

# L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DE LA CÔTE DU GOLFE DU LION

par

Jean SAGNES

(Professeur émérite à l'Université de Perpignan)

C'est en 1963 que le gouvernement de Georges Pompidou prend la décision d'aménager pour le tourisme le littoral du Languedoc-Roussillon. C'est une grande première en France. Certes, la France a opéré dans les années trente la décentralisation de son industrie aéronautique mais il s'agissait alors d'obéir à des considérations stratégiques. Certes, dans les années cinquante, toute une série de mesures gouvernementales ont favorisé le développement des régions et l'on peut citer à ce propos la création de la Compagnie du Bas Rhône-Languedoc. Mais, jamais avant 1963, l'Etat français ne s'est engagé directement avec cette ampleur dans une telle opération d'aménagement du territoire. Ecrivant en 1980, Pierre Racine, qui dirige depuis 1963 la Mission interministérielle pour l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, compare cette opération à l'expérience rooseveltienne de la Tennessee Valley Authority (TVA) des années 1930<sup>1</sup>. On peut ajouter à cet exemple américain les exemples des villes nouvelles britanniques, des terres vierges de l'Asie centrale soviétique, du Mezzogiorno italien. Il reste que, s'agissant d'aménagement touristique, on ne trouve aucun précédent à cette opération en France ou à l'étranger. Jusque là, le tourisme s'était développé sur les littoraux d'une façon spontanée en fonction des conditions naturelles, les pouvoirs publics se contentant de suivre le mouvement sans vraiment modifier le « bourgeonnement désordonné des centres balnéaires »<sup>2</sup> qui se développait d'une façon linéaire en tâche d'huile à partir du front de mer. En 1963, il s'agit de tout autre chose que de simplement maîtriser un développement touristique. Il s'agit de créer celui-ci de toutes pièces, d'inventer quelque chose de tout à fait nouveau. Or, c'est le Languedoc-Roussillon qui est choisi pour mener à bien cette opération sans précédent. Sur les cinq départements que compte cette région, quatre d'entre eux (le Gard, l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales) possèdent une façade maritime sur le golfe du Lion et sont donc concernés par cet aménagement.

## Le littoral avant l'aménagement des années 1960

La côte du golfe du Lion est d'origine récente<sup>3</sup>. Ce sont les mouvements de subsidence de l'ère tertiaire qui sont à l'origine de la constitution d'une surface structurale en bordure du golfe. Au quaternaire, la mer s'est déplacée sur cette surface en construisant à chacun de ses arrêts un lido ou cordon littoral. Celui-ci, accroché à des points rocheux (montagnes de Sète, d'Agde, de la Clape, Albères), a laissé derrière lui des espaces lagunaires imparfaitement

<sup>1</sup> P. Racine, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*, Midi Libre, 1980.

<sup>2</sup> G. Cazes, R. Lanquar et Y. Raynaud, *L'aménagement touristique*, PUF, 1980. On peut également se reporter à : C. Lacour, *Aménagement du territoire et développement régional*, Dalloz, 1983 ; *Tourisme et développement local et régional*, Actes des colloques d'Amiens et de Lille, 1987 et, sur un plan plus général, à la brève synthèse de M. Boye, *Histoire du tourisme de masse*, PUF, 1999.

<sup>3</sup> G. Galtier, « La côte sableuse du golfe du Lion », *Bulletin de la société languedocienne de géographie*, t. XXIX, 2° fasc., 1958. Voir également G. Denizot, « Les côtes de France et en particulier le golfe du Lion depuis 6000 ans », 86° congrès des sociétés savantes, Montpellier, 1961 et S. Sagnes, *La côte du Cap d'Agde au Grau d'Agde. Etude de morphologie littorale*, Diplôme d'études supérieures de géographie, Faculté des lettres, Montpellier, 1962.

colmatés. Depuis l'Antiquité, en raison essentiellement des tempêtes, cette côte à lido n'est évidemment pas restée en l'état tantôt avançant, tantôt reculant face à la mer, tantôt ouvrant, tantôt fermant les « graus » qui font communiquer les étangs avec la mer. Bien que fortement ensoleillée et tout aussi fortement ventée, les deux phénomènes étant liés, cette côte de sable fin n'en a pas moins été justement réputée comme inhospitalière. Pendant des siècles, les fièvres y ont fait des ravages dans la population, la mortalité atteignant encore à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle des chiffres élevés. Si, au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, ces fièvres ont heureusement disparu, il reste les moustiques qui n'ont pu totalement contrarier l'implantation humaine mais qui constituent une nuisance sérieuse limitant le développement touristique des stations balnéaires de la région.

C'est qu'en effet, contrairement à une idée reçue et trop complaisamment colportée quelquefois, lorsque la Mission interministérielle arrive en Languedoc-Roussillon, elle ne trouve pas une côte déserte. Tout au long des 200 kilomètres qui vont du Petit Rhône aux Albères, on compte plus d'une vingtaine de stations (même si le terme paraît un peu ambitieux pour certaines d'entre elles) où l'on vient prendre des bains de mer depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle car la mer est ici sans danger, le soleil généreux tandis que les plages de sable fin sont immenses et d'accès facile. Du nord au sud, se succèdent ainsi : Le Grau du Roi à l'embouchure du Vidourle, Carnon, Palavas-les-Flots à l'embouchure du Lez, Sète, Balaruc-les-Bains sur l'étang de Thau, Marseillan-Plage, le Grau d'Agde à l'embouchure de l'Hérault, Valras –Plage à l'embouchure de l'Orb, Saint-Pierre-sur-Mer, Narbonne-Plage, Gruissan, La Franqui, Leucate-Plage, Le Barcarès, Sainte-Marie, Canet-Plage, Saint-Cyprien, Argelès-sur-Mer, Le Racou et, sur la côte rocheuse, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer, Cerbère plus quelques autres lieux pratiquement sans habitations mais fréquentés régulièrement depuis longtemps par quelques centaines d'estivants (plages de Frontignan, du lido de Sète, de Vias, de Portiragnes, de Sérignan, de Torreilles). La plupart de ces agglomérations sont récentes et datent du XIX<sup>e</sup> siècle sauf les villes-ports de commerce de Sète, fondée au XVII<sup>e</sup> siècle, et de la Côte Vermeille qui, elles, remontent à l'Antiquité (Collioure, Cerbère, Port-Vendres) ou au X<sup>e</sup> siècle (Banyuls-sur-Mer).

Si, à Palavas par exemple, les premiers habitants s'installent dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle constituant un port de pêche dès 1800, c'est en général au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle qu'une population fixe apparaît qui s'installe souvent dans des cabanes voire des pailotes. Ce sont des pêcheurs d'origine languedocienne et quelquefois italienne qui pratiquent en été le nomadisme sur les plages. La mode des bains de mer apportée en France sous la Restauration atteint les rives du golfe du Lion au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1845, le conseil municipal de Sérignan note que la petite agglomération de Valras, située sur le territoire de la commune, attire une foule de baigneurs<sup>4</sup>. Au Grau d'Agde, malgré les moustiques, le premier hôtel en briques et en planches est construit en 1855<sup>5</sup>. A Palavas, la population estivale grandit d'année en année malgré la pollution et les exhalaisons fétides des eaux croupissantes<sup>6</sup>. C'est l'époque où les médecins conseillent des cures en bord de mer pour toutes sortes de maladies comme les maladies nerveuses, la toux, la coqueluche, la goutte, les varices voire certains cas de débilité. A l'imitation de ce qui s'est fait à Berck-sur-Mer, dans le Pas-de-Calais, plusieurs établissements de soins s'ouvrent sur la côte : c'est le Lazaret de Sète d'abord logé dans des cabanes puis dans un établissement moderne en 1880 ; c'est une

<sup>4</sup> Y. Maurin, *Valras-Plage d'hier à aujourd'hui*, L'auteur, Montpellier, 2000.

<sup>5</sup> M. Giral et E. Brualla, *En Languedoc au temps jadis...Le Grau d'Agde*, C.Lacour, 1994.

<sup>6</sup> C. Jeanjean, *Histoire de Palavas-les-Flots et des Palavasiens*, Lunel, 1985. Voir aussi F. Doumenge, « L'habitat en roseau de la côte languedocienne et Palavas », *Bulletin de la société languedocienne de géographie*, 1952.

installation dépendant de l'assistance publique de Nîmes au Grau-du-Roi ; c'est aussi l'Institut hélio-marin Saint-Pierre de Palavas qui dépend du bureau de bienfaisance de l'orphelinat de Montpellier avec une première construction en 1890 tandis qu'en 1919 naît l'Institut marin infantile de Palavas.

Le paradoxe est que partout sur la côte les habitations se multiplient, le nombre des baigneurs voire des malades venus chercher la guérison augmente alors que les conditions d'hygiène laissent fortement à désirer. A Palavas, il n'y a pour l'agglomération qu'un seul point d'eau en 1850, deux seulement en 1887 et l'eau courante n'arrive qu'en 1912 ! Chaque année en été, au début du XX<sup>e</sup> siècle, il y a des épidémies de typhoïde. Durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle encore, les égouts des grandes villes voisines se déversent dans les fleuves côtiers en bordure desquels se trouvent ces stations : égouts de Montpellier dans le Lez, d'Agde dans l'Hérault, de Béziers dans l'Orb. En 1903, on ne trouve rien de mieux, au Grau d'Agde, que de construire un WC public sans chasse d'eau sur la jetée Est, directement au dessus de l'Hérault, WC qui ne sera supprimé que dans les années 1960 ! Aussi ne faut-il pas s'étonner si, au début du XX<sup>e</sup> siècle, Palavas par exemple a une mortalité supérieure à la moyenne française.

De la même façon, la présence des moustiques est permanente en bordure des étangs et des zones marécageuses et toutes les stations sont affectées. En été, en soirée, ce sont de véritables nuages de moustiques qui apparaissent. Dans les hôtels du Grau d'Agde, on essaie de les neutraliser en faisant brûler de l'huile dans des vasques. Au restaurant, les clients prennent leurs repas la tête recouverte d'une serviette de table retombant en entonnoir au dessus de leurs assiettes ! Dès 1880, les habitants du Grau d'Agde ont demandé par pétition le remblaiement des surfaces marécageuses, en vain. S'il est possible, en certains lieux, de s'accommoder des moustiques, dans d'autres leur prolifération est telle qu'elle constitue un obstacle sérieux à toute installation humaine. C'est le cas par exemple des abords de la très vaste plage du Cap d'Agde encore au début des années 1960. Les moustiques sont d'ailleurs présents dans toutes les communes de la plaine littorale, même distantes de quelques kilomètres de la mer, et la seule parade efficace est, pendant des décennies, l'installation de moustiquaires grillagés aux fenêtres des habitations. Ce n'est qu'à partir de 1958 que commence encore modestement la démoustication chimique de la région mais l'opération ne prendra vraiment de l'ampleur qu'avec l'aménagement du littoral.

Peu à peu pourtant, ces agglomérations du bord de mer grandissent, des églises s'y édifient ( en 1841 à Palavas, en 1903 au Grau d'Agde, en 1913 à Valras). Certaines de ces agglomérations réussissent à couper le cordon ombilical qui les rattache à leur commune d'origine. Palavas, d'abord rattachée à Mauguio, devient commune en 1850. Valras, d'abord rattachée à Sérignan, devient commune en 1931. La distance avec l'agglomération principale de la commune d'origine joue naturellement un rôle important dans la sécession mais il faut compter aussi avec le sentiment d'appartenance plus ou moins fort avec la commune d'origine. Certes, Palavas est distante de onze kilomètres de Mauguio mais Valras n'est qu'à quatre kilomètres et demi de Sérignan et pourtant la revendication d'indépendance est la même alors que jamais les habitants du Grau d'Agde, situé aussi à quatre kilomètres du chef lieu de la commune, n'ont songé à faire sécession car se sentant pleinement agathois.

Du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle au milieu du XX<sup>e</sup> et même au delà, ces stations reçoivent avant tout des touristes de proximité. Le Grau du Roi est la station de Nîmes et de sa région, Palavas celle de Montpellier, Le Grau d'Agde celle d'Agde, Valras celle de Béziers, Gruissan celle de Narbonne, Le Barcarès celle de Perpignan. En été, l'affluence sur ces plages est

particulièrement grande les dimanches et les jours de fête. Chaque station est reliée à la grande ville la plus proche par un mode de locomotion particulier. Palavas est d'abord reliée à Montpellier par un bac, puis par la route en 1851 et enfin par le chemin de fer de 1872 à 1968. C'est le petit train de Palavas rendu célèbre par le dessinateur Dubout. Ce train transporte 500 000 voyageurs en 1911, un million en 1929, 400 000 encore en 1968 malgré la concurrence des autocars et autobus depuis 1953. Valras est relié à Sérignan par la route en 1855 puis à Béziers par des voitures tirées par des chevaux à partir de 1879 avant que, de 1901 à 1948, l'essentiel des voyageurs ne soit transporté par le tramway électrique sur rails, les autobus prenant ensuite le relais. Ce sont des voitures à traction animale qui assurent les trajets entre Agde et le Grau d'Agde de 1890 à 1930 mais il existe aussi, à partir de 1900, des bateaux à vapeur les jeudis et dimanches d'été. A partir de 1936, les autobus prennent le relais. Les dimanches d'été les navettes entre chacune de ces stations et la grande ville la plus proche sont très fréquentées. Jusqu'à la seconde guerre mondiale toutefois, à ces moyens de transport collectifs s'ajoutent les charrettes, carrioles, jardinières tirées par des chevaux ou des mulets et transportant les familles des villageois des environs venus passer la journée en bord de mer. Durant l'entre-deux-guerres, se développent aussi les locations d'appartements ou de villas d'où une présence d'estivants plus continue. Pour ces estivants, des festivités sont organisées. A Valras, un premier casino est ouvert en 1880, remplacé par un autre en 1914. A Palavas, le casino Granier est inauguré en 1890 ; on y donne des concerts et des représentations musicales. Depuis 1873, la Société des courses de la ville de Montpellier organise à Palavas des courses de chevaux. Au Grau d'Agde, ce sont des joutes nautiques, des courses à la nage, des jeux d'eau comme le « capelet », des bals. On retrouve le même type de distractions au Grau du Roi, à Valras etc.

Au lendemain de la seconde guerre, ces stations connaissent un nouvel essor. Elles s'agrandissent, augmentent leur population permanente, reçoivent des touristes de l'arrière pays (vallée du Rhône, Tarn, Aveyron, Haute-Garonne). Certaines stations, comme Valras, en partie touchées par les destructions de la guerre, sont reconstruites avec des villas nouvelles en arrière du boulevard de front de mer élevé de 1947 à 1950. Mais une des caractéristiques de ces stations anciennes de la côte du golfe du Lion, qui ne va cesser d'étonner les membres de la Mission interministérielle d'aménagement à partir de 1963, est la présence sur leur territoire d'un habitat précaire de loisir constitué de baraques construites avec les matériaux les plus divers ainsi que la forte présence du camping sauvage. Ce double phénomène est considéré par la mission comme devant être impérativement réduit dans la perspective d'une mise en valeur rationnelle du littoral. Dans cette perspective, la mission fait effectuer en 1969 par le Centre méditerranéen d'études et de sondage une première enquête qui sera complétée en 1978 par celle effectuée pour le compte de la Direction régionale de l'équipement du Languedoc-Roussillon et, en 1979, par celle de l'Agence d'urbanisme pour l'aménagement touristique en Languedoc-Roussillon<sup>7</sup>. Ces baraques, construites au départ par des pêcheurs, l'ont été ensuite par des villageois puis par des citadins. Les baraquiers sont, dans leur majorité, des ouvriers ou des employés avec en général plusieurs enfants. Cet habitat précaire est pour eux le signe du vrai loisir à la mer et au soleil. « Baraques » est d'ailleurs un terme générique pour désigner ces constructions de type bungalows, chalets ou petites villas mais aussi cabanes en planches, en tôle voire en roseaux. Bien souvent ces habitations ont été construites sans autorisation des pouvoirs publics. Elles bénéficient d'un confort tout relatif n'ayant ni électricité, ni eau courante, ni système d'évacuation des eaux usées conforme à la législation. Il est clair que ces baraques peuvent être considérées comme présentant des dangers pour la santé et la sécurité de la population et comme particulièrement

---

<sup>7</sup> Résultats dans : L. Mendez et A. Mendez, *Aménagement d'une commune tripolaire : Agde (Languedoc-Roussillon)*, maîtrise de géographie, Université Paul Valéry-Montpellier III, 1989.

inesthétiques. Quant au camping sauvage, il est alors pratiqué par plusieurs dizaines de milliers de campeurs qui ne disposent ni d'eau, ni d'installations sanitaires, ni de système de ramassage d'ordures. Cette forme particulière de camping se retrouve tout au long de la côte avec cependant une prédilection pour le lido entre Agde et Sète.

### Le projet d'aménagement du littoral

Contrairement à une autre idée reçue, ce n'est pas la Mission interministérielle pour l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, dite Mission Racine du nom de son président, qui a conçu cette opération d'aménagement touristique sans précédent. Lorsque cette mission est créée en 1963, plusieurs faits majeurs concernant l'aménagement de la côte se sont déjà produits notamment la constitution d'une importante réserve foncière de 1 200 hectares situés à l'emplacement des futures stations, le choix des architectes et l'adoption du plan directeur d'aménagement.

D'après Pierre Racine lui-même, l'idée de l'aménagement touristique de la côte du golfe du Lion est née en avril 1959 chez Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire pour le Massif central et a été approuvée aussitôt par Pierre Sudreau, ministre de la Construction<sup>8</sup>. Cependant, rendre public un tel projet n'aurait pu que déclencher sur le littoral la spéculation foncière. C'est pourquoi le projet est alors gardé secret. Peu de personnes sont dans la confidence en dehors du ministre, de quelques uns de ses plus proches collaborateurs, des préfets et surtout de Philippe Lamour, président de la Compagnie du Bas Rhône-Languedoc, société d'économie mixte créée par l'Etat en 1955. Cette société constituée par les collectivités locales, les chambres de commerce et d'industrie, les chambres d'agriculture, dispose d'importants crédits d'Etat. Elle a pour objectifs d'amener l'eau du Bas Rhône dans la région et de développer des cultures autres que la vigne. Elle a déjà construit des stations de pompage et d'élévation, des canaux d'irrigation, des barrages de retenue et elle est à l'origine de la création de centres d'expérimentation et de nouvelles exploitations agricoles. Par son intermédiaire, l'Etat est intervenu depuis plusieurs années déjà pour l'aménagement du territoire régional. On va utiliser l'agent foncier de la Compagnie du Bas-Rhône-Languedoc pour procéder à de nombreux achats de terres en bordure de la côte. On ne parle jamais d'un futur aménagement touristique, « on parle seulement d'assainir les zones marécageuses, de reboiser ou de créer de nouvelles terres agricoles »<sup>9</sup>. Pendant deux ans, 1 200 hectares sont ainsi achetés dans la plus grande discrétion. Lorsque la mission Racine voit le jour en juin 1963, il faut certes procéder à l'achat au grand jour de 3 000 hectares supplémentaires soit environ 700 par station mais l'achat discret des 1 200 hectares judicieusement choisis a été essentiel. De plus, par la déclaration d'utilité publique, l'Etat crée des zones d'aménagement différé (ZAD) autour des terrains à acquérir soit environ 25 000 hectares. L'Etat dispose ainsi d'un droit de préemption qui s'exerce aux prix évalués par l'administration des domaines. En dehors de la commune d'Agde, il y aura finalement peu de problèmes avec les propriétaires de ces terrains pour acquérir ces derniers et pour lancer les stations. Au fil des années cependant, la pression immobilière se renforcera et il faudra en 1977 élaborer un schéma d'aménagement du littoral plus strict et différer *sine die* l'opération de l'embouchure de l'Aude.

En août 1962, Jacques Maziol, nouveau ministre de la Construction, prend contact avec plusieurs architectes à qui il propose de confier l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon. Jean Balladur est un de ces architectes. Pour lui, il est clair que le général de

---

<sup>8</sup> P. Racine, *op. cit.*

<sup>9</sup> *Ibid.* p. 93

Gaule et son premier ministre Georges Pompidou ont décidé d'ouvrir le littoral du Languedoc-Roussillon à l'industrie touristique faute de pouvoir développer l'industrie dans une région de monoculture de la vigne<sup>10</sup>. Jean Ballardur ajoute : « Il s'agissait d'empêcher une occupation désordonnée et continue d'un littoral méditerranéen de la France, encore vierge, à l'instar de ce qui se constatait sur la Côte d'Azur, sur les côtes italiennes, grecques et espagnoles. Il convenait aussi de préserver... les sites naturels et historiques marquants et d'instaurer entre les zones vouées à l'accueil des vacanciers de larges coupures laissées à l'état de nature »<sup>11</sup>.

Entre septembre et décembre 1963 est établi le plan directeur d'aménagement du littoral qui prévoit de répartir l'accueil d'un million d'estivants sur six unités touristiques séparées par des espaces naturels protégés. Dans chacune de ces unités touristiques, des liaisons routières et des ports doivent associer les communes existantes avec les nouvelles stations à créer. Par exemple, aux anciennes stations du Grau du Roi et de Palavas doivent être associées les nouvelles de Port Camargue et de la Grande Motte. De part et d'autre de ce grand ensemble allant au nord de Port Camargue à Palavas au sud, deux zones naturelles seront préservées : celle de la Petite Camargue au nord et celle de Maguelonne-La Gardiole au sud. Le plan directeur d'aménagement, qui comporte aussi un ambitieux programme de démoustication, est approuvé par Olivier Guichard, qui dirige la toute nouvelle DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) créée le 14 février 1963. L'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon est la première opération lancée par la DATAR. Enfin, le plan directeur d'aménagement est approuvé par la Mission interministérielle pour l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon dirigée par Pierre Racine, conseiller d'Etat et directeur de cabinet du Premier ministre Michel Debré de 1959 à 1962. Cette mission interministérielle est une structure tout à fait nouvelle dans l'administration française. Pour réaliser une telle opération, on avait d'abord pensé créer une société d'économie mixte comme celle du Bas Rhône – Languedoc mais le ministre de l'Economie et des finances, Valéry Giscard d'Estaing, propose une nouvelle forme de gestion plus souple et plus efficace : la mission interministérielle<sup>12</sup>. Font partie de cette mission cinq grands ministères (construction, travaux publics, économie et finances, agriculture, intérieur) plus le commissariat général au plan et le préfet de la région de programme Languedoc-Roussillon<sup>13</sup>. La mission dépend directement du Premier ministre, ce qui lui assure une liberté exceptionnelle et sans précédent. Elle pourra ainsi passer outre les cloisonnements administratifs. La mission décide seule, en liaison avec le Premier ministre, des opérations à mener pour créer les stations de La Grande Motte et Carnon, Le Cap d'Agde, l'embouchure de l'Aude, Gruissan, Port Leucate, Port Barcarès. Il est à noter que la future station de Port Camargue dépend de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes et celle de Saint-Cyprien de la Caisse des dépôts et consignations mais leur plan d'urbanisme est approuvé par la mission. Aucun ministère n'a le pouvoir de remettre en cause ce qui a été arrêté par la mission. De plus, celle-ci bénéficie en matière d'urbanisme d'une réglementation particulière. La mission ira même jusqu'à ne pas respecter dans certains cas les règles d'urbanisme en vigueur. Elle dispose aussi d'une liberté totale pour l'utilisation des crédits que lui alloue l'Etat. La mission, composée de dix-sept personnes, va se comporter, selon le mot de son président, comme « un commando au sein de l'administration française ».

---

<sup>10</sup> J. Ballardur, *La Grande Motte. L'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, Espace Sud, 1994, p. 17.

<sup>11</sup> *Ibid.* pp. 20-21

<sup>12</sup> Le concept et l'expression de « mission interministérielle » ont été inventés par Edgar Pisani dans un article de la *Revue française de sciences politiques* d'avril-juin 1956.

<sup>13</sup> Ce préfet n'est appelé « préfet de région » qu'en 1964.

Il ne s'agit pas pourtant d'imposer aux collectivités territoriales le nouveau plan régional d'aménagement et le plan d'urbanisme des stations nouvelles. Il faut convaincre les conseils généraux des quatre départements intéressés<sup>14</sup> et les maires des communes choisies. Il faut donc faire preuve de diplomatie, rencontrer les élus, obtenir leur assentiment, ce qui ne posera pas de problème majeur malgré les différences d'appartenance politique. C'est l'Etat, le département et la commune intéressée qui créent ensemble la station nouvelle. L'Etat confie au département la construction de la nouvelle station. Celui-ci délègue ses pouvoirs à une société d'aménagement de type société d'économie mixte dans laquelle il possède la majorité du capital et dont il nomme le président. Sont ainsi constituées quatre sociétés d'aménagement<sup>15</sup>. Chacune d'entre elles a la charge de l'édification d'une station nouvelle. Il n'en reste pas moins que, dans les faits, les communes doivent subir une politique d'aménagement qu'elles n'ont pas choisie et qu'elles ne contrôlent pas. Certaines s'inclinent, d'autres parviennent à faire entendre leur voix et à marquer de leur empreinte l'aménagement de leur territoire sans réussir toutefois à modifier fondamentalement les projets initiaux. L'Entente interdépartementale pour la démoustication du littoral, créée en 1958 et présidée par le président du conseil général de l'Hérault, est également sous l'autorité de la mission interministérielle. Parce qu'elle dépend directement du Premier ministre, parce qu'elle possède l'argent, parce qu'elle est le lieu essentiel de l'élaboration des projets d'ensemble, il est clair que la mission Racine a la haute main sur l'essentiel de l'opération d'aménagement du littoral mais le travail quotidien est effectué par les diverses sociétés d'aménagement. En effet, la mission ne se réunit qu'une fois par mois pendant treize ans et son président Pierre Racine occupe par ailleurs la fonction de directeur de l'Ecole nationale d'administration de 1969 à 1975.

Dépend aussi directement de la mission Racine le groupe d'architectes dirigé par Georges Candilis. La construction de chaque station nouvelle est en effet confiée, on l'a vu, à un architecte : Georges Candilis pour Leucate-Barcarès, Jean Le Couteur pour Le Cap d'Agde, Jean Balladur pour La Grande Motte, Raymond Gleize et Edouard Hartané pour Gruissan... Pour Leucate-Barcarès, Georges Candilis fait, dès le départ, référence à l'organisation urbaine grecque antique avec patio, rez-de-chaussée, terrasse-loggia à l'étage. Toutefois le cahier des charges du 5 juin 1967 précise que « sont interdits tout pastiche d'architecture archaïque, romantique ou étrangère à la région..., tout esprit de modernisme basé sur des volumes ou des formes exagérées qui peuvent rompre l'unité de simplicité recherchée »<sup>16</sup>.

Pour créer la station nouvelle du Cap d'Agde, Jean Le Couteur s'est d'abord imprégné du site puis a visité les réalisations touristiques de la Côte d'Azur, d'Espagne et de Sardaigne. Il en est revenu avec six principes : ne pas bétonner le littoral mais au contraire l'urbaniser en profondeur ; ne pas laisser les voitures tout envahir ; préserver l'échelle humaine en multipliant les petits ports ; développer une architecture qui se souvient des villages du Languedoc jusque dans leurs couleurs ; apporter un grand soin à la qualité des sols, au mobilier urbain, aux espaces plantés ; créer une importante artère commerciale pour faire

---

<sup>14</sup> Il n'y a pas en effet à cette date de conseil régional du Languedoc-Roussillon puisque celui-ci n'est constitué qu'en 1974.

<sup>15</sup> Il s'agit de la SADH (Société d'aménagement du département de l'Hérault), de la SEBLI (Société d'équipement du Biterrois et de son littoral), de la SEMEAA (Société d'économie mixte d'équipement et d'aménagement de l'Aude), de la SEMETA (Société d'économie mixte d'étude et d'aménagement des Pyrénées-Orientales).

<sup>16</sup> C. Petit *L'unité touristique Leucate-Barcarès*, maîtrise de géographie, Université Paul Valéry-Montpellier III, 1986. Sur cette partie du littoral, voir aussi : B. Soucas, *Le littoral audois entre Leucate et le Grau de Vendres*, maîtrise de géographie, UPV-Montpellier III, 1995.

naître la vie<sup>17</sup>. Jean Balladur, à qui est confiée la future station de La Grande Motte, cherche une voie nouvelle adaptée à l'esprit du site. Il a l'idée des pyramides tronquées vues quelque temps auparavant à Téotihuacan près de Mexico. Pour lui, la forme pyramidale paraît bien mieux adaptée au paysage plat que les tours ou les immeubles parallélépipédiques à la mode dans les années 1960 car « elle transpose le relief des collines absentes...sans brutalité ». Il s'agit aussi d'organiser le bâti en tenant compte des vents dominants, de créer des espaces publics à échelle humaine, d'éviter l'uniformité et le disparate sans oublier que la matière que l'architecte travaille c'est le vide et non pas le béton ou la pierre<sup>18</sup>. Ainsi, chaque station nouvelle aura son style : la maison individuelle à Port Leucate, les marinas à Port Camargue et Port Barcarès, les pyramides à La Grande Motte, les maisons colorées à étages à Cap d'Agde, les petits immeubles à Gruissan.

### Réalisations

Dès le début, le rôle de chacun est attribué. L'Etat prend en charge le coût des grands équipements. C'est ainsi que la mission interministérielle se voit attribuer 800 millions de francs qu'elle répartit entre les sociétés mixtes d'équipement qu'elles soient émanations des collectivités locales ou associées aux chambres de commerce et d'industrie. Grâce aux crédits d'Etat et aux emprunts, ces sociétés exécutent les grands travaux. Une fois équipés, les terrains sont vendus sans bénéfice aux acquéreurs privés que ce soit des promoteurs, des groupements sociaux, des particuliers. Les constructions proprement dites sont réalisées par le secteur privé. Le PUIR (plan d'urbanisme d'intérêt régional) initial prévoit six unités touristiques dont cinq seulement seront réalisées, celle de l'embouchure de l'Aude étant abandonnée :

<i>Unités touristiques</i>	<i>Stations existantes englobées</i>	<i>Stations à créer</i>	<i>Stations aménagées</i>	<i>Capacité finale prévue</i>
<b>UT de La Grande Motte</b>	Le Grau du Roi Carnon Palavas	Port-Camargue Grande Motte	Carnon	63 000 lits
<b>UT du Bassin de Thau</b>	Grau d'Agde Balaruc-les-B. Marseillan-Plage	Cap d'Agde		52 500 lits
<b>UT de Gruissan</b>	St Pierre-sur-Mer Narbonne- Plage Gruissan	Gruissan		42 000 lits
<b>UT de Port Leucate et Port Barcarès</b>	La Franqui Leucate- Plage Leucate Le Barcarès	Port- Leucate Port -Barcarès		82 000 lits
<b>UT de Saint Cyprien</b>	Ste-Marie-de-la Mer Canet-Plage St- Cyprien Argelès-sur-Mer		Canet St – Cyprien Argelès-sur-Mer	24 000 lits

<sup>17</sup> Cap d'Agde 1970-2000. L'histoire de la plus grande station touristique française, Editions Georges Renault, Agde, 2000, p. 7.

<sup>18</sup> J. Balladur, *op. cit.*

La première opération lancée par la mission interministérielle est celle de la démoustication. Son urgence n'est contestée par personne. C'est même une priorité absolue dont la réussite est la condition nécessaire au succès des réalisations ultérieures. Cette tâche est confiée à l'Entente interdépartementale pour la démoustication du littoral jusque là limitée dans ses moyens. La mission alloue à l'EID des sommes importantes qui permettent à celle-ci d'intensifier son action dans l'Hérault et dans le Gard où elle est déjà active et de l'étendre à l'Aude et aux Pyrénées-Orientales. En liaison avec des universitaires et des chercheurs de Montpellier ainsi qu'avec l'Organisation mondiale de la santé, la lutte contre les moustiques est tout à la fois une lutte chimique et une lutte physique. Au début, il faut frapper fort et l'on utilise des doses massives de DDT souvent par épandage depuis des avions. On s'oriente ensuite vers des épandages sélectifs sur les gîtes potentiels de moustiques (bordures des étangs, eaux stagnantes en milieu rural comme en milieu urbain), type d'opération qui se poursuit encore aujourd'hui. La lutte physique consiste à assainir les terrains humides, à combler les marais, à curer et entretenir les canaux. D'autres moyens sont également utilisés mais dans des proportions beaucoup moins importantes comme la lutte biologique par introduction de poissons ou d'insectes prédateurs ou encore comme la lutte génétique par introduction de moustiques mâles stériles. Il est certain que la démoustication du littoral du Languedoc-Roussillon a été un grand succès dont les effets se sont fait sentir jusque dans les grandes villes de la région souvent distantes de 10 à 15 kilomètres seulement des rives de la Méditerranée.

La deuxième opération est celle des grands travaux d'équipement pour lesquels les moyens les plus modernes sont employés. Il s'agit de combler les terrains marécageux, de creuser des ports, de construire des routes, d'amener l'eau, l'électricité, de mettre en place le réseau d'assainissement. Ces travaux commencent au début février 1965 à la Grande Motte par la mise en œuvre de la première drague suceuse et se poursuivent pendant plusieurs années. Des millions de mètres cube de sable et de vase sont déplacés, on procède à des apports massifs de terre arable. Le premier port est également inauguré à la Grande Motte en juillet 1967. Le 24 octobre 1967, le général de Gaulle visite plusieurs chantiers sur le littoral. De mois en mois, le paysage du littoral se modifie. Partout, des voies rapides de liaison sont construites, des voies secondaires en doigts de gants permettant ensuite de pénétrer dans les futures stations. Une fois les infrastructures réalisées, les premières constructions démarrent en septembre 1966 à la Grande Motte, en 1968 à Port-Camargue, Port-Leucate et à Port-Barcarès, en 1970 à Carnon, à Cap d'Agde et Saint-Cyprien, en 1974 à Gruissan. Périodiquement, la mission interministérielle fait le point et évalue le nombre de lits construit. C'est ainsi qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1974, les taux de lits construits s'élèvent à 86 % à Port-Camargue, 84 % à la Grande Motte, 48 % à Cap d'Agde, 40 % à Saint-Cyprien, 39 % à Carnon, 36 % à Port-Leucate et Port-Barcarès<sup>19</sup>. Les architectes doivent quelquefois batailler pour faire accepter leurs projets par les sociétés d'économie mixte dont ils dépendent. Si Jean Ballardur, à la Grande Motte, réussit non sans mal à faire accepter ses pyramides, Jean Le Couteur à Cap d'Agde se voit imposer par le président de la SEBLI des toits en tuiles romaines à la place des toits en terrasse qu'il avait prévus. Toutefois, des modifications de ce type sont peu nombreuses et les stations nouvelles qui sortent de terre sont bien pour l'essentiel telles que leurs architectes les ont imaginées. Partout, de grands parkings, des espaces verts en abondance, des placettes, des commerces, des ports voisinent avec des habitations. En général, la banalité est évitée. A la Grande Motte les pyramides, à Cap d'Agde une tour centrale sont destinées à être des points de repère vus de loin. A Port-Leucate, les chemins d'accès aux maisons individuelles sont en

---

<sup>19</sup> P. Racine, *op. cit.*

baïonnettes. D'une façon générale, c'est le piéton qui est roi et non l'automobiliste. Rapidement, les stations s'équipent, les logements reçoivent leurs premiers occupants et les ports leurs premiers bateaux de plaisance. Dès le début, un gros effort est fait pour l'organisation des loisirs. On construit des courts de tennis, des mini-golfs, des discothèques, des parcs d'attraction mais aussi des maisons de produits régionaux, des casinos tandis que s'installent des chantiers navals, des voileries etc. Parallèlement, les responsables de la mission interministérielle développent les installations collectives. Le but de l'aménagement du littoral étant d'attirer le plus grand nombre de touristes, il faut faire place au tourisme social aux côtés du tourisme commercial. Les dirigeants de la mission prennent contact avec les comités d'entreprise, les responsables syndicaux nationaux, les services sociaux des grandes administrations. En même temps, la mission demande aux sociétés d'aménagement de vendre même à perte des terrains bien placés et non relégués à la périphérie des stations pour les centres de vacances des PTT, de l'EDF, de la SNCF etc. Villages de vacances, colonies de vacances, campings sont ainsi réservés dans toutes les stations. Alors qu'en 1963, il y a sur le littoral 36 000 campeurs, on en compte 800 000 dès 1977. On doit souligner également l'effort fait en faveur du naturisme avec Port Nature à Cap d'Agde et les villages Aphrodite et Ulysse à Port-Leucate.

Dès le début, une attention particulière est portée à l'environnement en liaison avec l'Office national des forêts et bien avant que ne soit créé, le 10 juillet 1975, le Conservatoire de l'espace littoral et que ne soit adoptée en 1986 la loi littoral. Un des principes directeurs de l'aménagement du littoral a été en effet d'alterner les zones urbanisées et les espaces verts. Dans cette perspective, les efforts ont porté dans trois directions. Tout d'abord créer des espaces verts dans les stations nouvelles ou anciennes y compris en bordure des voies de pénétration. A Leucate-Barcarès, ce sont 75 hectares qui sont transformés en espaces verts. A la Grande Motte, des arbres de haute tige sont plantés de part et d'autre de la voie primaire de façon à ce que les automobilistes aient l'impression de traverser un parc. Seconde direction : le reboisement. Les massifs littoraux portaient au début des années soixante une couverture forestière dégradée notamment par le pacage intensif et les incendies. On entreprend de reboiser ces massifs comme la Gardiole entre Frontignan et Maguelonne, où 700 hectares sont replantés, comme le massif de la Clape dans l'Aude ou encore sur les pentes du Mont Saint-Loup à Agde. Les espèces utilisées sont des espèces particulièrement adaptées au climat méditerranéen : chêne vert, pin d'Alep, pin maritime, pin parasol, cyprès. Les jeunes arbres sont protégés par des filets de nylon qui retiennent le sel apporté par le vent. Enfin, il est procédé à la distribution gratuite de centaines de milliers de plants aux particuliers. Tous ces espaces verts, publics ou privés, sont généreusement pourvus en eau désormais abondante.

En 1975, la création du Conservatoire de l'espace littoral et des espaces lacustres vient compléter l'action déjà entreprise. Il s'agit d'assurer la protection définitive des espaces naturels fragiles ou menacés. Parallèlement, des sites naturels présentant un intérêt scientifique sont classés : 23 000 hectares dès avant 1980 dont 6 000 hectares pour le massif de la Clape. La loi du 18 juillet 1985, destinée à renforcer la protection des « espaces naturels sensibles », donne compétence aux départements pour développer une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles. La plupart des stations bénéficient rapidement de ces nouvelles dispositions complétées par la loi littoral de 1986 qui a pour but de maîtriser le développement des constructions, de protéger les équilibres biologiques et écologiques et de préserver les activités liées à l'eau, aux forêts, aux activités existantes. Cette loi instaure en bordure du rivage une bande de 100 mètres inconstructible à une époque, il est vrai, où l'urbanisation des stations nouvelles est quelquefois quasiment

terminée. Elle n'en a pas moins amené la destruction de certaines constructions hôtelières illégales comme au Grau du Roi<sup>20</sup>.

Dans cette même perspective de protection et de mise en valeur de l'environnement, il faut placer la lutte contre les baraques, cabanons, paillotes et autres constructions précaires. En 1972, la mission interministérielle entreprend de résorber ces constructions pour des raisons hygiéniques, esthétiques et de sécurité. La suppression de ces constructions est menée en liaison avec les municipalités et en concertation avec les occupants. Il s'agit de transporter les baraquiers avec leur accord sur des terrains adaptés. L'opération la plus réussie en la matière a lieu à Valras entre 1967 et 1980. Faite par la SEBLI, elle concerne une centaine de baraques et couvre 76 000 m<sup>2</sup>. Mais il y a également les expulsions des baraquiers de Saint-Pierre et du Bourdigou qui ont défrayé la chronique. En de nombreux endroits, l'opération en effet est difficile à mener à bien devant la résistance passive des occupants. En 1978, encore, on estime à 2 636 le nombre de baraques à supprimer entre Agde et les Saintes-Maries-de-la-Mer<sup>21</sup>. De la même façon, mais avec des résultats plus rapides et plus probants, la lutte est menée contre le camping sauvage. Sans être complètement éradiqué, celui-ci diminue très fortement et disparaît du lido situé entre Agde et Sète.

Le plan directeur de l'aménagement du littoral intégrait on l'a vu dans les unités touristiques un certain nombre de stations anciennes. Ces stations sont dotées sur des crédits d'Etat d'un plan d'urbanisme moderne et reçoivent chaque année une aide financière de la région pour s'équiper. La première à en bénéficier pour améliorer l'assainissement est Valras-Plage pourtant située en dehors de toute unité touristique. Il est un fait que la plupart des stations anciennes du littoral ont eu des retombées positives de cette vaste opération d'aménagement et qu'elles se sont modernisées. C'est pourquoi le contraste s'accuse, au début des années 1970, entre la côte et l'arrière pays qui se plaint d'être négligé. Les dirigeants de la mission, soucieux de ne pas dresser contre elle une opinion régionale déjà divisée sur le bien fondé de l'aménagement du littoral, demandent alors au gouvernement l'autorisation d'étendre leur action à l'ensemble du Languedoc-Roussillon. Ils obtiennent cette autorisation en 1976. Mais, depuis 1963, les temps ont changé et l'Etat n'est pas prêt à consentir des avantages financiers à la hauteur de ceux accordés aux stations nouvelles. De plus, dans l'arrière pays, le tourisme de masse n'est pas du tout à l'ordre du jour. La mission apporte une aide ponctuelle sur des projets précis : campings, campotels, gîtes ruraux et communaux. Sans être totalement marginale, cette aide est demeurée très modeste<sup>22</sup>.

### L'aménagement du littoral et l'opinion

Dans la mesure où l'aménagement du littoral a été décidé en haut lieu sans concertation préalable avec la population intéressée, il était inévitable qu'une partie de celle-ci perçoive cette opération comme une sorte de greffe imposée et que se produisent donc des manifestations de rejet<sup>23</sup>. Dès le début de 1963, l'annonce maladroite par le ministre de la

---

<sup>20</sup> S. Arnassant, *Développement et protection de l'environnement pour une commune littorale touristique : le Grau du Roi (Gard)*, maîtrise de géographie, UPV, 1994.

<sup>21</sup> L. Mendez et A. Mendez, *op. cit.* p. 102.

<sup>22</sup> Sur cette question, on peut se reporter à P. Barbe, *Les activités littorales traditionnelles du Cap Leucate au Cap Cerbère : touristique à la mise en de l'intrusion valeur patrimoniale*, maîtrise de géographie, UPV, 1995.

<sup>23</sup> Sur un plan plus général, on peut se reporter au numéro spécial du *Journal Officiel*, 1984, n° 4, intitulé « Les sociétés d'aménagement régional et les missions interministérielles d'aménagement touristique ». Ce numéro contient les avis et les rapports du Conseil économique et social. Concernant la région, voir : S. Corneille, *Les*

Construction Jacques Maziol sur la côte d'une « nouvelle Floride » est pour le moins mal perçue dans la région. D'un autre ordre est la résistance acharnée opposée aux procédures d'expropriation lancées peu après par plusieurs centaines de petites propriétaires du Cap d'Agde prompts à déceler dans cette opération la spéculation immobilière. Toutefois, même si la presse régionale se fait l'écho de cette résistance, celle-ci ne fait pas tache d'huile et ne retarde pas vraiment le début des travaux. La presse communiste, quant à elle, voit dans l'aménagement du littoral la marque d'une politique en faveur des grands monopoles. Peu à peu également se répand dans la région l'idée selon laquelle l'importance de l'opération, la masse des capitaux investis et bientôt le très grand nombre de touristes ne peuvent que remettre en cause l'identité occitane et catalane de la région. Après le mouvement de mai 1968, les groupes de l'ultra gauche, souvent marqués ici par l'occitanisme, adoptent des positions radicales sur la question voyant dans l'opération d'aménagement un exemple quasi caricatural de colonisation du Languedoc-Roussillon par des capitaux et des personnes étrangères à la région. C'est aussi dans cette partie de l'opinion que, paradoxalement, le tourisme de masse est tourné en dérision<sup>24</sup>.

Mais l'opposition n'est pas simplement d'ordre économique ou politique, elle peut être aussi d'ordre esthétique. Jean Ballardur raconte comment, pour imposer ses pyramides et ses espaces verts à la Grande Motte, il doit vaincre l'opposition des banquiers, des promoteurs et même du secrétaire général de la mission Racine ainsi que du directeur de la Société d'aménagement du département de l'Hérault<sup>25</sup>. Plus inattendues sont les réserves qui surgissent au sein même du gouvernement. En août 1970, dans le journal *France-Soir*, Albin Chalandon, ministre de l'Équipement, déclare : « On a commencé à aménager cette côte, il faudra continuer. Mais il sera nécessaire de s'arrêter en chemin, car cette opération ne me paraît pas un bon investissement au bon endroit. Cette côte n'est pas compétitive avec l'Espagne, l'Italie, le Maroc ou la Grèce » ! Cette déclaration provoque aussitôt dans la presse parisienne une avalanche d'articles allant dans le même sens que le ministre. *Le Nouvel Observateur* va même jusqu'à écrire : « Le peuple occitan ... se sent logé à la même enseigne que les Andalous ou les Marocains qui n'ont d'autre ressource que la prostitution touristique » ! Venu sur place, le reporter de *France Dimanche* enfonce le clou : « Pour les uns, tous les espoirs sont permis. Pour les autres, tous les désespoirs aussi » et *Le Figaro* d'ajouter : « Et du béton, du béton, du béton. Quand l'œil demande grâce, il ne trouve que des tamaris rachitiques, de jeunes platanes anémiés, des pelouses galeuses ornées de pétunias tristouillets »<sup>26</sup> ! Il faut alors l'intervention personnelle de Georges Pompidou, président de la République, pour couper court à cette campagne de presse en confirmant la poursuite de l'opération.

La critique de l'aménagement du littoral prend aussi l'aspect de la fiction littéraire. En 1975, paraît aux éditions Grasset « L'homme de sable », roman de Jean Joubert, qui a un certain retentissement puisqu'il obtient le prix Renaudot. C'est l'histoire d'un architecte venu du nord pour bâtir sur une côte sableuse et sauvage du sud une ville faite de pyramides. Mais, nous dit son auteur : « il se heurte à la violence des éléments, à l'hostilité des autochtones, à la

---

*suites de la mission Racine à travers l'étude comparée du Cap d'Agde et de Gruissan*, maîtrise d'urbanisme, Université de Nanterre, 1994 .

<sup>24</sup> Dans les milieux occitanistes touchés par le gauchisme, on déclare refuser que la région devienne le « bronze-cul de l'Europe » (sic). Cette expression, qui a connu une certaine notoriété, contient certainement une allusion au naturisme en développement sur la côte à cette époque. Elle est surprenante dans sa formulation même car elle est peu en rapport avec l'idéologie égalitaire et non conformiste de ces milieux. Elle exprime tout à la fois dénégation du corps, condamnation du tourisme de masse et réprobation de l'immigration même temporaire.

<sup>25</sup> J. Ballardur, *op. cit.* pp. 90-92. La réunion a lieu en juin 1967 dans le cabinet de Jean Ballardur.

<sup>26</sup> *Ibid.* p.102.

rapacité des banquiers et des promoteurs et, finalement, à l'intrusion d'une guerre qui sera fatale à l'entreprise. La ville restera inachevée, et ses ruines seront bientôt reprises par le vent et le sable »<sup>27</sup>. Il n'est pas difficile de reconnaître dans cette fiction romanesque l'architecte Jean Balladur à la Grande Motte, Jean Joubert en conviendra d'ailleurs quelque temps plus tard. Il est intéressant de voir que le romancier, professeur à l'université Paul Valéry de Montpellier, amoureux de la nature sauvage languedocienne et écologiste avant la lettre, a su parfaitement synthétiser dans son ouvrage la plupart des critiques portées à l'époque contre les stations nouvelles du littoral : la disparition d'une nature sauvage, une architecture cédant vite à la banalité malgré quelques audaces, la pression des banques, des promoteurs et des politiques. Déjà, en 1967, Robert Lafont universitaire comme Jean Joubert, avait fait paraître un ouvrage intitulé « La révolution régionaliste » chez Gallimard dans lequel il dénonçait le « colonialisme intérieur » et la « dépossession des ressources touristiques » que risquait de produire à ses yeux l'aménagement du littoral.

D'autres sont plus radicaux que Jean Joubert et que Robert Lafont. Dans les années 1970, des inscriptions en français et en occitan, sur les murs des villages ou des nouvelles stations, appellent à chasser les touristes et dénoncent dans le bâtiment de la Grande Motte dénommé curieusement le Point zéro le « point zéro de la culture » ! Certes, il ne faut pas hypertrophier ces manifestations d'hostilité qui, sous cette forme, demeurent toujours très minoritaires et ne prennent jamais un tour violent contrairement à ce qu'avait prévu Jean Joubert lui-même dans son roman. Mais il suffit de lire les témoignages de Pierre Racine ou de Jean Balladur pour se rendre compte que les acteurs principaux de l'aménagement du littoral ont toujours été très attentifs à ces manifestations. En fait, la masse des habitants de la région est longtemps restée dans l'expectative observant souvent avec plus de curiosité que de véritable inquiétude les constructions qui s'élèvent entre l'embouchure du Rhône et les Albères. Quant aux élus, une partie d'entre eux et non des moindres est partie prenante dans les sociétés d'aménagement du littoral.

Il importait cependant pour la mission interministérielle de ne pas laisser se développer une hostilité qui pouvait contrarier l'ensemble des projets. Aussi, fallait-il gagner la bataille de l'opinion en même temps que l'on s'efforçait de faire la promotion des nouvelles stations en France et à l'étranger<sup>28</sup>. C'est ainsi que pour affirmer le caractère avant-gardiste de cet aménagement, Pierre Racine s'adresse dès 1963 à Picasso pour confectionner une œuvre destinée à Port Barcarès. Plus tard, il y a même un feuilleton télévisé intitulé « Port Leucate » dont l'action se déroule dans la nouvelle station. Parmi les opérations médiatiques les plus réussies, il faut signaler, en juin 1974, le halage d'un paquebot jusqu'au milieu de la plage de Port- Barcarès. C'est le « Lydia », paquebot des sables transformé en casino<sup>29</sup>.

Surtout, dans chaque station nouvelle, dès le début une attention particulière est apportée à l'animation de la saison touristique. Des personnalités connues ( navigateurs, sportifs, chanteurs...) défilent à grand renfort de publicité dans les nouvelles stations. Rapidement, celles-ci deviennent à la mode pour les jeunes de la région tandis que leurs aînés font souvent

---

<sup>27</sup> *Ibid.* p.9.

<sup>28</sup> Il serait fastidieux de citer tous les organes de presse qui ont participé à la promotion de l'aménagement du littoral. Citons cependant un des tous premiers articles, sinon le premier dans la presse nationale, celui de *Paris Match* en date du 1<sup>er</sup> août 1964. Sous le titre « Voici la Floride de demain : le Languedoc », le journal parisien donne le ton : « En Languedoc et en Roussillon, une révolution se prépare. Le long de la Méditerranée y existaient les plus belles plages de France : elles étaient à l'abandon. Désormais tout va changer. Supervisée par l'Etat, une gigantesque entreprise commence : en dix ans, elle va transformer les grèves désertes en stations futuristes ».

<sup>29</sup> P. Racine, *op. cit.* pp.214-215.

l'achat d'un appartement ou d'une villa. Le marché immobilier se développe, la fréquentation touristique est en constante augmentation sur l'ensemble du littoral avec, dès la fin des années 1970, environ 20 % d'étrangers. Parallèlement, une population sédentaire s'installe dans ces stations, s'attache et le sentiment d'appartenance est parfois si fort que surgit la tentation de la sécession d'avec la commune-mère mais seule la Grande Motte devient commune à part entière en se séparant de Mauguio.

Préfaçant en 1994 le livre dans lequel Jean Ballardur retrace son expérience, Jean Joubert exprime sur cet aménagement touristique un point de vue bien différent de celui qui était le sien dans « L'homme de sable » et il le fait en forme d'autocritique : « Je ne perçois que trop désormais combien l'attachement forcené à la tradition nourrit l'étroitesse, l'intolérance, le fanatisme. Et s'il nous faut préserver ce qu'elle a de meilleur, protégeons-nous du pire. La vie implique l'invention, l'innovation, l'ouverture sur la réalité contemporaine. Faute de quoi surgissent la décadence et la mort. La Grande Motte qui, à l'origine, a suscité tant de réticences, de scepticisme, voire d'hostilité (dont Jean Ballardur ne me semble pas avoir perçu toute l'ampleur), est maintenant acceptée et admirée. Ce n'est pas le « corps étranger » dont çà et là on prophétisait le rejet. Les craintes que j'avais formulées en 1975 ne se sont pas matérialisées »<sup>30</sup>. Il est certain que bien des Languedociens et des Roussillonnais, souvent sans se l'avouer, peuvent faire leur cette appréciation. Il y a longtemps que les adversaires les plus radicaux de l'aménagement du littoral se sont tus, certains opposants politiques devenant même des gestionnaires de l'aménagement. Pour autant, trois décennies après il n'est pas illégitime, au delà de la réussite économique incontestable de l'opération, de se poser un certain nombre de questions. En particulier, on peut se demander si on n'a pas trop construit, trop vite et avec des matériaux trop légers. Dans bien des cas, le confort et l'isolation phonique ne sont pas au rendez-vous. De même, l'équipement hôtelier apparaît comme nettement insuffisant. Aujourd'hui, trois décennies après, ces stations ont besoin d'être rénovées. Certains regrettent aussi qu'elles aient modifié l'équilibre économique régional et accéléré la disparition d'un certain tourisme populaire. Mais il n'en est pas moins vrai qu'elles ont créé de nombreux emplois et elles ont depuis longtemps un niveau de fréquentation élevé, ce qui était l'objectif recherché. Elles sont aujourd'hui partie intégrante du paysage régional<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> J. Ballardur, *op. cit.* p. 11.

<sup>31</sup> Très probablement sans le savoir, la mission interministérielle a ainsi appliqué le programme que Charles Lenthéric appelait de ses vœux pour régénérer le littoral du golfe du Lion dans un ouvrage paru en 1883 chez Plon sous le titre « Les villes mortes du golfe du Lion ». Lenthéric proposait en effet de reconstituer les richesses forestières, d'assécher les marécages et d'établir des ports de refuge ! Il n'avait toutefois pas prévu de développement touristique.