



Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon

Mission Racine

Cette exposition retrace l'histoire du grand projet d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, décidé par le gouvernement de Georges Pompidou, sous l'impulsion du général de Gaulle.

Ci-dessus : Vision futuriste de l'aménagement du littoral Languedocien, réalisée par Tanguy de Rémur pour Paris Match, où le Concorde, icône de la modernité et fleuron de la technologie française, viendra atterrir en provenance de New York ! © PARIS MATCH/SCOOP



© Charles Courrière/PARIS MATCH/SCOOP

Les architectes en chef :
Georges Candilis (1913-1995) :
Port Leucate et Port Barcarès.

Jean Balladur (1924-2002) :
La Grande-Motte et Port Camargue.

Jean Le Couteur (1916-2010) :
Cap d'Agde.

Raymond Gleize (1913-1992)
et Edouard Hartané (1910-2003) :
Gruissan.

Pierre Lafitte (1920-1998),
Henri Castella (1921-2001) :
Saint-Cyprien (et Embouchure
de l'Aude, projet abandonné).

À ces grands noms de l'architecture ont été associés les paysagistes Elie Mauret et Pierre Pillet, l'architecte-urbaniste Marcel Lods (1891-1978) et Francesco Lopez (né en 1934), François Lopez, ancien collaborateur de Jean Le Couteur, auteur, avec François Coste, de la résidence naturiste Port Ambonne, au Cap d'Agde, en 1971.

La couverture photographique de la Mission Racine a été confiée à un jeune photographe, Claude O'Sughrue, détenteur aujourd'hui de nombreux clichés historiques.

L'État, avec ce vaste projet d'aménagement, a voulu développer l'économie locale en créant des stations touristiques sur une côte jusqu'alors préservée du tourisme de masse, afin d'offrir au plus grand nombre des vacances en bord de mer Méditerranée.

Pour mener à bien un projet d'une telle envergure, une coopération inédite entre différents ministères a été mise en place. C'est ainsi qu'a été créée, le 18 juin 1963, la mission interministérielle d'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, présidée par le conseiller d'État Pierre Racine.

Entre 1963 et 1982, la Mission Racine, avec son équipe et ses interventions au plus près du terrain, a déployé un mode

d'action innovant dans l'histoire de l'urbanisme du XX^e siècle en France.

À l'occasion des 60 ans de la « Mission Racine », l'Union régionale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) Occitanie, en partenariat avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles Occitanie, a souhaité organiser cette exposition, pour mettre en lumière l'histoire de la création des stations touristiques, un projet politique dont l'impact sur la région a été et reste considérable.

Port Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Port Leucate, Port Barcarès, Saint-Cyprien, chaque station touristique a sa propre identité et propose une architecture de loisirs spécifique.

De grands noms sont associés à la création de ces stations, comme Jean Balladur à La Grande-Motte, Jean Le Couteur au Cap d'Agde et Georges Candilis à Leucate-Barcarès.

Leur devenir mérite une véritable prise en compte globale de ce patrimoine régional, pour répondre au mieux aux enjeux du changement climatique, avec, en particulier, la prise en compte de la montée des eaux. L'ambition régionale est une « croissance bleue », permettant de concilier à la fois l'économie du littoral, la préservation des espaces naturels, le développement des énergies renouvelables et la requalification des stations.

Un beau défi pour le XXI^e siècle !



Le 24 octobre 1967, le président de la République Charles de Gaulle, accompagné notamment de Pierre Racine, visite les chantiers des stations en cours de réalisation.

© Photo Claude O'SUGHRUE N°9 67 088

© Photo Claude O'SUGHRUE N° 6 67 088

Des vacances pour tous !

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

Georges Candilis



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

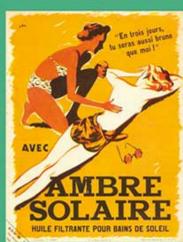
© Charles Courrière/PARIS MATCH/SCOOP

1936



En 1936, le Front populaire initia 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 plébiscitent 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 ensoleillé, est alors situé dans l'une des régions les plus déshéritées du pays. À l'état sauvage, insalubre, infesté de moustiques et balayé par les vents, il n'offrirait avant les années 1960 aucune station touristique, aucun port de plaisance.



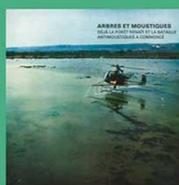
© Charles Courrière/PARIS MATCH/SCOOP

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).



© Charles Courrière/PARIS MATCH/SCOOP

Pour ce faire, il faut tout d'abord démoustiquer (dès 1955, création de l'Entente Interdépartementale pour la Démoustication, EID), créer des infrastructures (routes reliant les plages), irriguer et approvisionner en eau (Compagnie d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc, ou groupe BRL, 1955), planter des arbres (2 200 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 (1 200 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 Mazzioli ministre de la construction.



© PARIS MATCH/SCOOP

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

De septembre 1962 à juin 1963, les architectes-urbanistes rassemblés autour de Georges Candilis travaillent à un plan d'aménagement d'ensemble concernant 180 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.

© Centre de sociologie européenne





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 voient 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.

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

© Bob Ter Schiphorst
Tous droits réservés
LGM 2018 - ADACP Paris 2018

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

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. Quid de la survie 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 (plages) 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.

À 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.

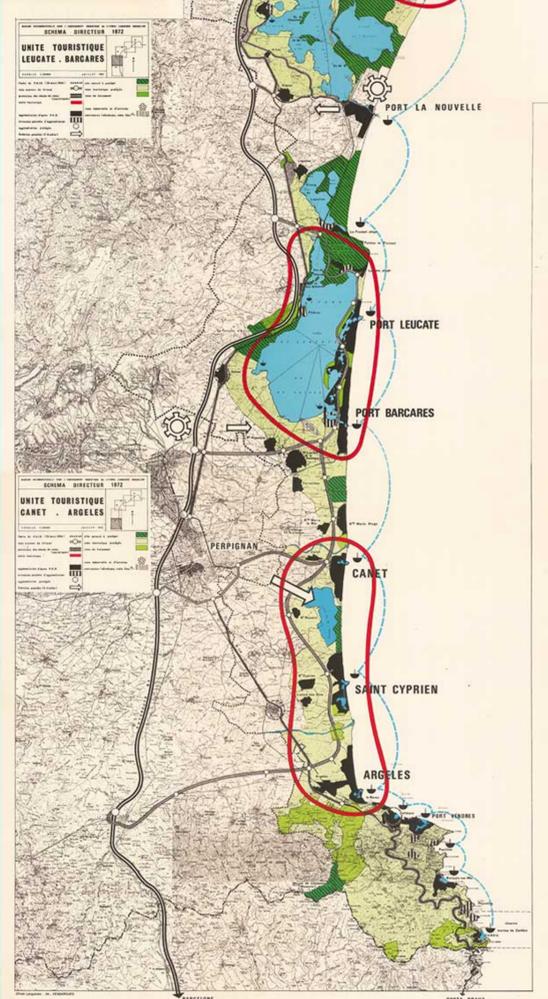
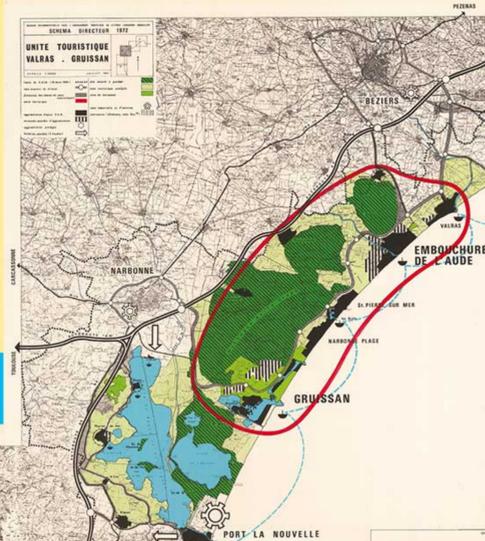
Le littoral était « en mouvement », il s'est de plus en plus « stabilisé » et modifié sous l'impact des activités humaines, notamment du fait de l'aménagement des stations touristiques de la mission Racine. Il est difficile de prévoir quel sera le nouveau littoral de demain et comment il sera habité 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-Argelès (Canet, Saint-Cyprien et Argelès).



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.



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 Carnon qui longe le littoral depuis Carnon et, en premier plan, le pont sur le Vidourle qui permet d'accéder au Grau du Roi. © Alain Perceval

« 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. © C. Baudot





1968 : 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. © Photo Claude O'Sughruie N° 88052

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 de l'étang du Ponant en 1966 © Photo Claude O'Sughruie N° 166032

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 Pillet, 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 Ballardur 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.



La mise en place des infrastructures ©Fonds Candilis, SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture contemporaine

La construction d'un paysage

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

L'orientation des rues permet de mettre en relation la ville avec les grands éléments du territoire et du paysage. Le quai d'Honneur du port regarde Sète et le soleil couchant,

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.



Les sculptures du Port Naviguarde d'Albert Marchais © Albert Marchais

La présence de l'art et la symbolique

Jean Ballardur 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 Goalard, 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.

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

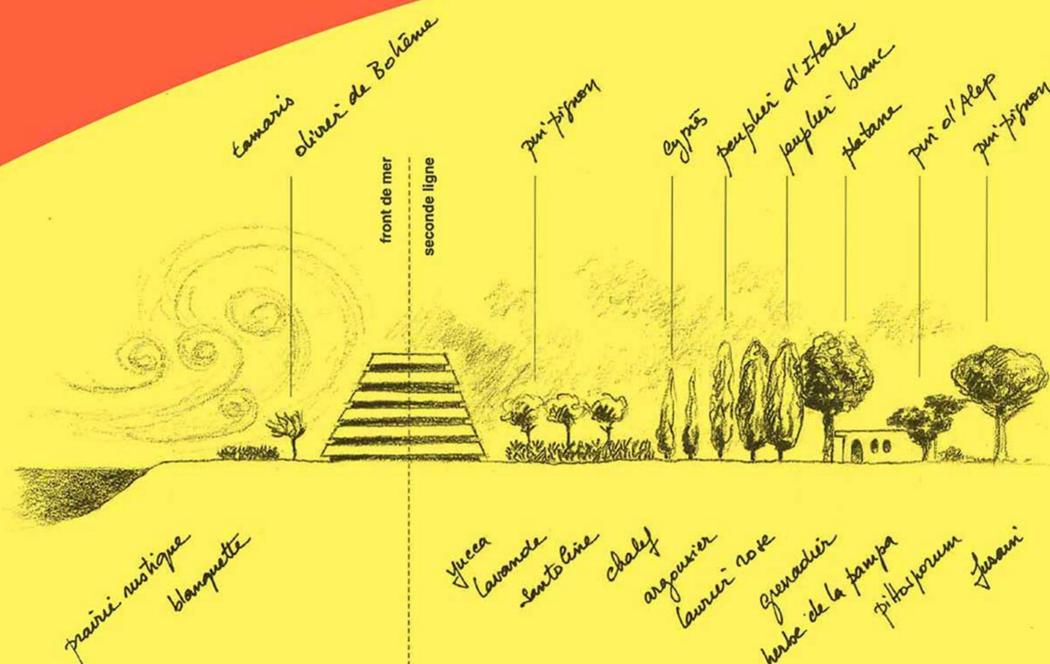
« Dans une ville créée de toutes pièces, il n'y a pas d'objets de mémoire, d'identité, de fierté pour les habitants, puisque l'espace urbain n'est pas nourri par l'histoire. Il faut donc le nourrir autrement. Il y a selon moi, deux manières principales. La première, c'est de favoriser la production des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



Les deux premières pyramides 1968 © Photo Claude O'Sughruie N° 868020



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 Cévennes, 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 en vacances dans les mêmes ambiances. »

Enfin l'étagement des bâtiments est très favorable à la création de terrasses en décalage, qui ne portent pas d'ombre sur leurs voisines 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 8 700 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 (taille des logements, rénovation énergétique, croissance urbaine), tout en respectant et en prolongeant l'œuvre initiale.



Les pyramides en formes de conques de Vénus et de bonnets d'évêque



Port Camargue

**Ou la réussite
de l'imprévu**

En septembre 1968,
commence la construction
des digues de protection
pour arrêter l'ensablement
de la baie. © Photo Claude C. Sighrue N° 868 067

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. © Dominique Demouy

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 Nîmes

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 verticale 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.

1960 L'origine du projet

La plage du Grau du Roi dans les années 1950



Dans les années 1960, un problème majeur se pose dans la baie d'Aigues-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

1972 : la flèche de sable, qui menaçait d'obstruer le chenal maritime du Grau du Roi, a été draguée et le sable a servi à remodeler la plage.

© Photo Claude O'Suighrue N° 872104



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 batardeaux (barrages provisoires), enjoncage 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 Ballardur 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.



1970 : la zone technique n°1 avec l'armature des premiers hangars. En arrière-plan, les premiers immeubles collectifs qui ceinturent le port de plaisance.

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 locatifs à l'interface des centres urbains, l'insertion de résidences principales en zone touristique et la création d'équipements publics (Carrefour 2000, école maternelle...). © Céoportail



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

Une architecture avant-gardiste des années 1970

La capitainerie
en forme de
coquillage, réalisée
par Jean Balladur

© Capitainerie de Port Camargue



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 Galion, 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.



La marina Les Camarguaises : principe de la villa avec jardin côté port et bateau à flot, le parking ou garage se trouvant côté rue.

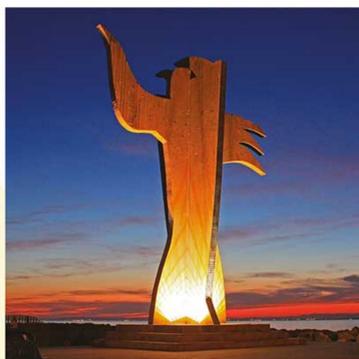
Le Grand Pavois, de Denis Barthélémy, s'élève en rondeur, à l'image des pyramides de La Grande-Motte.

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 Camarguaises Sud, bien spécifique de Port Camargue, réalisée par Joseph Massota, avec ses façades incurvées et ses duplex avec villas sur le toit.



Le Jardin Sculpture est la première œuvre d'Albert Marchais à Port Camargue. Construite en béton, de couleur blanche, elle prolonge les aménagements urbains, en formes douces et sinueuses que chacun interprète selon sa propre imagination.



« L'homme-oiseau » d'Albert Marchais : une sculpture aérienne en béton, haute de 13 mètres, incarnant les richesses du territoire à travers les figures de l'oiseau, du taureau et de l'archer.

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 Camargue d'une âme et d'une histoire et invite pour cela Albert Marchais, artiste peintre, sculpteur, à l'occasion du 10^e anniversaire de la station.

En 1971, celui-ci réalise avec Michèle Goalard le Jardin Sculpture qui traduit l'envie 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 5 000 postes d'amarrage, Port Camargue 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 2 000 habitants à l'année, chiffre qui passe à 15 000 pendant la saison estivale.

Pavillon bleu des ports de plaisance grâce aux efforts en matière d'environnement, Port Camargue 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 écogestes. 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'élèvent Le Grand Pavois (à droite) et Les Jardins du Port (à gauche), reconnus comme « Architecture contemporaine remarquable ».

© Capitainerie de Port-Camargue Christelle Labrande



Le Cap d'Agde

Un urbanisme de quartiers à échelle humaine

1968 : 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. © Photo Claude O'Sughrue N° 868120

« 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.

© Photo Claude O'Sughrue N° 8019020

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

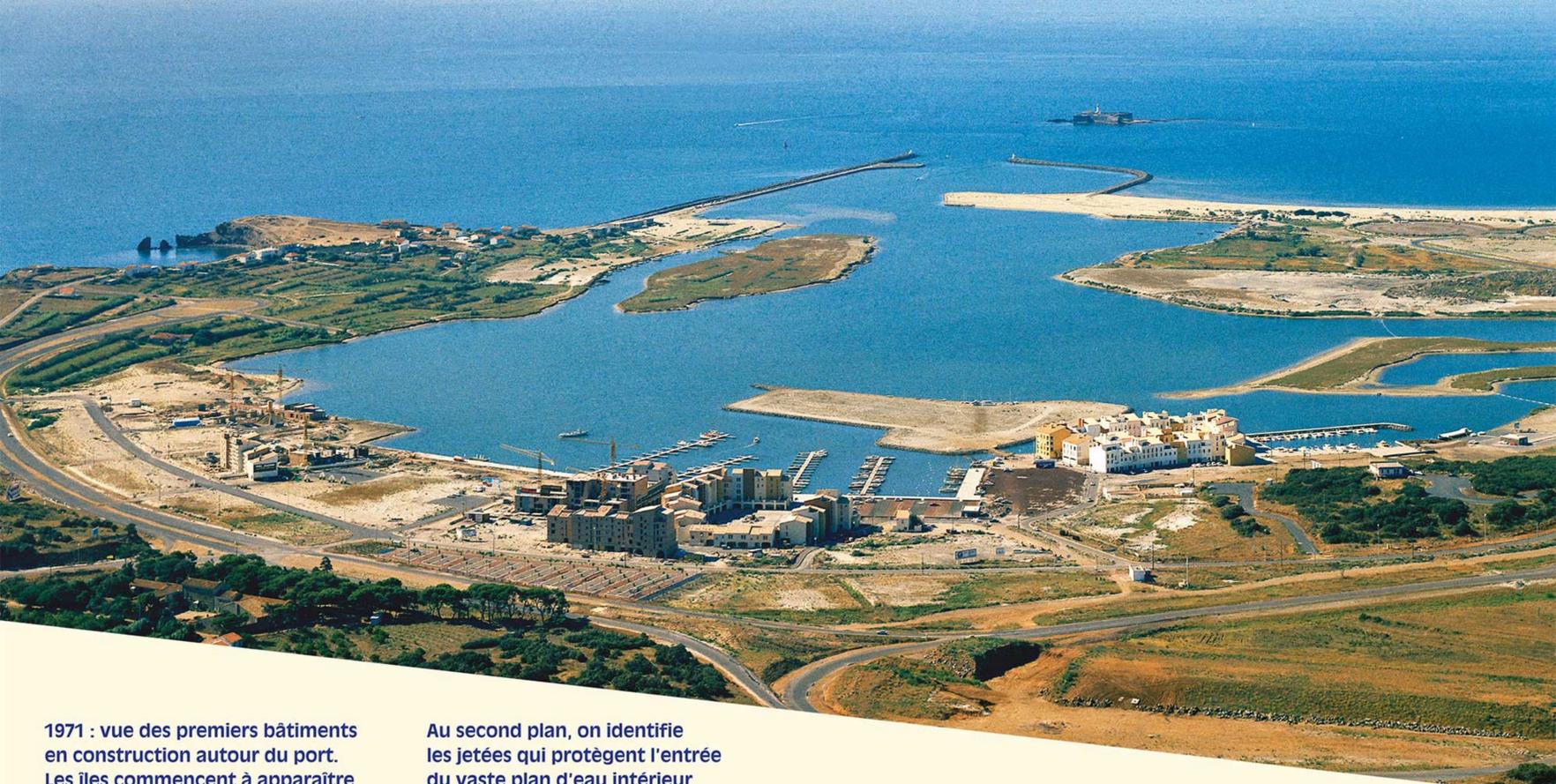
On connaît trop peu l'histoire de la création de cette station touristique, fruit d'une étroite collaboration entre l'État, Jean Le Couteur (architecte en chef du Cap d'Agde) et la SEBLI.* La commune d'Agde aura également à cœur d'apporter sa contribution au projet.

En 1971, Agde, ville de près de 8000 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



© Photo Claude O'SUGHRUE n° 8 019 020



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 O'Sughrue 8 71 243

Un site naturel d'exception

A 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 (112m) et du Mont Saint-Martin (55m), 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. Située 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.

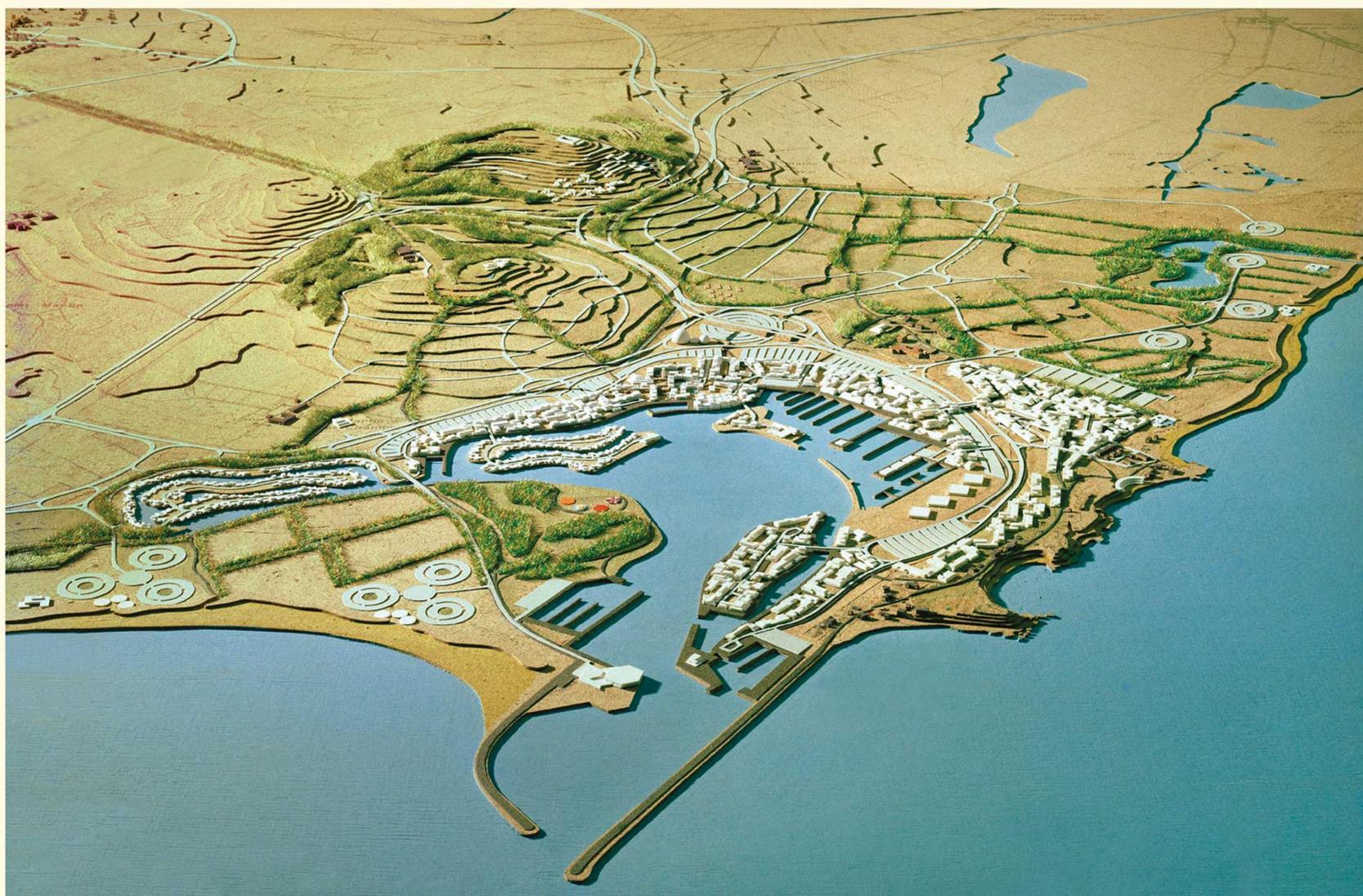
Jean Le Couteur choisit de construire non pas le long du littoral, mais en profondeur, et aménage des parkings d'envergure

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 capitainerie, 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 Comolet, 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. © Photo Claude O'Sughrue N° 869129





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



Le Port-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 Biterrois et de son littoral (SEBLI), dirigée par Jean Miquel (1934-1985).



Port Saint-Martin, La Désirade

Le maire de la commune, Pierre Leroy Beaulieu (maire d'Agde de 1971 à 1989) 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.



Fontaine sculpture du Port Richelieu

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 naturiste).



La rue commerçante du Port-Saint Martin



La rue commerçante du Port-Saint Martin

L'aménagement des espaces publics est confié à Henri Martin-Granel, architecte et maître verrier (1914-2008), 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), contribuent 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'Ephèbe (1987), golf international, Aquarium, île des loisirs...

Un label architectural

Le label « Patrimoine du XX^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 Ambonne (1971, architecte François Lopez, en collaboration avec François Coste), situé dans le village naturiste.

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.

