

Notes et Nouvelles

Notes concernant l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon

par J. C. ROUCLoux

Licencié en Sciences géographiques
Aspirant du Fonds National de la Recherche Scientifique

Depuis quelques années, le littoral du Languedoc et du Roussillon change de visage. De grands travaux sont entrepris, des routes sont construites, des villes balnéaires et des ports de plaisance naissent où n'existaient que marais, étangs, étendues de sables et vignobles. Il s'agit d'une vaste et spectaculaire opération d'aménagement du territoire dont le but est la mise en valeur touristique des 200 kilomètres de côtes séparant la Camargue de la frontière espagnole. On assiste à un véritable remodelage du paysage balnéaire et à la construction d'une nouvelle région de loisirs.

I. — POURQUOI ET COMMENT EST RÉALISÉE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL LANGUEDOC-ROUSSILLON

A. — LES OBJECTIFS.

1. *Résorber l'inégal développement de la capacité d'accueil du rivage méditerranéen français.* — En effet, on constate que la partie occidentale (Camargue, Languedoc, Roussillon) bien que possédant 45 % de la longueur de la côte méditerranéenne (la Corse exclue) et environ 80 % des plages sableuses ne comptait, en 1966, que 34 % de la superficie des terrains de camping (1) et, en 1960, que 16 % de la capacité des locations meublées et 6 % des chambres d'hôtels (2).

Il existe donc un *sous-développement* de l'ensemble du littoral occidental face aux régions orientales privilégiées (Provence calcaire, Côte des Maures, Estérel et Côte d'Azur).

Le rééquilibre est-ouest, proposé par le plan d'aménagement, demande la création à l'ouest d'une capacité d'accueil supplémentaire de 400.000 lits. L'addition de ces 400.000 lits nouveaux et des 250.000 existant à l'époque (1966) donnerait

(1) D'après le Guide Michelin : *Camping Caravanning en France* et le guide officiel de la fédération française de Camping et de Caravanning (éditions annuelles).

(2) D'après les chiffres cités par L. BURNET dans *Villégiature et Tourisme sur les côtes de France*, Paris, 1963, 484 p.

une capacité totale de 650.000 lits, c'est-à-dire approximativement la capacité d'accueil du littoral oriental.

Le triplement de la capacité d'accueil du littoral méditerranéen occidental pourrait sans doute contribuer à décongestionner les régions orientales, actuellement en voie de saturation.

2. *Pouvoir accueillir une clientèle de plus en plus nombreuse et exigeante.* — Chaque année voit une augmentation de la population et une augmentation du pourcentage des personnes qui partent en vacances (en France : 43 % en 1964, 49 % en 1966 et environ 60 % en 1970). Pour répondre à cette demande croissante, le plan d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon offre par saison du logement pour 2 millions de touristes et 35 millions de journées de vacances.

3. *Retenir plus de Français en France et attirer une clientèle internationale plus nombreuse.* — Un équipement moderne devrait pouvoir concurrencer diverses régions balnéaires étrangères actuellement en plein essor, à commencer par la région espagnole voisine : la Costa Brava.

4. *Répondre aux besoins croissants d'un tourisme estival basé sur la navigation de plaisance.* — La création d'une véritable chaîne de ports se trouve à la base du plan d'aménagement et tente de devancer l'important développement actuel de cet aspect du tourisme balnéaire.

5. *Tester une série de solutions nouvelles en ce qui concerne l'urbanisme et l'architecture.* — Le plan d'aménagement a voulu rompre avec l'aspect traditionnel des villes organisées en vue du travail et créer des stations et des paysages conçus uniquement pour le loisir et adaptés au climat local et à la présence de la mer. Il s'agit également de s'opposer à une mise en valeur privée, parcellaire et généralement spéculative qui, trop souvent, conduit à l'anarchie et néglige l'intérêt public.

6. *Créer des emplois nouveaux dans une région essentiellement agricole.* — En admettant le rapport moyen d'un emploi tertiaire pour une capacité d'accueil de 5 lits, on constate que la réalisation du plan d'aménagement (400.000 lits) conduirait à une création d'environ 80.000 emplois tertiaires. Emplois qui, pour la plupart, risquent d'être occupés par des personnes étrangères à la région.

7. *Réaliser un chiffre d'affaires saisonnier pouvant atteindre un milliard de francs français.* — Le calcul est le suivant : 35 millions de journées à 30 francs la journée.

B. — LES MOYENS.

Pour réaliser l'aménagement touristique du littoral méditerranéen occidental, il a été créé en 1963 une *Mission interministérielle pour l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon* et le 26 mars 1964 a été publié le *Plan d'urbanisme d'intérêt régional* (P.U.I.R.) lequel fixe légalement les objectifs et les principes retenus pour l'aménagement de la région. Par la suite, le plan régional a été précisé par les *plans communaux* des 67 communes du littoral et les *plans-masses* des nouvelles stations touristiques.

1. La *Mission interministérielle* se compose de représentants des ministères concernés par l'opération (Finances, Intérieur, Agriculture, Tourisme, Equipement et Logement), du préfet de la Région, des préfets des 4 départements côtiers (Gard, Hérault, Aude et Pyrénées orientales) et d'une série d'équipes spécialisées

regroupant divers services publics, des collectivités locales, des sociétés d'économie mixte et des entreprises privées. La Mission interministérielle est chargée non seulement de la coordination et de l'exécution des travaux, mais également de la répartition des crédits destinés aux équipements généraux.

2. Les *équipes spécialisées* sont de trois types.

a) Des équipes intégrées à différents services publics (Office des Eaux et Forêts, Domaines, Ponts et Chaussées...) et chargées de la réalisation de l'infrastructure de base :

- l'acquisition des terrains nécessaires aux opérations d'aménagement (4.000 hectares);
- la démoustication du littoral;
- la construction des routes principales;
- l'approvisionnement en eau;
- le reboisement de certains secteurs (6.000 hectares);
- l'étude technique des ports de plaisance.

Le financement de ces opérations préalables est pris en charge par l'Etat, c'est-à-dire par la Mission interministérielle qui possède un crédit de 800 millions de francs français à répartir sur 10 à 12 ans.

b) Une agence d'architectes à qui a été confié l'établissement des plans de masse des nouvelles réalisations et qui est responsable de la qualité architecturale de l'ensemble.

c) Quatre sociétés départementales d'économie mixte, qui, grâce aux prêts de l'Etat, réalisent les lotissements prévus par les plans de masse et ensuite vendent les terrains lotis aux promoteurs prenant l'engagement de construire selon les directives du cahier des charges joint à chaque lot. En fin de compte, seule la construction de la superstructure est laissée à l'initiative privée.

II. — LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PLAN D'AMÉNAGEMENT

A. — TROIS TYPES D'INTERVENTIONS.

1. Améliorer les équipements généraux de la région (infrastructure routière, autoroutière, aérienne et portuaire, alimentation en eau) et les *conditions de vie* (assainissement et reboisement).

2. Créer des stations touristiques nouvelles, modernes et bien équipées sur des terrains préalablement acquis par l'État.

3. Développer les stations existantes et faire connaître les richesses touristiques de l'arrière pays.

B. — L'ORGANISATION DU PLAN.

1. La division du littoral en six unités touristiques séparées soit par des espaces verts soit par des zones touristiques complémentaires. Chaque unité comprend des stations existantes, une ville balnéaire nouvelle, plusieurs ports de plaisance et possèdera une capacité d'accueil de 100.000 à 120.000 lits.

TABLEAU I. — Les unités touristiques.

Villes nouvelles	Stations touristiques existantes	Grandes villes les plus proches
1. La Grande-Motte	Grau-du-Roi, Carnon, Palavas	Nîmes-Montpellier
2. Cap d'Agde	Sète, Balaruc, Marseillan, Grau d'Agde, Tamarissière	Montpellier
3. Embouchure de l'Aude ou Grau de Vendres	Valras	Béziers
4. Gruissan	Narbonne-plage, Saint-Pierre	Béziers
5. Leucate-Barcarès	Port-Saint-Laurent	Narbonne
	La Francqui, Leucate-Plage	Narbonne
6. Saint-Cyprien	Canet, Argeles	Perpignan
		Perpignan

TABLEAU II. — La capacité d'accueil du littoral.

	Villes nouvelles	Anciennes stations	Total
Capacité avant le plan	—	250.000 lits	250.000 lits
Réalisations prévues par le plan	280.000 lits	120.000 lits	400.000 lits
Capacité finale	280.000 lits	370.000 lits	650.000 lits

2. La population touristique prévue dans les différentes zones bâties a été calculée en fonction de la capacité des plages; le critère retenu étant de 600 à 800 personnes par hectare de plage.

La proportion des différents types d'habitat reste pratiquement constante dans chaque unité touristique :

- 50 % des lits pour l'habitat collectif (appartements et hôtels);
- 25 % des lits pour l'habitat individuel (maisons et villas);
- 25 % des lits pour l'habitat léger (camping, caravanning et villages de vacances).

3. Le tourisme nautique aura à sa disposition une *chaîne* de 23 ports de plaisance disposés de façon régulière le long du littoral (15 kilomètres est la distance maximum séparant deux ports voisins) ainsi que 13 petits ports lacustres en bordure des plans d'eau intérieurs. Au total, la capacité d'accueil sera de 20.000 bateaux.

4. Trois principes de base ont été adoptés pour l'établissement de l'infrastructure routière des unités touristiques :

- la route en bord de mer est exclue. La desserte de la plage et de l'habitat balnéaire se fait donc par un *système en peigne*;
- l'unité touristique est desservie par une voie express parallèle au rivage mais généralement en recul de plusieurs kilomètres. Sur cette voie express se greffent les *dents* du *système en peigne*;
- aux deux extrémités de l'unité touristique, la voie express se raccorde à l'autoroute régionale qui reliera la vallée du Rhône à l'Espagne.

C. — LES DÉLAIS D'EXÉCUTION.

1. La réalisation des infrastructures générales, commencée en 1963, durera douze ans et sera donc terminée en 1975.

2. Les autres opérations d'aménagement (nouvelles villes, extensions d'anciennes stations, ports de plaisance) vont s'échelonner sur une période plus longue qui normalement devrait se clôturer vers 1985.

3. On constate 3 phases dans la mise en chantier et ensuite la mise en service des premières tranches du programme de construction des villes balnéaires nouvelles :

- 1^{re} phase : La Grande-Motte, Leucate-Barcarès et Saint-Cyprien. Les trois stations commencées en 1965 et 1966 fonctionnent depuis 1968 et 1969. La première tranche des travaux est sur le point d'être terminée.
- 2^e phase : Le Cap d'Agde et Gruissan. Les deux stations ont été entreprises en 1968 et 1969 et seront mises en service en 1971 et 1972.
- 3^e phase : L'Embouchure de l'Aude. Cette station ne sera mise en chantier qu'après 1970.

D. — LA CONSTRUCTION DES PORTS DE PLAISANCE MARITIME.

L'aménagement d'une série de ports de plaisance est destiné à répondre à une demande sans cesse croissante. On estime que vers 1985, il y aura en France un bateau pour 25 habitants et, sur le littoral, un bateau pour 10 estivants. Le calcul de la capacité d'accueil des ports tient compte également de la constatation suivante : sur 4 bateaux, 3 sont de dimensions modestes et 1 seulement demande l'utilisation d'un port proprement dit. Par rapport aux 650.000 lits, il faut donc prévoir environ 65.000 bateaux, dont 16.000 à 20.000 reçus à flots dans des bassins dragués.

Les ports de plaisance ont été classés en deux catégories : les ports principaux et les ports secondaires.

1. Les ports principaux peuvent recevoir 1.000 à 2.000 bateaux à flots. Le dragage des bassins atteint —3 mètres. On y trouve la gamme complète des services nautiques :

- réparation et entretien des bateaux;
- sécurité de la navigation (capitainerie, liaisons radio, prévisions météo);
- ravitaillement et confort des usagers (carburant, magasins spécialisés, bornes de service fournissant l'eau et l'électricité ainsi qu'un raccord aux réseaux des téléphones et de la télédistribution).

Ces ports seront au nombre de six; ce seront ceux des six nouvelles stations balnéaires.

2. Les ports secondaires sont conçus comme des annexes des ports principaux. Ils ne peuvent accueillir en moyenne que de 200 à 800 bateaux à flots et ne fournissent que les services principaux (bornes de service, carburant, capitainerie...).

Aux anciens ports de Sète, du Grau d'Agde, de Port-la-Nouvelle, de Collioure et de Port-Vendres s'ajouteront 12 ports nouveaux, dont 6 ne sont encore qu'à l'état de projets.

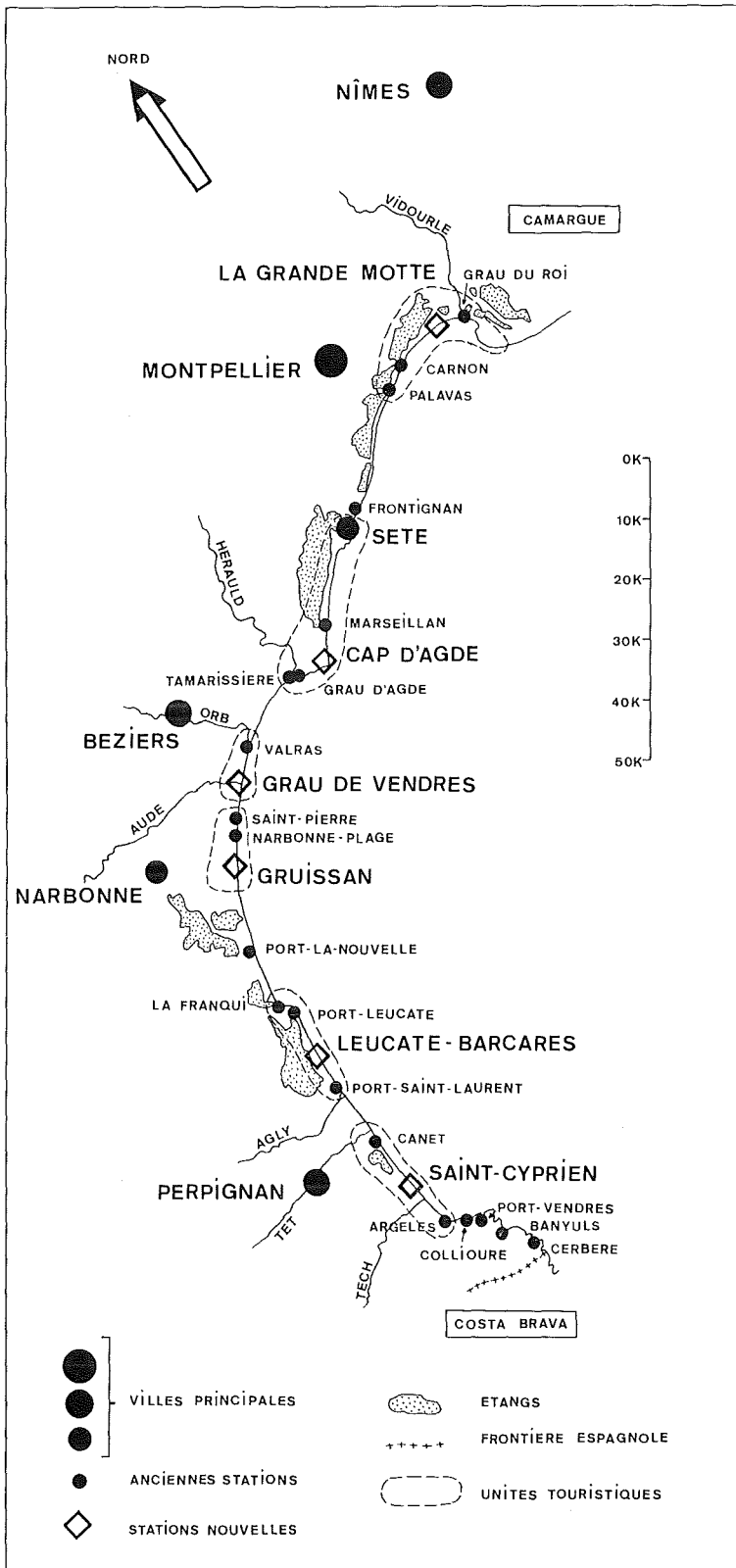


FIG. 1.

TABLEAU III. — Les ports principaux.

	Capacité à flots		% réalisé
	prévue	utilisable en été 1971	
Grande-Motte	1.000	950	95
Cap d'Agde	1.800	200	11
Embouchure de l'Aude ou Grau de Vendres	1.500	—	0
Gruissan	1.000	—	0
Leucate	1.800	550	30
Saint-Cyprien	1.100	800	73
Total	8.200	2.500	30

TABLEAU IV. — Les nouveaux ports secondaires.

	Capacité à flots	
	prévue	utilisable en été 1971
Grau-du-Roi (Port Camargue)	1.500	380
Carnon	560	450
Palavas		projet
Frontignan		projet
Sète-Plaisance		projet
Marseillan		projet
Valras	100	100
Port-Barcarès (Grau-Saint-Ange)	220	200
Canet-Plage	720	420
Argeles	500	—
Banyuls	300	300
Cerbère		projet

Des clubs nautiques, des écoles de voile ou des agences de location de bateaux sont souvent associés à ces différents ports, qu'ils soient principaux ou secondaires.

E. — LES SIX NOUVELLES STATIONS BALNÉAIRES.

Il s'agit de nouvelles villes conçues entièrement en fonction d'une vie de loisirs permanents. On se trouve là en présence d'une tentative de création d'un type nouveau de paysage touristique qui ne soit pas une simple altération ou transformation d'un ancien paysage urbain. La majorité des caractéristiques de ce paysage répondent à un désir d'amélioration de la qualité de la vie en vacances.

1. Les nouvelles villes sont bâties au bord de l'eau : au bord de la mer, au bord des étangs intérieurs et au bord des plans d'eau des ports de plaisance. La Grande-Motte se situe entre la mer, l'étang de l'Or et l'étang du Ponant. Leucate-Barcarès s'allonge sur le Lido sableux séparant la mer des étangs de Salses et de Leucate. Cap d'Agde entoure les étangs de Luno et de Lano, borde la mer et gravit les pentes de deux buttes volcaniques (le Mont Saint-Martin et le Mont Saint-Loup). Gruissan, aux pieds du vieux village du même nom, s'inscrit entre le massif de la Clape, la mer et les plans d'eau du port et des étangs de Mateille, de Grazel et de Gruissan. Saint-Cyprien s'étend parallèlement à la mer entre l'embouchure du Tech et l'étang de Saint-Nazaire. Enfin, Grau de Vendres utilisera les possibilités offertes par la reconstitution du delta de l'Aude.

2. Sur des surfaces de 240 à 1.600 hectares, les nouvelles villes pourront, en fin de réalisation, accueillir 24.000 à 70.000 personnes. A la fin de 1971, 13 % seulement de la capacité d'accueil prévue était réalisée.

TABLEAU V. — Capacité d'accueil des nouvelles stations balnéaires.

	Capacité d'accueil (lits)			Superficie (hectares)
	Prévue	Réalisée fin 1971		
		Total	%	Appar- tements et villas
Leucate-Barcarès	70.000	10.000	14	7.000
Cap d'Agde	52.000	6.000	11	1 500
Grau de Vendres	50.000	—	—	—
Grande-Motte	42.000	17.000	40	11.000
Gruissan	42.000	—	—	—
Saint-Cyprien	24.000	4.000	17	3.800
Total	280.000	37.000	13	23.300
				± 5.000

3. Les nouvelles villes sont personnalisées. On y trouve une unité de conception et le plus souvent une certaine unité architecturale. La Grande-Motte est déjà connue pour la forme pyramidale de ses bâtiments. Le Cap d'Agde tente de recréer l'ambiance et le paysage des villages languedociens. Leucate-Barcarès, ville de couleur blanche, est conçue pour le plaisancier et pour l'utilisation du bateau. Gruissan se décompose en cinq villages établis sur les pentes du massif de la Clape. Le Grau de Vendres sera caractérisé par des grappes de *villages tumulus* et un habitat linéaire courbe. Partout les espaces verts seront nombreux et intégrés à l'organisme urbain (parcs, parkings boisés, plaines de sports, promenades piétonnières et cavalières, patios et jardins publics).

4. La circulation des piétons est séparée de celles des automobiles. La circulation automobile à l'intérieur de la station est limitée à la desserte de l'habitat et des plages. Les parkings sont nombreux et souvent aménagés en espaces verts; ils sont périphériques ou constituent les terminus du système de voirie en *dents de peigne*. Le piéton a à sa disposition environ un quart de l'espace urbain. Ce sont

les centres et alignements commerciaux, les rues et les places localisées à proximité du bord de l'eau, les parcs et l'ensemble des zones boisées.

5. Un zonage, établi sur le plan de masse, donne la localisation précise des principales utilisations du sol (voirie, types d'habitat, zones vertes, équipements, divers...). D'une façon générale, l'habitat collectif se situe autour du port et constitue le centre d'animation de la ville. C'est donc à proximité du port que se localise le centre commercial principal.

L'habitat individuel occupe alors la zone périphérique avec cependant une distinction entre le secteur côtier où domine l'habitat individuel groupé (ensembles de 2 ou 3 logements) et les secteurs intérieurs réservés les uns aux villas et les autres à l'habitat léger (camping et villages de vacances) et aux espaces verts. Les îlots sont occupés par un habitat individuel directement accessible par bateaux : les *Marinas*.

6. Une gamme importante d'équipements et de services assure le fonctionnement de la station et permet d'attirer et de contenter une clientèle exigeante et aux goûts variés. Si l'accent est manifestement mis sur l'ensemble des activités balnéaires et nautiques (baignade, navigation, ski, pêche, natation, plongée), les autres formes de loisirs n'ont cependant pas été oubliées :

- différents types de sports allant du tennis, de l'équitation ou de l'escrime à la gymnastique et au yoga ;
- un équipement culturel varié comprenant des bibliothèques, des théâtres de plein air, des cinémas et des salles polyvalentes où des expositions et des concerts sont organisés ;
- la construction au Cap d'Agde d'une cité et d'un port naturiste unique en Europe ;
- une vie nocturne rendue possible par des casinos, de nombreux bars et dancings, des « night-clubs » et des « boîtes de nuit ».

A ces quelques exemples de fonctions exclusivement récréatives s'ajoutent celles nécessaires à la vie de la station : les fonctions administratives, les services publics (poste, téléphone, pompiers, ambulances, crèches, garderies d'enfants, groupes scolaires...), les commerces, les banques, les cafés, les restaurants et divers services privés (médecins, agences de voyages, agences immobilières, salons de coiffure, saunas, blanchisseries...).

7. La vie des nouvelles villes balnéaires sera non seulement saisonnière mais aussi permanente. Il s'agit d'abord de loger toute l'année des personnes travaillant dans les grandes villes régionales voisines (La Grande-Motte et Montpellier ; Gruissan et Narbonne...) et ensuite, par des primes d'équipement, attirer sur place ou à proximité des activités tertiaires nouvelles et même de petites industries légères.

DOCUMENTATION

La Documentation française : *L'Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon* : Notes et études documentaires, n° 3326, 1966.

Techniques et Architecture : *Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon*. Numéro spécial, n° 2 — 31^e série, 1969.

Mission interministérielle pour l'Aménagement touristique du Littoral Languedoc-Roussillon (67, Bvd. Haussmann, Paris 8^e).

Centre d'Information et Relations publiques du Languedoc-Roussillon (24, rue Letellier, Paris 15^e).

Sociétés d'Economie mixte : S.A.D.H. (Société d'Aménagement du Département de l'Hérault) à Montpellier, S.E.B.L.I. (Société d'Équipement du Biterrois et de son littoral) à Béziers, S.E.M.E.A.A. (Société d'Economie mixte d'équipement et d'aménagement de l'Aude) à Narbonne et S.E.M.E.T.A. (Société d'économie mixte d'Etude et d'Aménagement des Pyrénées Orientales) à Perpignan.

La S.C.A.T.S.C.Y. (Société centrale pour l'aménagement touristique de Saint-Cyprien) à Perpignan; les promoteurs immobiliers et les syndicats d'initiative.
