reconnu depuis 2010 par le label ACR (Architecture Contemporaine remarquable), doit néanmoins s'adapter à de nouvelles exigences (taux de logements, rénovation énergétique, croissance urbaine), tout en respectant et en prolongeant l'œuvre initiale.



Le Cap d'Agde

Un urbanisme de quartiers à échelle humaine

« Au Cap d'Agde, le site existe (...), mais il est confus et nous avons profondément transformé le rivage en faisant hardiment avancer la mer dans un sol à demi marécageux. Dans le fond, le mont Saint-Loup domine le paysage dans un cadre de collines. Le site se présente donc comme un amphithéâtre. Jean Le Couteur le traite, en urbaniste de talent, et nous soumet un projet qui s'y intègre parfaitement. La ville sera construite en plans étagés autour d'un port sinueux, auquel le visiteur accède par des placettes à l'italienne et des rues piétonnières. Pour l'architecture, il propose d'abord des maisons sans toit, en terrasse comme en Algérie. »

Pierre Racine *Mission Impossible*

2019 : photo aérienne sur laquelle on peut mesurer le succès de cette station au regard des constructions qui ont débordé « le cadre » des premiers plans d'aménagement donné par Jean Le Couteur architecte.

© Photos Claude Droguez 1970-2019

1958 : vue du Cap avec au premier plan à gauche le début de construction d'une jetée en complément de la jetée Richelieu préexistante.

Au second plan, la zone humide des salins du Cap qui donnera lieu au port principal après dragage et creusement. À droite le Cap et la Grande Conque.

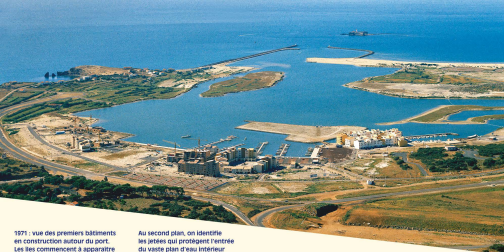
Le nom de cette station a longtemps évoqué pour beaucoup les plaisirs de la fête, du naturisme et du sport.

On connaît trop peu l'histoire de la création de cette station touristique, fruit d'une étroite collaboration entre l'État, Jean Le Couteur (architecte en chef du Cap d'Agde) et la SEBLI.* La commune d'Agde aura également à cœur d'apporter sa contribution au projet.

En 1971, Agde, ville de près de 8 000 habitants, s'apprête à vivre une révolution, accompagnée d'une explosion démographique dans les années 1970 et 1980.

* Société d'équipement du Biterrois et de son littoral





1971 : vue des premiers bâtiments en construction autour du port. Les îles commencent à apparaître et le quartier Saint-Martin et son port, à droite, semblent déjà investis par les premiers estivants.

Au second plan, on identifie les jetées qui protègent l'entrée du vaste plan d'eau intérieur et, au loin, le fort de Brescou.

© Claude Chappuis 1971-2021

Un site naturel d'exception

À 4 kilomètres au sud-est de la ville d'Agde, le site naturel est exceptionnel, à la fois puissant et sauvage.

« Le Cap d'Agde de noir basalte, jadis repère ou tombeau des galères grecques », selon Pierre Racine, est en effet implanté au pied du Mont Saint-Loup (112 m) et du Mont Saint-Martin (55 m), qui offrent une protection naturelle au vent. De nombreuses coulées basaltiques de ces seuls volcans de la côte française recouvrent une partie du territoire et s'enfoncent dans la Méditerranée. Situé en contrebas d'une falaise, la plage de la Grande Conque, seule plage de sable noir en France, offre ainsi un contraste saisissant entre ses roches de tuf gris et les eaux transparentes de la mer Méditerranée (elle est inscrite à l'inventaire des Sites depuis 1945).

Avant son aménagement, le site ne comportait que quelques constructions (maisons et cabanes), au milieu d'immenses plages de sable fin.

1963 Création de la station du Cap d'Agde

Jean Le Couteur (1916-2010), architecte en chef de la station, en élabore le plan masse, après une longue étude sur le terrain. Il ne cessera de dire : « L'urbanisme se fait à hauteur d'œil et au rythme des pas de l'homme ».

Son projet prend en compte les caractéristiques du site et a l'ambition d'offrir un cadre de vie adapté aux besoins de l'époque et aux usages spécifiques d'une station balnéaire, tout en retrouvant l'échelle humaine des villages languedociens.

« Être architecte, c'est apporter la réponse la plus juste et harmonieuse à un programme qui est toujours nouveau. Il n'y a pas de recette en architecture, il n'y a que des réussites ou des échecs. »

Jean Le Couteur donne la priorité à l'urbanisme plutôt qu'à l'architecture.

« L'architecture n'est pas essentielle, elle est éphémère. C'est l'urbanisme qui restera. »

Il s'attache à l'unité architecturale dans la diversité des projets, à l'alternance de quartiers calmes et animés, à l'harmonie des couleurs. Il tient compte des données climatiques et souhaite un décor architectural qui puisse satisfaire le plus grand nombre.

« Il faut également que l'architecture dans son ensemble, comme dans ses détails, contribue à l'harmonie de l'environnement et n'y apporte aucune fausse note. »

À l'inverse de La Grande-Motte et de Port Barcarès, dont la construction avait été lancée depuis deux ans, Jean Le Couteur opte dans son cahier des charges pour un parti architectural régionaliste, à l'échelle des villages méditerranéens, qu'il veut dépourvu de pastiche. Son principal objectif est d'établir des servitudes architecturales assurant à la fois unité et diversité dans un ensemble urbain.

Les volumes des bâtiments doivent être volontairement découpés, variés en plan et en élévation. En ce qui concerne les espaces extérieurs, les plantations font partie intégrante de l'architecture et les sols urbains sont traités de façon très qualitative.

Jean Le Couteur choisit de construire non pas le long du littoral, mais en profondeur, et aménage des parkings d'envergure

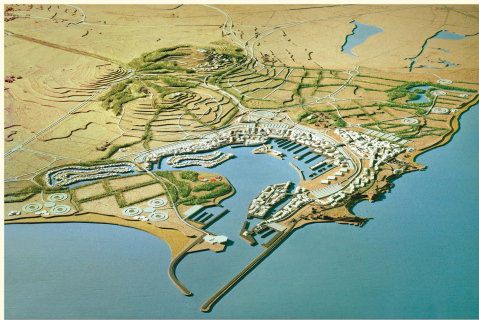
le long d'une voie périphérique de desserte. Il organise les quartiers autour de ruelles piétonnes bordées de commerces. Ayant la possibilité de construire, à titre d'exemple, jusqu'à 10 % des bâtiments, l'architecte va concevoir lui-même, entre autres réalisations : le port Saint-Martin et le quai d'Azur, la « Tour Agde Marine » (1974, aujourd'hui « Tour de la Vigie »), le village hollandais et la capitalerie, le groupe scolaire Jules Verne, le Centre de congrès, le Tennis Club (Pierre Barthès), la « Bulle d'Accueil » (1981), pour accueillir l'Office Municipal de Tourisme.

Il décide de construire une seule tour, la « Tour Agde Marine », voulue comme un repère dans la ville, qui permette également d'offrir une vision panoramique sur Le Cap d'Agde. En 1984, la tour a été rehaussée et surmontée d'une flèche métallique, œuvre de François Stahly (1911-2006).

Un architecte local, Claude Comollet, réalisera, dès 1969, de nombreux programmes, parmi lesquels Port Richelieu, Port Ambonne, Port Nature et Port Dauphin.

Ci-dessous : maquette réalisée en 1968 sur la base des plans de Jean Le Couteur architecte, où l'on comprend l'organisation de la station autour du port, ceinturée et desservie à l'arrière par une voie complétée de vastes espaces de stationnements. On identifie également en retrait la ville d'Agde et l'embouchure du fleuve Hérault.

© Pierre-Charles D'Agostini 1968-2021





La SEBLI et son directeur Jean Miquel, acteur majeur de la création de la station



Le Port de Saint-Martin

En 1968, l'État et la ville d'Agde confient les études, les travaux, la commercialisation des terrains et le financement des équipements à la société d'équipement du littoral et de son littoral (SEBLI), dirigée par Jean Miquel (1904-1985).



Port Saint-Martin, Agde (France)

Le maire de la commune, Pierre Leroy Beaulieu (maire d'Agde de 1971 à 1981) fait en sorte que le conseil municipal soit impliqué dans les décisions prises concernant l'aménagement de « l'unité touristique du Cap d'Agde », pilotée par l'État. En mai 1974, la ville récupère la gestion du port du Cap d'Agde en sous-concession.

Les travaux d'aménagement

Durant l'été 1969, les travaux de construction du port Saint-Martin et des premières résidences Saint-Clair sont engagés. Le port est inauguré le 1^{er} juillet 1970. Dès 1971, la ville est classée « Station balnéaire ».

L'aménagement de la ville est réalisé en plusieurs tranches successives (dont la première a été achevée en 1984). La mission interministérielle pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon (MIATLR) cesse ses activités en 1982. La poursuite des opérations d'aménagement s'effectue alors dans un contexte de décentralisation.



Projet de la ville de Saint-Martin

La ville est ainsi composée de 10 petits quartiers et de coupures vertes. Dans chaque quartier, le bâti s'organise autour d'un port principal (et d'un port secondaire, dans la zone naturaliste).



Urbanisme du Port Saint-Martin



Le Port de Saint-Martin

L'aménagement des espaces publics est confié à Henri Martin-Granel, architecte et maître verrier (1934-2008), avec pour objectif une haute qualité de mise en œuvre et de « diversité dans un plan d'unité urbaine ». En 1970, trois matériaux sont retenus pour le dallage des quais, des places et placettes, des passerelles, cheminements piétons et escaliers : le basalte (prédominant), la terre cuite et le béton. Henri Martin-Granel réalisera des aménagements remarquables, tels le quai Saint-Martin et la Fontaine murale, le barbecue géant, la Fontaine spirale, le dallage des rues...

Le choix des équipements a été soigneusement étudié pour contribuer à la notoriété du Cap d'Agde : le club de tennis Pierre Barthès (1970), les Arènes (1978), contribuant au rayonnement de la station naissante, ainsi que la visite de vedettes (Johnny Hallyday, Coluche, Santana, Ella Fitzgerald, Philippe Bouvard, Sacha Distel, Moustache...). D'autres équipements de loisirs suivront : Aqualand, musée de l'épave (1987), golf international, Aquarium, Ile des loisirs...

Un label architectural

Le label « Patrimoine du XXI^e siècle » (Architecture contemporaine remarquable) a été attribué en 2011 à l'ensemble du Port Saint-Martin. Cette reconnaissance nationale a également concerné un immeuble en gradins-terrasses, Port Ambronne (1971), architecte François Lopez, en collaboration avec François Costel, situé dans le village naturaliste.

XXI^e siècle Un nouveau cœur de station

Depuis sa création, la station n'a cessé d'évoluer. Initialement dédié à la villégiature, Le Cap d'Agde est désormais habité à l'année par plus de 30 000 habitants. En 2011 et 2012, le quai Jean Miquel a été requalifié et agrandi. En 2016, le plan d'urbanisme est entièrement revu et la circulation repensée. Un nouveau cœur de station, résolument moderne, a été construit, avec le projet Iconic (bâtiments cylindriques signés Jean-Michel Wilmotte), un mail piétonnier, qui débouche sur le nouveau Palais des Congrès (2019) et le casino (2018, A+Architecture). En parallèle de cette évolution urbaine, la municipalité, qui souhaite conjuguer tourisme et qualité de l'environnement, mène des actions ciblées de protection de l'environnement.



Port Camargue



Ou la réussite de l'imprévu

En septembre 1960, commence la construction des digues de protection pour arrêter l'ensablement de la baie.

Alors qu'initialement, le Gard n'était pas intégré dans le projet de la mission Racine, la volonté et la ténacité des acteurs locaux ont permis de réparer cette erreur et de lancer l'opération qui fera de Port Camargue le premier port de plaisance d'Europe et le deuxième au monde.

Vue globale de la station en 2016 : le port de plaisance et sa ceinture de logements individuels et collectifs.

Jean Ballardur, architecte, homme de lettres et philosophe, déjà en charge de la réalisation de La Grande-Motte, est également mandaté pour imaginer Port Camargue, dont il est nommé architecte en chef.

Il associe au projet quelques architectes renommés (Paul Gineste, Denis Barthélémy, Georges Chouleur, Joseph Massota), notamment pour construire les bâtiments phares ainsi que Pierre Pillet, paysagiste en charge des espaces verts, d'ores et déjà mandaté à La Grande-Motte.

Le projet de Port Camargue sera celui d'une cité lacustre en lien étroit avec la Camargue.





Vacanciers
en marina dans
les années 1970
© Archives municipales de Camargue

1960 L'origine du projet

Le projet de
Grâu du Roi dans
les années 1960



Dans les années 1960, un problème majeur se pose dans la baie d'Aligues-Mortes : la lagune, en évolution sur la pointe de l'Espiguette menaçait d'ensabler le site et l'accès au chenal du Grau du Roi. La nécessité de créer une digue de protection pour enrayer ce phénomène et la volonté locale de créer un grand port de plaisance pour désencombrer le port de pêche vont donner naissance au projet de Port Camargue, un ou deux ans après le démarrage des six autres stations.



L'établissement du port (avec logements et commerces) et son exploitation par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) sont signés par le ministre de l'Équipement et du Logement et le ministre de l'Industrie le 4 juin 1969. Une concession de 150 ha est alors octroyée à la CCI pour mener à bien cette opération qui s'achèvera en 1985. En 2002, la gestion du port est transférée à la commune du Grau du Roi.

1967-1968 Un chantier cyclopéen et prométhéen

1967 : la digue de
sable, qui montrait
d'abord le
chemin maritime du
Grau du Roi, a été
diguée et se situe
à l'extrémité du site.

© Pierre Gaudin
Département du Var



Les grands travaux débutent dans les années 1967-1968. Plusieurs millions de m³ de sable doivent être déplacés pour assécher la zone de travaux, creuser des bassins jusqu'à 3,50m de profondeur et surélever les plateformes constructibles à une hauteur moyenne

de 1,50m au dessus de la mer. Dragage de la baie, opérations de terrassement, construction de batonnières (barrages provisoires), enfonçage des remblais (fixation du sable à l'aide de joncs, pompage permanent... sont le quotidien d'un chantier titanesque qui dure près de 10 ans.

Une réalisation urbaine singulière

Marina en cours
de construction



À la différence du projet d'urbanisme de La Grande-Motte qui consistait à créer une ville nouvelle, Jean Balladur souhaite réaliser à Port Camargue une cité marine adossée au Grau du Roi. Son idée est que le port soit au centre de l'aménagement, dans une cité lacustre consacrée au nautisme et à la mer, où eau et habitations ne font qu'un. Il s'inspire pour cela des marinas qu'il a vues en Floride et dans le Var à Port Grimaud ou Cogolin.

À Port Camargue, il aménage 78 ha de plan d'eau et 15 km de quais en bordure des zones constructibles. Contrairement à la station voisine, Port Camargue est doté d'une allure horizontale, entre terre et mer, qui fait corps avec les paysages bas de Camargue. Autour, une végétation abondante d'essences méditerranéennes vient parfaire son intégration dans le site naturel d'origine.



Le dessin du projet se compose d'un vaste port de plaisance qui accueille les bassins d'amarrage et les marinas, et d'une ceinture de résidences collectives en périphérie. Le bâti est peu dense et de faible hauteur, les circulations piétonnes sont en bordure des bassins portuaires, tandis que les routes et centres commerciaux sont implantés en arrière. Le tout est accompagné de vastes espaces publics boisés.

Après la construction de la station, le port et les résidences qui l'entourent sont progressivement rattachés à la ville du Grau du Roi. Des espaces publics de liaison, des lotissements communaux, une nouvelle école et des liaisons entre les plages et le centre historique permettent de réussir cette greffe urbaine.



Intégrer un projet touristique ex nihilo à un village de pêcheurs : tel a été le pari réussi des équipes municipales successives depuis 1969.

La station balnéaire et le vieux village forment un tout grâce au maillage des voiries et des espaces publics, l'implantation de logements collectifs à l'interface des centres urbains, l'insertion de résidences principales en zone touristique et la création d'équipements publics (Carrefour 2000, école maternelle, ...).

Le Grau du Roi

Port-Camargue



Eté 1970 :
Port Camarque
est déjà en
mesure d'accueillir
400 bateaux
dans son bassin
d'escale.



La capitainerie
en forme de
coquillage, réalisée
par Jean Balladur
pour le port de Camarque

Une architecture avant-gardiste des années 1970



Le long du quai d'Honneur, Jean Balladur a souhaité créer un ensemble d'immeubles qui marquerait le site par son allure et son organisation. Bien que dessinés par quatre architectes différents, les bâtiments présentent un langage architectural commun et une belle continuité visuelle. Les appartements se succèdent avec des loggias aux formes atypiques, tournées vers le port, qui s'inscrivent dans des façades de béton blanc, ajourées, courbées, inclinées, aux formes douces et singulières.

Le Grand Gaiien, œuvre de Joseph Massota, est un long immeuble en forme de S aux contours enroulés tel l'intérieur d'un coquillage. Les Jardins du Port, réalisation de Jean Balladur, est un bâtiment ondulé de plus de 300m de long. Sa façade inclinée est parée dans sa partie haute d'un motif évoquant un déferlement de vagues.



Le jardin des Coquillages : collection de la ville
avec jardins vert et latéraux à fleur, le parking
du garage de l'avenue d'Alsace

Le Grand Pavois, de Denis Barthélémy, s'élève en rondour, à l'image des pyramides de La Grande-Motte.

Le Suffren, œuvre de Georges Chouleur, présente une haute pyramide de sept étages, proche de celle du Grand Pavois, et une aile basse de trois niveaux sur rez-de-chaussée. Il symbolise un étendage de pavillons. Ces quatre réalisations du quai d'Honneur forment un ensemble urbain remarquable qui a été labellisé « Architecture contemporaine remarquable ». Deux autres constructions ont également été reconnues par ce label : la Capitainerie, figure de proue qui veille sur le port, en forme de coquillage, construite par Jean Balladur, et la marina Les Camaragaises Sud, bien spécifique de Port Camarque, réalisée par Joseph Massota, avec ses façades incurvées et ses duplex avec villas sur le toit.



Le Jardin Sculpture est la première œuvre d'art érigée à Port Camarque. Conçue en béton, de couleur blanche, elle prolonge les aménagements urbains, les formes douces et épurées qui caractérisent l'architecture du port.



Des œuvres d'art identitaires

Jean Balladur croit en l'importance de l'art et des symboles dans un projet urbain. Comme à La Grande-Motte, il souhaite doter Port Camarque d'une âme et d'une histoire et invite pour cela Albert Marchais, artiste peintre, sculpteur, à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la station.

En 1971, celui-ci réalise avec Michèle Coaland le Jardin Sculpture qui traduit l'enlèvement de Jean Balladur de créer du souffle entre les immeubles en aménageant des espaces de quiétude et de rêverie.

En 1978, l'artiste crée « l'Homme-oiseau » : une immense statue visible depuis la mer pour accueillir les marins qui arrivent au port et protéger ceux qui s'en éloignent.

Aujourd'hui : une réussite économique et environnementale

Avec presque 5000 postes d'amarrage, Port Camarque est aujourd'hui le premier port de plaisance d'Europe et le second au monde. Il est aussi une base privilégiée pour les loisirs et le tourisme nautique et constitue ainsi un formidable outil de développement local. Il compte 2000 habitants à l'année, chiffre qui passe à 15000 pendant la saison estivale.

Pavillon bleu des ports de plaisance grâce aux efforts en matière d'environnement, Port Camarque est classé ISO 14001 dès 2004. C'est un modèle en matière de gestion des déchets, de réduction des impacts sur le milieu marin et de sensibilisation des plaisanciers sur les écosystèmes. La qualité de l'eau du port est surveillée en continu pour agir sur toutes les formes de pollutions, qu'elles soient physiques, chimiques ou bactériologiques.

Le port et son quai d'Honneur, le long duquel s'élève le Grand Pavois à droite et Les Jardins du Port à gauche, reconnus comme « Architecture contemporaine remarquable ».

Le quai d'Honneur et le Grand Pavois à Port Camarque



Port-Gruissan

Un urbanisme balnéaire entre mer et vieux village

Née dans la fièvre bâtitresse de la fin des années 60, la cadette de la Mission Racine est confiée aux architectes Raymond Gleize, Grand prix de Rome d'Architecture 1946, et Edouard Hartané.

Ils imaginent initialement un projet monumental d'immeubles en étoile qui laisse de côté l'histoire singulière de ce village de pêcheurs attachés à leur patrimoine et sera refusé par la Mission Racine. La station viendra donc se greffer sur le village existant en circulade et s'insérer subtilement dans le massif de la Clape.

Une histoire s'inscrivant dans le temps

Le site est adossé au massif de la Clape, sa garrigue et ses vignes, dominant la mer et les étangs.

Le vieux village enroulé autour de son ancienne forteresse dont subsiste la tour Barberousse, est habité par des familles de pêcheurs et de marins. Pour gagner la mer, les bateaux empruntent un chenal du XIX^e siècle, creusé pour évacuer le trop-plein d'eau des étangs qui submerge

1985 : Vue aérienne. Le port est pensé pour ne pas être visible depuis la terre, mais pour offrir une arrivée spectaculaire depuis la mer.

© Jean-François Bouché

Le site de vieux village et la plage des Chalets avant les travaux d'aménagement.

© Jean-François Bouché

le village lors des grandes marées. Gruissan comporte un autre noyau bâti urbanisé dès les années 1850 : les cabanes sur pilotis de la plage des Chalets qui témoignent de la pratique de la pêche et d'une tradition balnéaire. Rasées par les Allemands lors de la Seconde Guerre Mondiale puis reconstruites, elles seront préservées alors que les architectes prévoient initialement de les détruire.



1974 : le bassin 1 est presque terminé et le premier bâtiment, les « Hublots du Port », sort de terre. La résidence sera inaugurée en 1976, marquant l'arrivée des premiers touristes.

© 1990/2017, l'Agence d'architecture



L'architecture et urbanisme contemporains du littoral, 2017, 198 p.

Photo : Stéphane L.

Se greffer sur l'existant

La Mission Racine a acquis 1600 hectares pour construire un grand port de plaisance moderne composé de trois bassins et d'un millier d'anneaux. Le projet nécessite d'augmenter considérablement le volume de l'étang de Grazel. En tout, ce sont 6 millions de m³ de sédiments qui sont dragués et réemployés pour rehausser les terrains, construire le plan d'eau réunissant le port et l'étang de Grazel, et pour reprofiler l'étang de Matelie. Le but recherché est de rapprocher la mer du village pour aménager à ses abords, la nouvelle station et le port de plaisance.

La Clape préservée

En marge de la station, les architectes avaient prévu d'implanter des marinas jusqu'aux Ayguades ainsi que de petits centres villageois sur les pentes arborées de la Clape. Le Conservatoire du littoral, créé en 1975, et la protection de l'urbanisation de la Clape donneront un coup d'arrêt à ces extensions.

Le plan directeur des secteurs A, B et D, 1/2000, 20 avril 1983.

Un urbanisme portuaire

Autour du port de plaisance, pièce maîtresse de la station, Raymond Gieze et Edouard Hartané disposent des immeubles résidentiels de 4 à 5 étages en redent afin de favoriser les vues sur la mer, les pontons et les bateaux. Le cahier des charges spécifie que les constructions doivent avoir des hauteurs et des volumes variés afin d'éviter toute monotonie. L'unité de l'ensemble est assurée par des toitures en volants de béton et par des façades ocres qui donnent à l'architecture son caractère méditerranéen. À l'interface de l'ensemble bâti et du port, la place Barberousse est conçue comme un lieu apaisé pour les vacanciers. Entre les immeubles, les architectes aménagent des jardins, des stationnements et des placettes.

La mise en œuvre des travaux pour créer le plan directeur, 1/2000, 20 avril 1983.

Unité touristique : plan directeur des secteurs A, B et D éch. 1/2000, 20 avril 1983.

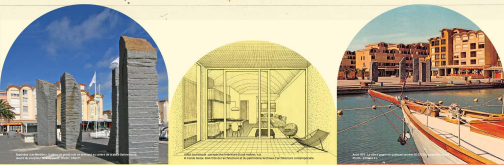
© 1990/2017, l'Agence d'architecture et d'urbanisme contemporains du littoral



A partir de 1968, d'énormes travaux de terrassement ont lieu avec des dragages et des remblais qui remodelent complètement le site.



Journal of Management Inquiry 22(1) 3-14
© The Author(s) 2013
Reprints and permissions: sagepub.com/journalsPermissions.nav



1-800-855-8888 or visit our WebSite: www.GolfCourseProperties.com



Port-Leucate

**Une station plurielle :
entre tourisme social,
objets architecturaux
et port de plaisance**

Le projet de station de Port Leucate, inclus dans l'unité touristique Leucate-Barcarès, est confié en 1964 à l'architecte et urbaniste Georges Candilis, disciple de Le Corbusier.

Il propose une transformation profonde du littoral Leucatois portée par un chantier complexe qui permettra à la station de sortir de terre en 1968, malgré les contraintes d'une zone marécageuse battue par les vents. Pour l'anecdote, le caractère isolé du site, fait qu'il était à l'époque également convoité par le Centre National des Etudes Spatiales pour sa base de lancement de fusées ; la relocalisation en Guyane sauvera in extremis le projet touristique.

D'autres aléas, économiques ceux-là, dénatureront le plan d'ensemble projeté par Candilis sans toutefois avoir raison de l'utopie architecturale qu'il aura mise en œuvre au service des classes populaires. Visionnaire, la station a su trouver sa place aux côtés de La Franqui, Leucate-Village et Leucate-Plage.

Vue aérienne du site avant travaux :
La Corrége, longue langue de sable,
définira la limite du futur port.

Entre mer et étang

Une étendue sablonneuse de 8km de long a été choisie pour implanter la station. La falaise de Leucate et le lido séparant la mer de l'étang de Salses-Leucate en constituent l'écrin naturel. Deux petites stations balnéaires préexistent en pied de falaise : La Franqui qui se développe avec l'arrivée du chemin de fer à la fin du XIX^e siècle, et Leucate-plage vers 1920. La double ouverture sur la mer et l'étang détermine l'implantation et la vocation de la station : la priorité est donnée aux sports nautiques et à la navigation de plaisance.

Vue aérienne du site pendant les travaux :
les bassins du port et la route littorale prolongée
par le pont de La Corrége sont implantés.

**« Faut-il
transformer
ce paysage
étrange,
si beau dans sa
solitude et son
dénuement
presque
sauvage ? »**

Pierre Racine





Le chantier se met en place entre mer et étang.



Document Opération Leucate-1967-P-7
Plan général de l'aménagement de Barcarès-
Leucate (unité touristique), 14 janvier 1969.

Urbanisme à taille humaine

Architecte en chef, Candilis projette les aménagements. Le plan de la station est organisé autour de deux pôles : le port, pouvant accueillir 3000 bateaux, et le cordon littoral, découpé en dents de scie pour rompre la monotonie. Le projet propose un front de mer dégagé des voitures, accueillant de petits immeubles et des maisons individuelles reliés par des espaces verts, des voies piétonnes et des pistes cyclables. Plusieurs espaces créent de l'attractivité à l'échelle de la station : la piscine, premier équipement structurant du projet, puis le Kyklos, complexe récréatif cher aux vacanciers, ou encore, le village vacances Les Carrats, et enfin, le port et son bassin de plaisance inauguré en juillet 1969.

Le cordon littoral du port de la Corbière, dessiné par Candilis (cliché aérien du port d'été de Barcarès, 1969).



Chantier à rebondissements

Ce sont des travaux colossaux qui, en quelques années, remanient complètement le site. Peu accessible, hormis par un chemin de vagues, Le Mouret, le chantier prendra de l'ampleur avec la construction d'une route provisoire. Pour aménager le port, différentes techniques sont mises en œuvre mais les dragues hydrauliques sont les plus efficaces : elles creusent et évacuent le sable vers les terrains ayant besoin d'être remblayés, parfois aidées d'explosifs. La violence de la tramontane ajoute de la difficulté à la fixation du sable : différents procédés sont expérimentés comme « l'enjoncage », écarté finalement pour une couche de tout-venant en surface, et le déploiement des plantations.

La piscine aux quatre jets, soit le premier équipement structurant de la station. On trouve aujourd'hui à son emplacement le terrain de football.



Un réseau complexe de canaux intérieurs et de bassins de plaisance, des aménagements réalisés à Barcarès.

© Port Leucate (port de Barcarès) © 2019

Un projet de marina inachevé

L'idée forte du projet est de tirer parti de la linéarité du site pour créer une circulation nautique nord-sud. Candilis imagine un réseau de canaux intérieurs protégé du clapot et bordé de marinas. Le pont de la Corbière est conçu pour permettre aux voiliers de rejoindre ces canaux. Mais en 1974, Candilis est remercié. Confié à son assistant, Michel Duplay, ce projet nautique n'est pas achevé : des canaux ne sont pas creusés, d'autres sont rebouchés au profit de la circulation automobile et les marinas ne seront pas construites.



« Votre projet est grandiose mais parfaitement réalisable »

Général De Gaulle

24 octobre 1967, aux officiers et Leucatois venus l'accueillir sur le chantier.

« J'ai choisi de créer l'habitat de vacances le plus simple et le plus économique possible afin qu'il soit ouvert à tous et pas seulement aux privilégiés. »

Georges Candilis

Vue extérieure des Carrats : cubes blancs, loggias et allée

© Georges Candilis / MAF-Coréa pour architectes et urbanistes et département de l'habitat et de l'urbanisme



© Georges Candilis / MAF-Coréa pour architectes et urbanistes et département de l'habitat et de l'urbanisme

Un village blanc

Georges Candilis, architecte du logement social par excellence, répond au programme de village vacances Les Carrats, s'étalant sur cinq hectares en bord de plage. L'ensemble se présente sous la forme minimaliste de cubes de béton aux toits terrasses assemblés, posés directement sur le sable et crêpis en blanc. Typologies méditerranéennes, la conception s'appuie sur un mode de vie estival où la vie dehors est au premier plan avec la présence de terrasses-loggias ou patios. Les espaces communs se placent en front de mer. Des aires de jeux, placettes, allées, etc., favorisent la rencontre entre vacanciers. Le système constructif repose sur les principes de modularité, ergonomie et fonctionnalité. Le béton armé et le préfabriqué sont mis à contribution.

Après le départ de Candilis, la station se transforme. Les immeubles à arcades et les toits de tuile mis en place par Michel Duplay se généralisent et cohabitent avec l'architecture d'origine.

© Georges Candilis / MAF-Coréa pour architectes et urbanistes et département de l'habitat et de l'urbanisme



La résidence Les Carrats est labellisée « architecture contemporaine remarquable » depuis 2012 et inscrite aux Monuments Historiques depuis 2014 et a été réhabilitée par Nathalie Artigues.

Design mobilier

Candilis ira jusqu'à dessiner le mobilier intérieur des Carrats et celui des espaces publics, tels les jeux de plage. Les meubles sont minimalistes et procèdent d'une grande économie de moyen : chaque forme doit répondre directement à sa fonction et, par son ergonomie, doit proposer un maximum de confort en un minimum d'espace. Des chaises et des tables font aujourd'hui partie des collections du Centre Pompidou à Paris.



© Georges Candilis / MAF-Coréa pour architectes et urbanistes et département de l'habitat et de l'urbanisme

L'Hexacube

Candilis, entouré de créateurs et designers, teste à Leucate son Hexacube, équipement léger de loisirs sur lequel il travaille depuis 1968 avec Anja Blomstedt. L'Hexacube, habitat modulaire destiné à accueillir des touristes aux revenus très modestes, se compose de deux coques (chacune entre 2,5 et 3 m²) en polyester stratifié armées de fibre de verre. Les hexagones de façade permettent l'assemblage des coques par leur ouverture. Une vingtaine d'Hexacubes est livrée à Port-Leucate en juin 1972. Mais le choc pétrolier de 1973 a raison de la diffusion internationale de l'Hexacube souhaitée par Candilis.



Kyklos : un bâtiment emblématique

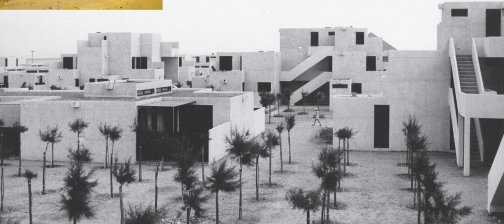
Candilis mandate deux architectes novateurs Paul Garcia et Maurice Zavagno pour la commande d'un lieu de rencontre insolite, convivial et festif. Le bâtiment, tout en volumes cylindriques, *Kyklos*, signifiant « cercles » en grec ancien, a abrité des discothèques, une salle de jeux, des commerces, des restaurants. Il démontre d'une ambition architecturale, en rondours, en béton et en cohérence avec Les Carrats par la couleur blanche de son enduit. Mais, son devenir est aujourd'hui incertain.

© Georges Candilis / MAF-Coréa pour architectes et urbanistes et département de l'habitat et de l'urbanisme



Architecture et espaces publics des Carrats : vie estivale et rencontre entre vacanciers

© Georges Candilis / MAF-Coréa pour architectes et urbanistes et département de l'habitat et de l'urbanisme



Port Barcarès

De la vision Racine aux défis d'aujourd'hui



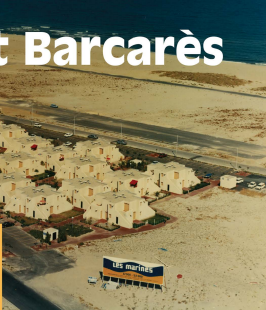
Chantier de construction de la station balnéaire en juin 1967. Illustrant ainsi l'arrivée du Lydia.

© Archives de la Ville de Port Barcarès

L'architecte-urbaniste grec Georges Candilis est le maître d'œuvre désigné pour la conception des stations de Port Leucate et de Port Barcarès, qu'il entreprend entre 1963 et 1976 avec son équipe d'architectes.

Vue aérienne de la station balnéaire en 2011.

© Archives de la Ville de Port Barcarès



Vue aérienne du quartier «Les Marines» peu de temps après sa construction.

© Port Barcarès, 2011. Conception architecturale et urbanistique de Georges Candilis et Zygmund Knyszewski.

À leurs côtés, l'architecte Georges Wursteisen est chargé de l'élaboration du plan masse. Engagé pour le développement durable, il saisit l'importance de préserver de l'urbanisation certains espaces naturels, engageant également un travail en faveur de l'architecture bioclimatique en collaboration avec l'architecte Zygmund Knyszewski.

La station balnéaire est aujourd'hui le reflet de la créativité de ces architectes aux origines diverses, donnant à vivre un paysage colossal de loisirs.





Les activités nautiques,
un symbole pour l'étang du Barcarès.

© 2014 M. 102

Des entités paysagères remarquables structurant le lido

la mer et aux étendues sableuses, d'autres tournés vers l'étang. Le port de plaisance s'est urbanisé et les sports nautiques se sont développés. De nouveaux commerces et espaces publics ont structuré le bras côtier. Le territoire s'est vu assigner une nouvelle vocation : celle du tourisme de masse.

Un paquebot des sables pour marquer le début de l'intervention

Le Lydia, amarré sur la côte sableuse depuis 1967, est devenu une figure emblématique de la station. Une fois vidé de ses moteurs pour devenir le premier immeuble du site, il a été transformé luxueusement en centre de loisirs comprenant des bars, un restaurant, une discothèque et un casino. En 2011, il devient finalement un lieu culturel d'expositions.

Plan schématique
de la station balnéaire

© 2014 M. 102

Avant la mission Racine, le lido était infesté de moustiques et balayé (bien qu'aujourd'hui encore) régulièrement par les vents. Un village au sud, quelques cabanes de pêcheurs près de l'étang et un petit port de pêche constituaient l'actuel Barcarès.

De vastes opérations d'assainissement du lido ont été engagées de 1962 à 1968. Peu de temps après, les premiers ensembles résidentiels ont émergé, certains faisant face à

Candilis et son équipe rêvaient de faire voyager ceux qui jusque-là n'en n'avaient pas la possibilité. Ils se sont inspirés de l'habitat vernaculaire méditerranéen, en mettant à l'honneur les matériaux locaux comme le caillou (brique pleine) et la tuile canal, invitant ainsi l'architecture à se réinventer.



Plan d'un des habitacles d'habitation (canalisations).
© 2014 M. 102. Plan d'un des habitacles d'habitation (canalisations).
Autres architectes contemporains.

La station se veut à taille humaine, optimisée par une géométrie des pleins et des vides, alternant toitures-terrace et tuiles canal. De nouvelles configurations apparaissent, telles les villas à patio accolées. La présence ponctuelle d'immeubles confère à la station un dynamisme visuel.

Chaque ensemble résidentiel devait avoir sa propre identité et logique fonctionnelle. Candilis s'est inspiré de l'architecture grecque et a opté pour le blanc et le béton de façon à créer une unité. Une touche de couleur devait être apportée par les volets en bois traditionnels. L'ensemble forme un maillage géométrique blanc en réseau, ingénieux et peu commun à cette époque.

Une organisation réfléchie

Georges Wurstenen a élaboré un plan masse innovant, bousculant les codes de l'architecture : des rues peignant la côte sableuse et offrant des percées visuelles sur la mer ou sur l'étang. Les façades les plus travaillées et les balcons sont tournés vers l'eau et offrent un caractère intimiste à l'intérieur des terres. L'ensemble balnéaire fonctionne selon une logique de réduction de la voiture sur le front de mer. Celles-ci sont contenues en retrait dans des parcs de stationnement.

L'espace public est valorisé par des végétaux et autres îlots de convivialité. Les infrastructures routières ordonnent le plan d'ensemble. À l'image d'un puzzle, chaque entité est unique et s'agence en une composition horizontale structurée.

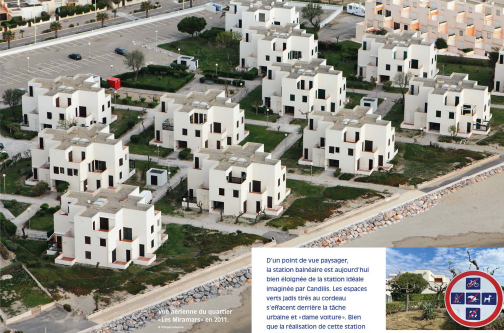
Plan schématique de la station balnéaire de Barcarès (Candilis).
© 2014 M. 102. Plan d'un des habitacles d'habitation (canalisations).
Autres architectes contemporains.



Arrivée du Lydia en juin 1967

© 2014 M. 102. Plan d'un des habitacles d'habitation (canalisations).
Autres architectes contemporains.





Vue aérienne du quartier
«Les Miramars» en 2011.
© M. Pignatelli

Quand l'art s'invite dans la rue...

Le premier musée à ciel ouvert, étendu sur un kilomètre et fruit de l'Imagination du photographe John Craven, a vu le jour en 1969 au cœur du quartier de la Grande Plage. Une quarantaine de sculptures contemporaines réalisées par de jeunes artistes internationaux ont été exposées ponctuellement sur l'Allée des Arts en front de mer. Dépourvue de bagages historiques, la station émergente a bénéficié de l'art comme d'une force créatrice d'identité. Aujourd'hui encore, l'Allée des Arts est perçue comme un univers auquel peuvent se rattacher les nouveaux résidents.

Et aujourd'hui ?

Il s'agissait de rendre praticable un espace naturel « hostile » et « insalubre ». Soixante ans après le début de la mission Racine, les aménagements réalisés sur le littoral barcarésien font débat. Les attentes sociales ne sont plus les mêmes, et les considérations écologiques ne peuvent plus être placées en second plan. Architecturalement, des questions de confort thermique et acoustique se posent. Faut-il restaurer la station à l'image de ce qui a été fait à Port Leucate avec Les Carrats ? Les formes originales proposées par Candilis ont été modifiées : des verrières et des vérandas sont venues s'ajouter progressivement aux logements privés. Un travail de colorisation de façades, souhaité par certains et critiqué par d'autres a été entrepris.

D'un point de vue paysager, la station balnéaire est aujourd'hui bien éloignée de la station idéale imaginée par Candilis. Les espaces verts jadis tirés au cordeau s'effacent derrière la tâche urbaine et « dame voiture ». Bien que la réalisation de cette station ait été une prouesse pour l'époque, force est de constater les dégâts qui ont été causés sur ces espaces naturels fragiles, sur lesquels la spontanéité ne trouve pas sa place. Plus de 100 000 touristes sont accueillis chaque été en plus des résidents permanents sur les huit étroits kilomètres de banc de sable qui constitue le lido. Les espaces publics ne répondent plus aux intentions originales de Candilis en matière de partage et de convivialité. Ponctués d'interdictions, de grillages et de barrières, ils confèrent au littoral une impression de paysage privatisé et saturé.



Représentation dans l'espace public
du quartier de la station balnéaire
en 2011.

Des questions se posent donc légitimement quant à l'avenir de ces stations littorales qui ne répondent pas non plus aux exigences de l'urgence climatique. Le risque d'inondation par submersion marine n'est plus négligeable. L'érosion du trait de côte et l'abaissement du niveau des nappes phréatiques sont des enjeux réels. Des réflexions doivent aujourd'hui être engagées sur ce littoral anthropisé et son adaptation à ce que nous ne pouvons plus éviter. Faudra-t-il relocaliser l'activité humaine en retrait du front de mer ?

Aujourd'hui, la réflexion sur l'avenir des paysages et sur nos modes de consommation du littoral est plus que jamais posée.

Éléments constitutifs
de l'allée des arts.
© M. Pignatelli



Saint-Cyprien

Autour d'un port : quand la Mission Racine redessine les frontières

Vue d'ensemble de la station aujourd'hui



© 2013 M. J. Les architectes d'intérieur Les Miroirs - 100%

Un projet national aux répercussions locales

Saint-Cyprien fait partie des communes sélectionnées dans le cadre du projet d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon.

Dès 1963, l'architecte Eugène Beaudoin travaille en collaboration avec certains de ses confrères comme Joachim Génard pour imaginer le fonctionnement de la station aménagée. Plusieurs croquis et schémas sont réalisés avec des choix graphiques révélateurs d'une philosophie axée sur le développement d'une activité portuaire. Contrairement à la plupart des autres stations balnéaires émergentes, Saint-Cyprien se distingue

par l'existence d'une station préalable, à laquelle s'est ajouté un port d'une ampleur nationale. Le port contribue à donner une nouvelle identité à Saint-Cyprien, reposant sur le tourisme de masse.

La station se développe dans le port d'aujourd'hui



Le port d'aujourd'hui

© 2013 M. J. Les architectes d'intérieur Les Miroirs - 100%





L'appartenance à la Mission Racine

L'appartenance de Saint-Cyprien à la mission Racine divise d'un point de vue historique. Initialement exclue du VI plan d'aménagement du territoire, la commune est ultérieurement intégrée à la suite d'un agrément. L'implication du maire de Saint-Cyprien de l'époque, Jean Olibo, et du ministre André Malraux permet cette intégration, malgré des différences notables.

La commune s'inscrit, dès lors, dans l'unité touristique qui s'étend de Canet-en-Roussillon à Argelès-sur-Mer. Contrairement aux autres stations balnéaires, sa réalisation est confiée à un architecte chargé de concevoir le plan d'ensemble mais est gérée par la Caisse des Dépôts et Consignations. Saint-Cyprien est considérée comme une « station aménagée » et non comme une « station nouvelle » étant donné qu'une partie du littoral est déjà urbanisée.

Construction du cœur de la station
© Caisse des Dépôts



avant le début de la mission. Les architectes s'emploient à « greffer » un port et ses nouvelles infrastructures à un tissu bâti existant. La station est cependant tenue de respecter les mêmes règles architecturales que ses voisines en matière de densité et de capacité d'accueil (entre 600 à 800 estivants par hectare de plage d'une largeur de 50 mètres).



La mécanisation pour creuser le nouveau port
© Caisse des Dépôts



La genèse d'un port

Les premiers plans de la station sont conçus dès 1963, et les premiers travaux débutent l'année suivante. Le port émerge comme le projet phare de la mission Racine à Saint-Cyprien. Les autres infrastructures de la Mission Racine composent ensuite avec les bassins artificiels de ce nouveau site dédié à la pêche et aux loisirs. Le creusement du port sur la plage débute en 1967, et ce dernier devient rapidement un emblème de grandeur,

se classant alors comme le deuxième plus grand port de plaisance français en nombre d'anneaux. Aujourd'hui encore, le port de Saint-Cyprien demeure parmi les plus influents de France. Avant même le banc de sable, le port est l'élément fédérateur de toutes les stations de la Mission Racine. Contrairement à l'unité touristique Leucate-Barcarès, celle de Saint-Cyprien ne dispose pas d'un lido entre mer et étang ; l'accent est donc porté sur l'accès à la mer.

Quelle organisation pour la station aménagée ?

Jean Olibo défend les constructions « plates » à taille humaine, et s'oppose aux barres d'immeubles comme celles envisagées dans d'autres stations balnéaires. Certains critiquent cette vision, en jugeant trop anarchique l'organisation d'une station qui ne se développerait pas en hauteur. Une entité urbaine prend forme entre le boulevard François Desnoyer et la rue Dr Schweitzer, constituée de résidences collectives, d'espaces verts partagés et de promenades piétonnes. Comme dans les autres stations de la mission, la voiture occupe une place centrale, avec du stationnement prévu jusqu'à plus près du port et des logements, même si la volonté des acteurs de la mission est de contenir les véhicules à distance du rivage. Des axes routiers importants suivent en retrait le contour du littoral.





Une composition architecturale conventionnelle : pour le meilleur et pour le pire

Mais quelques constructions de grande ampleur, la composition urbaine et architecturale de Saint-Cyprien est bien plus influencée par son temps que par la Mission Racine. Les formes bâties sont simples, les toits à 2 ou 4 pentes sont recouverts de tuiles. Les constructions enduites, à RDC ou R+1, sont majoritairement placées au centre de leur parcelle, sans mitoyenneté. D'une superficie agréable, elles offrent un jardin « confortable » aux occupants. Cette architecture représente la maison de

lotissement typique. Si la recherche architecturale est absente de ce mode d'habiter, ces maisons rassurent. Elles peuvent tout aussi bien être utilisées comme maison de vacances que comme logement à l'année : Saint-Cyprien Plage vit toute l'année.

Les projets d'envergure nationale de la Mission Racine au ZAN, quel avenir pour le bâti de Saint-Cyprien ?

L'objectif national Zéro Artificialisation Nette pour 2050, prévoit de conditionner les nouvelles formes d'artificialisation des sols à une superficie de renaturation au moins égale. La possibilité

d'extension urbaine de Saint-Cyprien, comme celle de toutes les autres communes françaises, sera par conséquent largement réduite. Face à un bâti de faible densité, préféré par Jean Olbio, Saint-Cyprien est confrontée à de nouveaux défis. L'accueil touristique de masse, souhaité par la Mission Racine, a-t-il toujours sa place à l'heure de l'urgence climatique ?



La rencontre des bâtiments de la Mission Racine

Un regard sur les « transformations Racine »

À l'avènement de la Mission Racine, les élus locaux se retrouvent relégués au second rang d'un projet d'envergure nationale. Malgré cela, ce sont eux qui subissent directement les conséquences de ce dispositif. Certains maires, à l'instar de Jean Olbio, affirment la vocation touristique de leur territoire bien avant la naissance de la Mission Racine, et doivent intégrer ces installations nouvelles à leur schéma directeur. Certains estiment que la fracture préexistante entre le village de Saint-Cyprien et la plage ne fait que s'accroître à l'issue de la mission. Dans les années 1970, le village est vécu comme un lieu du quotidien tandis que la plage répond à sa vocation de tourisme de masse et accueille des dizaines de milliers de vacanciers chaque été. Des décennies plus tard, une dynamique différente émerge : la plage devient progressivement le lieu de vie d'une population permanente,



Des questions se posent quant à l'avenir de la station compte tenu de la vulnérabilité croissante de la ressource littorale. Chaque année, les plages du golfe du Lion perdent des dizaines de mètres cubes de sable à cause de l'érosion. L'augmentation de la fréquence et de la puissance des tempêtes résultant du changement climatique ne fait qu'exacerber ce phénomène, confirmant désormais le recul du trait de côte. Comment la station de Saint-Cyprien va-t-elle évoluer face à ces défis ? Comment parvenir à préserver un littoral longtemps surexploité et aujourd'hui menacé ?



La voie unique desservant le port aujourd'hui