

CYCLE DE CONFÉRENCES

URBANISME - ARCHITECTURE - HABITAT

Les actes : Saison 2004/2005

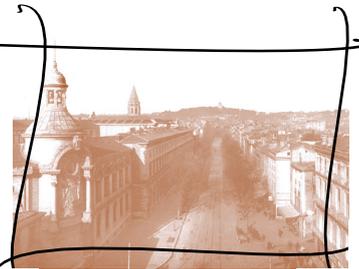


«Les vacances du plus grand nombre :
l'aventure de la mission Racine.
La Grande-Motte, le Cap d'Agde,
Leucate-Barcarès.»

12 avril 2005

**Jean-François PINCHON,
Professeur des Universités, Montpellier III**

**«Les vacances du plus grand nombre :
l’aventure de la mission Racine.
La Grande-Motte, le Cap d’Agde,
Leucate-Barcarès.»**



Mon propos ne sera pas d’illustrer ce que chacun connaît : les stations nouvelles du Languedoc-Roussillon, Port-Camargue ou La Grande-Motte en tête. Mais il sera de donner les idées forces qui ont présidé à leur création et de s’attacher aux règles générales de l’urbanisme plutôt que s’arrêter au détail de l’architecture

La métamorphose des côtes comme celle de la montagne, est la plus directe conséquence de l’importance que les loisirs prennent dans la vie des habitants des pays de l’O.C.D.E. Comme aimait à le répéter l’urbaniste Georges Candilis, *“le loisir possibilité d’une classe, est devenu loisir droit des masses aujourd’hui”*. Parler des réalisations de la Mission Racine, c’est évoquer l’apparition et le développement de ce que l’on appelle communément la *“société de loisirs”* dans ce qu’elle offre comme vision

la plus prégnante : des villes nouvelles exclusivement vouées au repos et aux loisirs sportifs ou ludiques. La société de loisirs est dès lors destinée à la masse ; et non plus à une élite aristocratique ou bourgeoise.

Dès 1936, le Gouvernement du Front-Populaire a opéré une mutation sans précédent en donnant à tous les travailleurs le droit aux vacances payées et obligatoires, *“les congés payés”*. Dès lors il convient, non plus de raisonner pour une clientèle élitiste et fortunée, mais pour ce que l’on nomme *“Le Plus Grand Nombre”*. Une population aux références esthétiques et culturelles différentes, au mode de vie simple dont les besoins en matière d’occupation du temps des vacances sont à créer. Plus que les congés payés de 1936, l’octroi de la troisième semaine de congés payés, en 1956, va entraîner le développement massif du départ



en vacances et son orientation vers le littoral. Toute l'Europe septentrionale et les régions industrialisées du territoire français subissent l'attraction des rivages de la Méditerranée.

En 1962, la dégradation de la balance touristique française est sérieusement amorcée depuis quelques années. Le nombre de touristes étrangers venant en France s'accroît moins que par le passé. La France est concurrencée par différents pays du bassin méditerranéen, dont l'Espagne. Les touristes allemands "colonisent" le littoral espagnol et la côte de l'Adriatique. Les Français eux-mêmes sont de plus en plus attirés par des séjours au delà des frontières. L'industrie naissante des tour-operators et les

formules telles que le Club Méditerranée les y incitent vivement. De même que l'attrait de vacances ensoleillées et à bon compte.

Renverser le mouvement paraît impossible. En revanche, il est envisageable de modifier la situation. La France doit dès lors améliorer la quantité et la qualité des structures d'accueil touristique : offrir qualitativement mieux que la concurrence, pour un coût attractif. La tentation est grande également de canaliser des formes de tourisme très populaires et d'en tirer profit. Il s'agit bien de créer "un piège à devises".

En 1962, Robert Maziol, Ministre de la Construction, se voit pressé par le gouvernement

d'alors "d'inventer quelque chose" pour juguler l'hémorragie touristique vers la Costa Brava et éviter l'engorgement de la Côte d'Azur. C'est-à-dire remédier au déséquilibre évident dont souffre la côte méditerranéenne, avec, d'une part une surpopulation en Provence et d'autre part une inexploitation complète des rivages du Golfe du Lion.

L'entreprise de la "Mission Racine", sa logique et sa méthode apparaissent comme un vaste laboratoire, exemplaire à bien des égards. Ce laboratoire, ce sont 180 kilomètres de côtes, autant que la Côte d'Azur, sur lesquels ont été scientifiquement disséminées des villes nouvelles exclusivement dévolues au loisir du "Plus Grand Nombre".

Elles-mêmes sont incluses dans un ensemble plus vaste "d'unités touristiques" (composées de ces créations ex nihilo, d'espaces naturels et de stations anciennes, dont le P.O.S. a été révisé). Des cités dévolues, également, à des types de loisirs nautiques (petite navigation de plaisance et voile) alors en pleine expansion, à d'autres allant se démocratisant, tel le golf.

Il s'agit d'une œuvre extraordinaire : créer les capacités d'accueil devant égaler en fin d'opération celles de la Côte d'Azur. Au début des années soixante, les rivages du Languedoc n'accueillaient que 300 000 vacanciers, essentiellement au mois d'août. La Costa Brava et la Côte d'Azur comptabilisaient déjà en millions d'estivants. C'est à dire attirer chaque année deux millions de touristes, et ceci dans un délai de dix à douze ans. L'ensemble présente une

originalité unique au monde dans l'histoire de l'architecture des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. La grande presse, "l'Express" par exemple, les revues spécialisées ont depuis 1963, date du lancement de la "Mission Racine" consacré pléthore d'articles, d'études et de numéros spéciaux à l'aménagement touristique du littoral. "Paris Match" offrit même, à ses lecteurs ébahis, émerveillés devant tant de "modernisme", la vision des stations du nouveau Languedoc-Roussillon, en l'an 2000... un numéro spécial halluciné. Ce numéro visionnaire frappa les masses. Cet engouement médiatique tint à l'organisation d'une opération réellement originale d'une envergure sans équivalent dont l'objet fut d'assurer la mutation économique du Languedoc-Roussillon. Après un siècle de stagnation, de déclin, dus avant tout aux difficultés de la viticulture, on a mesuré dans celle-ci les dangers de la monoculture, entraînant le départ des éléments jeunes et actifs soucieux d'échapper à l'appauvrissement progressif des populations. Le Languedoc-Roussillon, sans industrie lourde, avec une industrie de transformation et des industries extractives de faible production, voyait son avenir économique presque totalement bouché. C'est ainsi qu'est née l'idée d'introduire une activité touristique dans la région.

En 2005, on a tendance à oublier l'état de la côte d'alors infestée de moustiques, tant la réussite de La Grande-Motte s'impose et qu'une moisson d'éloges, d'études érudites fait florès. Mais se focaliser sur La Grande-Motte, c'est oublier les autres réussites im-

'Le terme de "Côte d'Azur" tend à prendre ici une extension surprenante. A la côte des Alpes-Maritimes est associée celle du Var...

menses que sont le Cap-d'Agde de Jean Le Couteur et la Marina de Port Camargue du même Jean Balladur. C'est oublier, aussi, les succès en demi-teinte ou les échecs qui caractérisent les unités touristiques de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

C'est en 1963, après un long examen, que l'État se résout officiellement à prendre en main l'entreprise. En six mois, un plan d'aménagement est arrêté qui évite toute spéculation foncière. L'État achète tous les terrains nécessaires à la construction ou à la protection de cinq sites, cinq unités touristiques nouvelles, au sud des réservoirs de population des cités les plus importantes de la région : Nîmes la romaine, Montpellier la savante, Béziers et Narbonne les médiévales ainsi que les bastides maritimes proches de Perpignan.

Une erreur que l'on commet fréquemment consiste à réduire l'opération d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon aux stations balnéaires nouvelles que l'État a entrepris de créer. Cette manière de poser le problème est contraire aux principes mêmes qui ont guidé les architectes-urbanistes et l'administration chargés de cet aménagement d'ensemble : *“leur volonté a été d'organiser des espaces qui, par l'effet structurant des grands équipements généraux mis en place, voies express, adduction d'eau, assainissement, boisement, etc., prennent la cohérence économique et humaine de complexes importants : les unités touristiques. Ces unités touristiques apportent toute la variété des possibles désirables en habitat de loisir, parce qu'elles intègrent à la*

*fois des stations existantes, des opérations nouvelles d'État, des opérations nouvelles privées ou mixtes, des espaces de nature, etc...”*²

En juin 1963, la *“Mission Interministérielle pour l'Aménagement du Littoral du Languedoc-Roussillon”*, est créée, plus connue sous la dénomination *“Mission Racine”*, du nom de son président, Pierre Racine, Conseiller d'État. La Mission se compose de vingt permanents dont six fonctionnaires qui élaboreront les projets, les soumettront au Gouvernement et conduiront leur exécution avec les services techniques de l'État, les architectes et les collectivités locales.

De 1963 à 1982, date de sa dissolution, cette Mission a effectué un travail titanesque et rempli une *“Mission impossible”*, pour plagier le titre du livre que M. Pierre Racine publie en 1980³. Soulignons que la réussite tient pour une grande part aux études préalables d'Abel Thomas menées dès le milieu des années cinquante et au soutien actif de Ph. Lamour. En 1955, une première initiative d'envergure est lancée par l'État. Elle vise à diversifier l'agriculture languedocienne et à reconverter une partie du vignoble. On crée alors la Compagnie du Bas-Rhône-Languedoc. Son instigateur et Président est Philippe Lamour. Compte tenu de la réalité de la semaine de cinq jours et du mois de congés payés, Philippe Lamour déclare : *“Plus du tiers de l'année civile sera affecté au loisir ou tout au moins au non travail. Le loisir est devenu dès à présent, non seulement, un des éléments les plus importants de l'activité et du développement économique des pays modernes, mais aussi un élément fondamental d'une politi-*

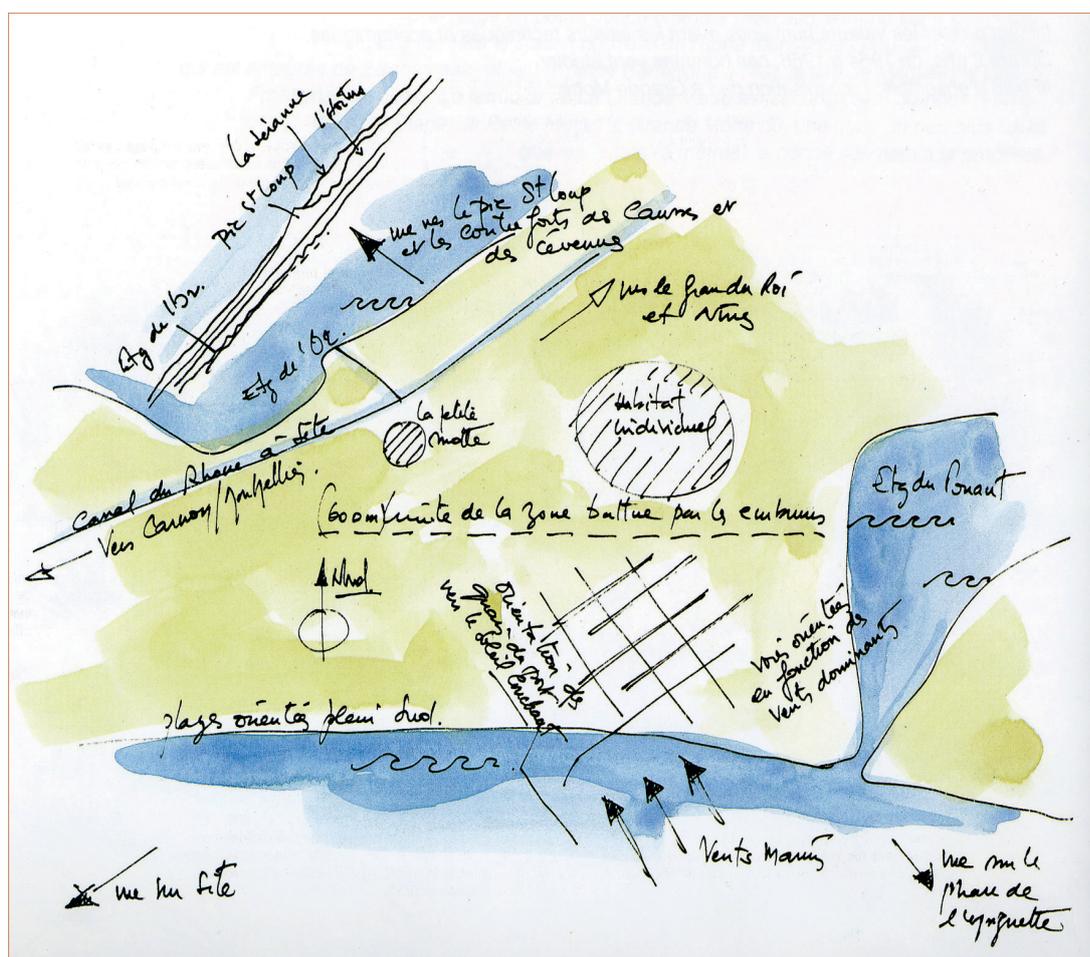
²Jean Balladur, *op. cit.*, page 38.

³Pierre Racine, *“Mission impossible? l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon”*, Montpellier, collection *“témoignages”*, éditions du Midi Libre, 1980.

que rationnelle du territoire²⁴. Cette vision extrêmement moderne, Philippe Lamour l'avait développée au contact de la réalité du Sud de la France. Depuis 1935, Philippe Lamour avait imaginé d'exploiter les richesses touristiques du Languedoc. Sur ce terrain, Philippe Lamour rencontre Abel Thomas, Commissaire du Gouvernement. L'idée pratique d'aménager le littoral remonte à 1960⁵. Diverses études très poussées sont conduites par Georges Meyer-Heine, chargé de fonction d'inspection dans les régions de la Côte d'Azur et du Languedoc-Roussillon. Georges Meyer-Heine, architecte et urbaniste de formation démontre l'intérêt de l'aménagement touristique.

En 1962, après un examen approfondi de ses conclusions, Le Ministre de la Construction et de l'urbanisme charge Abel Thomas, Commissaire Régional à l'Aménagement du Territoire, pour le Massif Central, au sens large, et le Midi, d'approfondir l'étude, d'en envisager la viabilité et d'opérer secrètement les premières acquisitions de terrains. C'est ainsi que Philippe Lamour et Abel Thomas sont mis en présence. Ces deux hommes sont convaincus de la nécessité d'intéresser l'ensemble du Gouvernement et non pas le seul portefeuille du tourisme.

Qualitativement, l'aménagement doit être



⁴Cette citation est donnée par D. Valeix dans l'introduction du numéro 112 d'AA, février-mars 1962.

⁵Documentation de la DATAR, Henri Bariseel, Op. cit. "Syndicat mixte pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, période 1983-1988 (2^e partie), page 1. *ibid.*

exemplaire, afin de reconquérir une clientèle en lui offrant des produits plus attractifs que ceux qui lui sont proposés dans les pays étrangers. Car d'une façon générale, les formes nouvelles de tourisme exigent un urbanisme maîtrisé, donnant à régler des problèmes considérables touchant à la compétence de divers services de l'Etat. L'urbanisme doit prendre en compte les hébergements et les distractions, concilier l'accueil du grand nombre qu'exige l'amortissement des équipements, prendre en compte l'ambiance de calme et de liberté que les citadins en vacances recherchent. L'urbanisme de tourisme est à créer, avec ses solutions originales et ses normes propres favorisant la satisfaction des besoins exprimés, dans les limites d'un prix acceptable. L'urbanisme doit écarter tout ce qui pourrait asservir le touriste.

En conséquence, une nouvelle forme de décision et d'opération est à créer. L'Etat doit la prendre en charge mais les structures de l'administration sont trop contraignantes pour être efficaces. Abel Thomas sera l'âme et le moteur de la grande oeuvre qui allait commencer. Ingénieur du Génie Maritime, ancien des Forces Françaises Libres, dès 1959, Abel Thomas parcourt le Languedoc-Roussillon, où il connaît beaucoup de monde, notamment les élus politiques, des radicaux, amis de Bourges-Maunoury et des socialistes, alors au pouvoir, et notamment son vieil ami Jean Ramadier, fils de l'ancien président du Conseil, qui l'aidera beaucoup. Il revient à Paris, convaincu qu'il faut aménager le littoral du Languedoc-Roussillon, dont la côte encore vierge offre d'im-

menses possibilités.

Pierre Sudreau donne son accord de principe. L'opération d'aménagement va désormais se préparer, sans qu'aucune décision de principe ne soit encore prise. Abel Thomas joue, dès lors, un rôle décisif. Il parcourt inlassablement la côte et choisit les emplacements où pourraient être créées des stations. *“Au début de 1963, l'idée est mûre. Le 14 février, la délégation à l'Aménagement du Territoire est créée : Olivier Guichard est placé à sa tête, Jérôme Monod l'assiste. Le temps des grandes opérations arrive...”*⁶. La Mission interministérielle s'entoure bientôt des conseils d'ingénieurs réputés et d'une équipe restreinte d'architectes urbanistes regroupés autour de Georges Candilis et de Jean Balladur.

L'équipe ainsi constituée se met au travail. La forte personnalité de Georges Candilis, son patronage dans l'émergence d'un urbanisme et d'une architecture de loisirs, moderne et adaptée, planent sur l'ensemble de l'oeuvre. Toutefois, parmi les membres de l'A.A.L.R., Georges Candilis, dont la pratique cosmopolite lui a permis de construire des programmes de résidences de vacances à travers le bassin méditerranéen, a des idées dogmatiques mais claires... une véritable doctrine qu'il sait imposer à ses confrères. Selon Candilis, l'expérience lui a démontré qu'il est insuffisant de réaliser seulement des plans d'aménagement, d'urbanisme et de maisons. Il faut au contraire, constamment provoquer et animer un esprit de vacances, c'est-à-dire un ensemble de loisirs actifs, un lieu où les estivants peuvent vivre au

⁶ *ibid.* page 26.

contact de la nature, dégagés des contraintes urbaines de la vie quotidienne. L'absence de contraintes matérielles et l'absence de ségrégation sociale (idée chère au marxiste Georges Candilis) doivent permettre aux loisirs de jouer leur rôle véritable⁷. "Un problème nouveau exige une architecture nouvelle. La diversité des sites et des activités exige également une diversité architecturale, pour que s'épanouisse un nouveau milieu humain, en harmonie avec les merveilleux éléments offerts par la nature : montagne, vallée, forêt, mer, soleil, neige, eau..."⁸. Les maisons, les sites et les équipements doivent former un tout à l'échelle des besoins de la société. Un tout où la population peut, l'espace de la durée de ses vacances, choisir sa façon de vivre :

- être au calme,
- s'amuser, se rassembler,
- s'agglutiner, s'isoler,
- se baigner,
- pratiquer un ou plusieurs sports,
- se promener ou ne rien faire.

En conséquence, il convient pour l'urbaniste de créer en abondance des équipements favorisant les sports surtout nautiques et les manifestations culturelles, tout en évitant la confusion et l'envahissement des automobiles, afin de sauvegarder le caractère récréatif des vacances. Les groupements d'hébergements, suivant leur situation dans l'ensemble de l'unité touristique, doivent avoir un caractère différencié afin d'accentuer le choix des possibilités de vivre et de s'occuper. Cette différenciation des groupements apporte une rupture de la monotonie et de la répétition. Monotonie et répétition sont inacceptables pour des réali-

sations d'envergure. Dès lors, la conception des hôtels, motels, villages, villas et immeubles collectifs doit répondre aux caractères propres des vacances et des loisirs. Elle doit également tenir compte des impératifs de climat et des micro-climats, pour leur implantation et leur conception architecturale. Chaque groupement d'un caractère différent est implanté dans l'ensemble du site, en harmonie et en équilibre, l'un par rapport aux autres. Suivant sa localisation face à la mer, sans vue ou face à un étang dans le cas de Leucate-Barcarès, par exemple l'assemblage répétitif de villas accolées est une formule idéale. Il constitue un collectif horizontal, véritable transition entre le collectif vertical et le pavillon isolé et évite le mitage des paysages. Le groupement ponctuel d'îlots à forte densité constituent le coeur des activités collectives. Les espaces naturels, libres, les zones de faible densité doivent former des "villages-assemblages" de maisons dans le sens horizontal, un des principes fondateurs de Team X sont rendus nécessaires pour la diversité, le dépaysement, le changement par rapport aux normes de la vie quotidienne. Ce sont ces principes qui sont scrupuleusement mis en oeuvre à Barcarès et qui constituent une base de travail à l'ensemble de l'A.A.L.R. De Leucate à Gruissan et à La Grande-Motte, l'idée est exploitée systématiquement. "La clientèle de masse demande des solutions nouvelles et les "palaces" de la Côte d'Azur destinés dans le passé uniquement aux riches, disparaissent pour laisser place aux divers villages et clubs de vacances, aux motels, hôtels et autres marinas, aux ensembles résidentiels avec service hôtelier et enfin aux cam-

⁷Les témoignages concordants de MM. Balladur et Le Couteur attestent de la prédominance des idées de Georges Candilis en la matière. La conception du PUIR doit beaucoup à l'expérience et aux théories de Georges Candilis. Les documents déposés au centre des Archives du XXème siècle de l'I.F.A. (234 Ija 318) permettent d'établir les ambitions et les crédos de l'architecte décédé. En outre, ses écrits, ses interviews forment un corpus exceptionnel inspirant les développements de cette section.

⁸Georges Candilis, "Recherches sur l'architecture des loisirs" Op. cit. Page 10.

pings et caravanings pour le plus grand nombre... les chambres d'hôtel destinées aux vacances peuvent avoir un caractère de petit logement simple de diverses dimensions. Ce sont les services hôteliers qui identifient ces ensembles de logis à un hôtel⁹... "La simplification à l'extrême du logis familial destiné aux vacances d'été, nous oblige à amplifier les éléments d'accueil de diverses activités et manifestations collectives, pour rendre la vie plus facile, plus simple et plus agréable. La diversité de la vie, même temporaire, exige une infinité d'installations techniques et d'équipements collectifs : l'utilisation temporaire de tous ces équipements et installations oblige à concevoir des solutions architecturales simples, économiques, facilement transformables et aménageables et surtout à trouver un système de construction qui accepte la diversification et la spontanéité de ces activités et, en même temps, assure l'unité de l'ensemble. Le logis de vacances, lieu de liberté familiale, se prolonge dans les équipements collectifs, lieu de la vie sociale. Ces deux éléments fondus au site naturel et conçus dans un esprit dégagé du conformisme de la vie quotidienne peuvent devenir générateurs d'une nouvelle qualité de loisirs."¹⁰

⁹ *ibid.*, page 107

¹⁰ G. Candilis, *op. cit.*, page 113.

¹¹ Jean Ballardur "La Grande-Motte dans l'unité touristique Grau-du-Roi/Palavas", *La Construction moderne*, n°3, 1969, page 38.

¹² Une importante documentation constituée notamment de ces précieux rapports a été déposée au GREGAU par M. Philippe Jouvin, collaborateur montpellierain de la Mission Racine de 1977 à 1986. Le GREGAU est le laboratoire de géographie urbaine de l'Université Paul Valéry. Ce fonds fort complet constitue pour l'auteur une source primordiale de renseignements.

Ce sont ces idées qui séduisent Abel Thomas. Dès lors, le plan d'aménagement est simple : alterner les zones d'urbanisation et de nature, garantir des vacances de qualité : on fixe pour cela un quota de 500 à 600 vacanciers à l'hectare de plage, dans la réalité 800 ! La densité des espaces bâtis est proportionnée à la capacité des plages¹¹. On assure la sécurité et le développement de la plaisance en créant 9000 postes à quai répartis dans douze ports à moins d'une journée de navigation l'un de l'autre, s'intégrant dans un plan d'aménagement plus

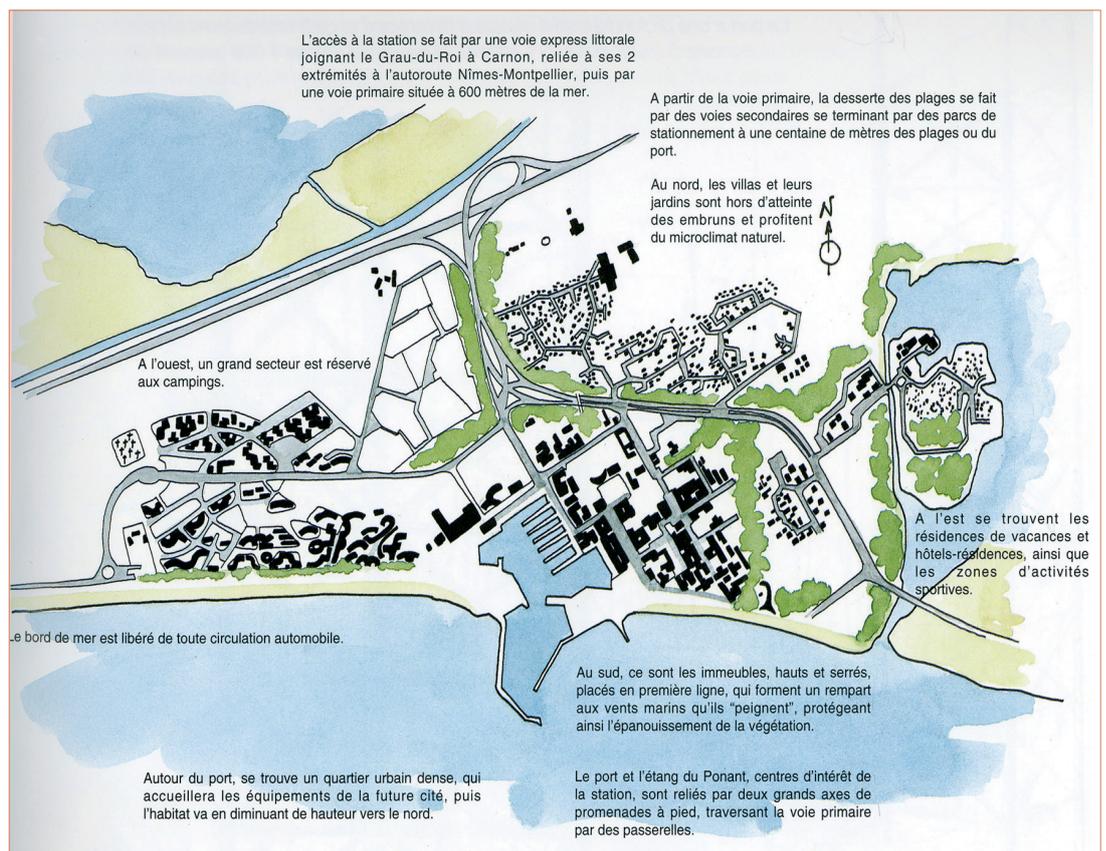
global d'une vingtaine d'abris, à moins de deux heures de navigation, afin de se prémunir des effets des entrées maritimes. La diversité de l'ensemble est garantie par le choix d'architectes aux sensibilités fort différentes. Enfin, une place est réservée au tourisme social : 25% des terrains lui reviendront dans les stations à créer. Après une enquête approfondie des conditions climatiques, de la flore, de la faune, des conditions de la circulation routière, de la navigation, il devint possible à partir de ce dossier presque exhaustif de renseignements, de conclure qu'il fallait traiter l'aménagement du littoral comme un ensemble avec son infrastructure routière, portuaire et balnéaire cohérente.¹²

La réalisation de ce plan est facilitée, dès l'abord, par le soutien des collectivités locales. Par exemple, Pierre Brousse, Sénateur et Maire radical valoisien de Béziers, est pour beaucoup dans la réussite du Cap d'Agde. L'absence de populations sur les sites choisis n'obligera pas à ménager les susceptibilités, à l'exception des possesseurs des typiques et précaires cabanes plantées sur les rivages.

Afin d'échelonner les travaux et les dépenses, deux stations dites prioritaires, Leucate-Barcarès et La Grande-Motte furent lancées. D'entrée de jeu, ce sont deux conceptions architecturales et urbaines différentes qui caractérisent les projets. Leurs concepteurs Georges Candilis, d'une part, et Jean Ballardur, d'autre part, abordent le problème d'une ville et d'une architecture de loisirs d'une manière résolument

opposée. L'une, La Grande-Motte, est une pleine réussite (exemplaire) parfaitement étudiée. L'autre, est encore, en 2005, un échec cuisant... même si le village grec de Candilis a encore de fervents admirateurs parmi les architectes contemporains. Au demeurant, l'attribution de ces deux unités de grande capacité situées aux deux extrémités de l'aire géographique de la Mission est quasi symbolique : à Jean Balladur, le Secrétaire de l'Agence d'urbanisme, les 24 kilomètres de littoral de l'unité touristique "Grau-du-Roi/Palavas", le "plus mauvais site" selon l'architecte... à Georges Candilis au faite de sa renommée et Président de cette agence, la part du lion : 22 kilomètres ininterrompus de littoral afin de créer une double station à l'américaine que, même les divisions adminis-

tratives des deux départements sur lesquels elle est implantée, ne peuvent dissocier : Port-Leucate et Port-Barcarès. Une émulation doit naître de ces deux projets. Leur éloignement doit également permettre aux masses de visualiser l'étendue du territoire à coloniser. En fait, avec les ambitions de la Mission Racine ce sont 180 kilomètres de plages inhospitalières qui sont concernés. Là où la végétation était désolante : ni verdure, ni arbres, mais des marécages abritant des colonies de moustiques. Là encore où il n'y avait presque rien : quelques cabanes de pêcheurs et tentes de touristes égarés entre mer et arrière-pays "écologistes" avant l'heure, découvrant les charmes du naturisme sauvage. En 2005 on a tendance à l'oublier, tant la réussite de La Grande-Motte s'impose



¹³Claude Thibault, *“L’aventure de La Grande-Motte”*, Paris, Bibliothèque de la construction, 1977.

Jean Ballardur, *“La Grande-Motte, l’architecture en fête ou la naissance d’une ville”*, Montpellier, Espace Sud ed., 1994.

¹⁴Claude Prelorenzo, Antoine Picon, *“L’aventure du balnéaire, La Grande-Motte de Jean Ballardur”*, Marseille, Parenthèses, 1999.

¹⁵Claude Prelorenzo, Antoine Picon, René Borruey, *“territoire, ville et architecture balnéaires, l’exemple de la Grande-Motte”*, *Les cahiers de la recherche architecturale* n°32/33, 3^e trimestre 1993, page 67.

¹⁶Ibid. Page 8.

¹⁷Dans les années cinquante, tout le monde connaît le village de Saint-Tropez; même sans jamais s’y être rendu. La presse populaire élabore une mythologie tropézienne connue de tous, en France et à l’étranger... La vie et les amours de Brigitte Bardot et d’autres personnalités en vue s’illustrent en clichés couleur dont l’arrière plan est invariablement le pont d’un voilier ou un canot Riva en acajou verni ancrés dans le port, un pastis dégusté à la terrasse de chez Sénéquier ou la pittoresque partie de pétanque de la place des Lices...

et qu’une moisson d’éloges, d’études érudites font florès. Et ce, depuis le somptueux portfolio de Jean Ballardur (*“l’architecture en fête”*) jusqu’aux travaux récents de Claude Prelorenzo et Antoine Picon¹³. A en croire ces derniers auteurs, La Grande-Motte serait l’exemple de la ville nouvelle du XXe siècle réussie. La station prendrait rang aux côtés de Brasilia et de Chandigarh...¹⁴ Un de leurs articles, publié en 1993, dans *“Les cahiers de la recherche architecturale”*, proposait une comparaison entre le tracé des voies de Deauville (ville nouvelle et balnéaire du XIXe siècle) et celui de La Grande-Motte. C’était bien sûr insister sur l’immense réussite de ces deux modèles¹⁵. Force est de leur donner raison. S’il convenait de modérer cet éloge, l’historien de l’art pourrait relever que le discours des différents auteurs reprend celui que l’architecte - homme de culture - a lui-même élaboré dès 1963, lors de la mise au point du projet, puis amplifié et ressassé par la suite : une sorte de mythologie laudative exempte de toute critique...

Mais se focaliser sur La Grande-Motte, c’est oublier les autres réussites immenses que sont le Cap-d’Agde de Jean Le Couteur et la Marina de Port-Camargue du même Jean Ballardur. C’est oublier, aussi, les succès en demi-teinte ou les échecs qui caractérisent les unités touristiques de l’Aude et des Pyrénées-Orientales : Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès et l’adjonction tardive de Saint-Cyprien. *“Un problème nouveau exige une architecture nouvelle. La diversité des sites et des activités demande une diversité architecturale.”* Une simple observation

nous démontre que les goûts, les préférences et les besoins des gens durant leurs vacances sont très différents.¹⁶ A La Grande-Motte, le décor du repos fut facile à planter : zones de faible densité aux abords de l’étang, espaces abondamment plantés, monochromie des matériaux, horizontalité des constructions. En revanche, il fut plus difficile de concevoir l’ambiance *“festive”* qui caractérise les quais des ports de Gruissan ou du Cap-d’Agde et ses venelles. Cette ambiance *“festive”* résulte du contraste des formes, des couleurs (contraste parfois violent) de la dissonance des lignes rompues, d’une modénature pittoresque, de la multiplicité des éléments qui constituent chacun des bâtiments, des éclairages violents, aussi. En fait, elle semble prendre sa source dans des archétypes éprouvés et enfouis dans la conscience populaire : le port de Saint-Tropez par exemple.¹⁷ L’écueil à éviter, faire une architecture plaquée, décorative là où l’on attend une architecture contemporaine prenant en compte les spécificités du béton.

A chaque protagoniste un rôle clairement défini. A l’État, les infrastructures : routes nationales, ports, reboisement de 2.200 hectares, démoustication et adduction d’eau. Les collectivités locales et les départements groupés au sein de sociétés d’économie mixte sont chargés de la viabilité des sols. Concessionnaires de l’État, ces sociétés d’économie mixte réalisent tous les travaux d’équipement : distribution de l’eau et de l’électricité, canalisations, assainissements, construction des édifices administratifs etc. Le secteur privé joue un

rôle éminent, la matérialisation architecturale des unités touristiques : immeubles collectifs, villas, villages, gîtes mais aussi installations sportives et campings.

Mais la réussite de l'aménagement de la côte repose sur pléthore d'études préparatoires et surtout sur les conceptions d'un architecte de réputation internationale, Georges Candilis, et l'étude minutieuse des conclusions de psychologues éminents dont les travaux trouvent ici leur application. *“L'aménagement du Languedoc-Roussillon est une réalité reconnue exemplaire par le monde entier, grâce à une équipe dynamique composée de responsables de l'administration, des élus locaux, des techniciens et, enfin, des architectes. Nous n'avons pas seulement construit des routes, des ports, des maisons, beaucoup de maisons, des cités entières pour les vacances, assaini les marécages, éliminé les moustiques, mais nous sommes parvenus à créer cette symbiose, tant souhaitée, entre un élément nouveau, le loisir, et la vie traditionnelle de cette région.”*¹⁸ Cette mutation, constatée par Georges Candilis, trouve partiellement son origine dans les écrits de médecins et psychologues qui, depuis la deuxième Guerre mondiale, insistent sur la nécessité physiologique des loisirs et des vacances. Les loisirs et les vacances deviennent une nécessité physiologique. Dans un de ses nombreux textes relatifs à la société de loisirs, l'architecte Georges Candilis rappelle que *“C'est dans cet esprit que Léline a créé des loisirs thérapeutiques. Ainsi, en URSS, les vacances s'appellent cures. Les travailleurs se remettent des fatigues de l'année et reprennent des forces pour produire un meilleur ren-*

*dement au travail.”*¹⁹ Cette nécessaire et nouvelle évolution de la société a été analysée par les sociologues, psychologues et les médecins dès les années cinquante. Ces travaux novateurs s'intègrent dans un ensemble plus général d'études entreprises depuis le début du siècle (vers 1920) par l'école de *“psychologie génétique”*²⁰ qui a multiplié les documents permettant une description minutieuse du comportement moyen de l'enfant puis de l'homme. A cette époque, en 1955-58, la sémiologie neuropathologique fait l'objet de descriptions de plus en plus détaillées par l'École de la Salpêtrière. Et la loi de Jakobson, qui décrit une hiérarchie fonctionnelle des activités de l'être humain, se trouve vérifiée par ces nombreuses observations cliniques qui montrent que la déstructuration des fonctions suit l'ordre inverse de leur acquisition, les plus complexes étant les dernières acquises et les plus fragiles²¹. Ceci accrédite la théorie naissante du célèbre psychologue suisse Jean Piaget, qui, à la même époque, assimile le développement de l'individu humain au développement phylogénétique²². Cette évolution naissante vers l'ère des loisirs, sociologues, psychologues et médecins la considèrent comme le nécessaire contrepoint d'un monde du travail sans cesse et davantage déshumanisé, contraignant et traumatisant... Parmi les travaux des médecins qui se penchèrent sur la nécessité d'une société récréative, ceux du Professeur Paul Sivadon font référence. Il est Professeur de psychiatrie médicale de l'Université-Libre de Bruxelles et directeur de l'hôpital Marcel-Rivière. Dans un article, il explique combien dans

¹⁸ IFA fonds Candilis 234 Ifa 318/1. *“Loisirs. chapitre 10. Languedoc-Roussillon : les loisirs pour le plus grand nombre. Page 9.*

¹⁹ IFA fonds Candilis, 234 Ifa 318/1 *“ chapitre 10. Languedoc-Roussillon : les loisirs pour le plus grand nombre ”. Page 7.*

²⁰ *terme aujourd'hui désuet et remplacé par celui de “psychologie du développement”*

²¹ *Ces renseignements nous ont été fournis par Mme Martine Barbeau, Pédo-Neuro-Psychologue à l'hôpital Robert Debré, à Paris.*

²² *Cette théorie trop parfaite et harmonieuse, proche de celle de l'évolution des espèces de Darwin sera battue en brèche à partir des années 1975 et totalement abandonnée au début des années 1990.*

la hiérarchie fonctionnelle de l'individu, des fonctions originales, récentes et fragiles sont devenues génératrices de fatigue nerveuse.²³ Il explique pourquoi le loisir devient dès lors une fonction vitale. En voici la substance : *“Cette évolution vers une autonomie accrue dans un monde plus vaste, plus complexe et surtout plus mouvant, exige la mise en oeuvre de fonctions originales, que le sujet doit élaborer et modifier à chaque instant. Ces fonctions récentes et fragiles, elles-mêmes complexes et non encore automatisées, sont grandes consommatrices d'énergie émotionnelle, et par là, génératrices de fatigue nerveuse. Ce régime fonctionnel ne peut être maintenu longtemps sans dommage. Il doit être suivi de périodes de détente, caractérisées par le retour à des activités plus automatiques, soit par le repos²⁴. La civilisation des loisirs ne sera pas une époque où le travail aura cédé la place à l'oisiveté. Ce sera un temps où l'activité humaine sera rythmée par l'alternance des activités de haut niveau et des activités de détente...”*²⁵. En conséquence, le loisir se définit comme un désengagement par rapport à une contrainte, une obligation, une monotonie, une lassitude qui provient de la permanence des excitations. Aucun être humain ne peut supporter d'être toujours dans la même situation. Dès lors se trouve justifié le besoin de dépaysement recherché par nos contemporains, lorsqu'ils sont en vacances. Dans une interview publiée dans un numéro thématique consacré aux loisirs de *“l'Architecture d'Aujourd'hui”*, sous le titre *“L'évolution biologique de l'homme”*, le Professeur Sivadon explique que *“Ce dépaysement, on l'obtient sur le plan de la régression temporelle, on l'obtient aussi dans*

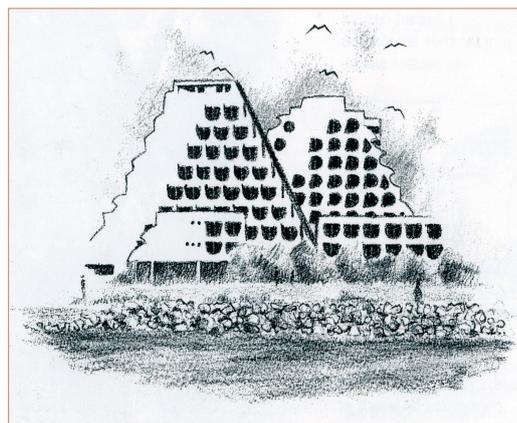
la progression, dans le rêve de choses inattendues, inhabituelles. Les éléments naturels, essentiellement la mer et le soleil sont sécurisants, ils sont à l'origine de toute vie, de la rencontre du soleil et de certains éléments biologiques dans la mer...” La réussite de l'étrange Grande-Motte, du dépaysement néo-régionalisme du Cap-d'Agde, l'échec du fonctionnalisme doctrinaire de Georges Candilis à Port-Leucate-Barcarès s'expliquent vraisemblablement par les mécanismes psychologiques analysés, depuis les années cinquante, par le professeur Paul Sivadon et l'Ecole de la Salpêtrière. Il convient de se souvenir que, dans les années soixante, les manifestations prégnantes d'une architecture de loisirs et de dépaysement sont les paillotes du *“Club Med”*, pour les classes moyennes, les luxueuses villas-rochers de Burini Vicci tapies au raz des flots ou auberges troglodytes de Karim Aga-Khan en Sardaigne ou futuristes de Häusermann et le décor futuriste de Nicolas Schöffer pour le Voom-Voom, la célèbre discothèque de Saint-Tropez, pour les nantis. On a fait, sur la côte Sarde, un cadre pour des gens ayant trop d'argent et sachant qu'ils ne risquent rien par manque de moyens financiers, il fallut donc introduire quelque chose qui les étonnât. Nous retrouvons les mêmes particularités dans l'élaboration des stations de la Mission Racine, adaptées à la psychologie spécifique des classes moyennes et laborieuses, population visée par le projet. Dans *“l'Architecture d'Aujourd'hui”*, le Professeur Paul Sivadon préconise les formes étonnantes de l'architecture afin de procurer la détente aux vacanciers²⁶. A la question *“certaines formes*

²³B.P. Revue, Anvers, N° 23. page X.

²⁴ibid.

²⁵ibid.

sont-elles plus aptes que d'autres à déclencher une sensation de détente ?", le psychiatre répond qu'il y a des lignes qui sont sécurisantes parce qu'elles correspondent à des schèmes inscrits dans notre système nerveux, mais si on n'utilisait qu'elles on s'endormirait. Il faut produire des effets de contraste. C'est ce qui se dégage du cadre habituel de vie qui entraîne la détente. Des techniciens qui vivent dans des usines parallélépipédiques ont besoin de retrouver la paillote, la hutte, etc. Dès lors, pour les citadins, habitués à vivre dans des volumes à angles droits, les formes courbes ont une valeur toute particulière : l'urbanisme et l'architecture dits de loisirs doivent être à l'opposé de ce que les villes sont devenues. Ces préoccupations médicales rencontrent la vision de Candilis qui apparaît comme le spécialiste de l'architecture des loisirs. "Un problème nouveau exige une architecture nouvelle. La diversité des sites et des activités demande une diversité architecturale, afin que s'épanouisse un nouveau milieu humain en harmonie avec les merveilleux éléments offerts par la nature"²⁷ ... "L'homme consciemment ou inconsciemment choisit ou oriente ses loisirs pour se dépayser, sortir du quotidien, faire autre chose et aussi rétablir un équilibre psychique et physique détérioré par les tensions qui résultent des activités obligatoires de la vie de tous les jours"²⁸. Un autre aspect du loisir est d'apporter l'équilibre psychique. "Les préférences et les besoins des gens durant leurs vacances sont très différents. Ceux qui vivent isolés toute l'année, soit en raison de leur travail, de leur lieu de résidence ou de leur âge, tentent pendant les vacances de se grouper, recherchent les activités collectives et l'animation. Ils ont



La Grande Motte du levant : pyramides dressées

besoin de distractions et de divertissements pour porter remède à l'ennui de leur vie quotidienne. Certains prétendent justifier le camping qui envahit les côtes pendant le mois d'août par ce besoin de promiscuité. Par contre, ceux qui sont éprouvés et fatigués par le poids excessif d'un travail pénible, préfèrent pour la plupart l'isolement, le calme, le repos, dans le cadre de la nature".²⁹

C'est pour parvenir à ce résultat idéal qu'une équipe d'architectes, d'urbanistes et d'un architecte-paysagiste se trouve donc composée. Ses membres en sont Jean Balladur, Georges Candilis, Jean Le Couteur, Raymond Gleize, Edouard Hartané, Pierre Lafitte, Henri Castella et Elie Mauret. Cette équipe se constitue en véritable centre de recherches et échafaude une authentique doctrine sur le sujet du tourisme populaire et de l'aménagement littoral. Le Plan d'Urbanisation d'Intérêt Régional (P.U.I.R.) en est l'exact reflet. Compte tenu du changement d'échelle, quels doivent être les composants qui structureront la station balnéaire de demain ? Quels sont les besoins de la masse ? Quelles sont ses attentes ? quelles activités pratique-t-elle ? Quelle méthode

²⁶ *ibid.* page 5.

²⁷ IEA fonds Candilis, 234 Ifa 318/1 "chapitre 10. Languedoc-Roussillon : les loisirs pour le plus grand nombre". Page 7.

²⁸ *ibid.*

²⁹ *Ibid.* Page 8.

adopter pour gérer un “urbanisme opérationnel” à l’échelle d’une région?... Dès lors, la connaissance des modèles possibles devient une priorité. Ce sont : les opérations concertées pour la création de stations d’altitudes dont la méthode de maîtrise des terrains, les plans-masse et les partis esthétiques s’élaborent vers 1960. On pense immédiatement au travail pionnier de Charlotte Perriand et aux propositions de cette dernière, associée à Candilis, Josic, Woods mais aussi Suzuki et Prouvé pour le concours de la “Vallée des Bellevilles”, en 1962. Le concours prévoit déjà, pour partie, des Villages Vacances Tourisme. Outre la conception d’une station fonctionnaliste, ils repensent les fonctions des différents types d’habitats et des divers genres d’équipements de loisir, afin de les rendre attractifs et même utilisables... en été. Leur projet est très remarqué, mais déclaré hors concours. “Les Ménuires” station de 25.000 lits (première tranche de la Vallée des Bellevilles) sera construite par Douillet, Maneval, Caplain, Geudelin, Cottard et de Villers. Sur la durée du IV^{ème} et du V^{ème} Plan, ce sont plus de trente stations de montagnes qui ont ainsi été créées.

Elles sont toutes d’une certaine importance. Compte tenu des investissements lourds à réaliser pour la viabilité, les équipements du domaine skiable et les frais inhérents à leur fonctionnement, le seuil de rentabilité de toutes ces stations est fixé à 5000 lits minimum. C’est donc un travail de “colonisation” des Alpes très comparable à celui entrepris dans le Languedoc-Roussillon qui s’élabore, à la même époque. Avoriaz, dont l’architecture

originale est maintenant bien connue et appréciée, Flaine, l’Alpe-d’Huez, Les Arcs, chers à Charlotte Perriand, le Corbusier... sont autant de réussites magistrales³⁰.

A l’A.A.L.L.R. on étudie aussi des modèles étrangers de stations balnéaires, “afin d’éviter les erreurs” dit-on ; mais également afin d’étudier les réponses au tourisme de masse, de l’Espagne à Israël et à la Mer Noire. Au Nord de Constantza, dont elle est la proche voisine, Mamaia est la plus importante et la plus originale parmi les nouvelles stations roumaines. Elle est le symbole de l’aménagement littoral roumain.

Ses architectes sont L. Stadecker et A. Culescu, oeuvrant sous l’autorité du coordinateur et Architecte en chef de l’opération, C. Lazaresco. Mamaia s’étend sur plusieurs dizaines de kilomètres, sur une bande de sable large de 300 mètres qui sépare la mer d’un lac d’eau douce. C’est aussi l’interprétation de modèles de cités de loisirs de Californie et de Floride (Fort Lauderdale et la Golden coast en particulier) tournées vers la pratique du nautisme qui commence à toucher une large frange de la population française, avec une forte demande d’anneaux d’amarrage. Avec le développement du nautisme, les urbanisations balnéaires se doivent d’offrir l’attrait d’une station balnéaire (parfois ostentatoire) et l’animation d’un port de plaisance de préférence typique. C’est croit-on la clef de la réussite. Le modèle de référence qui s’impose est Saint-Tropez dont Brigitte Bardot, Vadim et quelques autres entretiennent l’image de “dolce vita”. D’ailleurs, les références

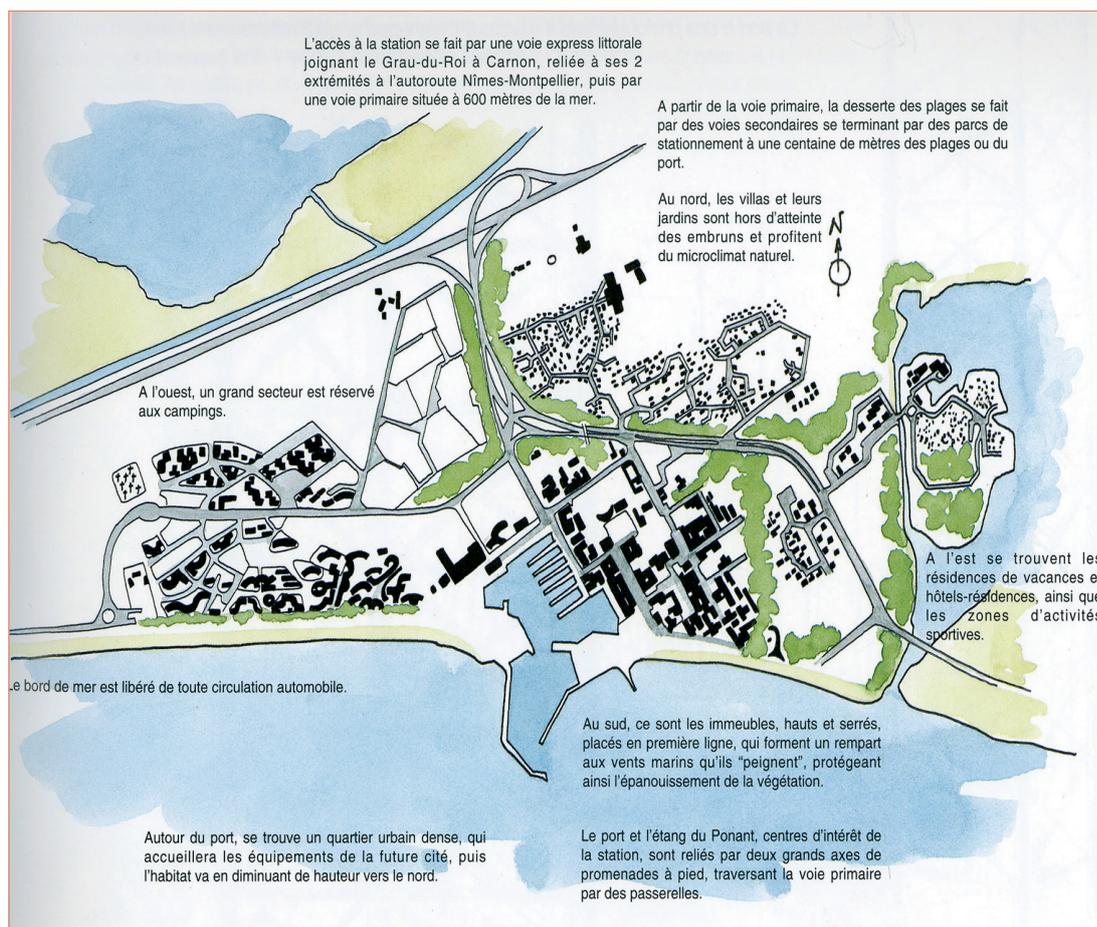
³⁰Le numéro spécial “constructions en montagne” d’“Architecture d’Aujourd’hui” N° 126 juin/juillet 1966 fait le tour des réalisations françaises et étrangères.

au port de Saint-Tropez et aux proportions de la place Saint-Germain-des-Prés à Paris, sont les constantes des entretiens avec les membres de l'A.A.L.R. rencontrés lors de l'élaboration de la thèse d'Habilitation à la Direction de Recherches de l'auteur.

Parmi les études commandées par la Mission, vers 1964, l'une d'elles a pour objet l'examen du développement de trois stations touristiques nouvelles : Bénidorm en Espagne, Lugano en Italie et Le Lavandou-Cavalaire dans le Var. Cette précieuse étude a permis aux architectes de l'A.A.L.R. de profiter de l'expérience acquise ailleurs. C'est de la synthèse de toutes

ces observations que doit sortir le profil idéal de "la ville de loisir du Plus Grand Nombre".

Pour l'architecture, la Mission désigne un Architecte en chef pour chaque station touristique. A charge pour lui de créer un plan d'urbanisme d'ensemble et un parti architectural de nature à plaire aux estivants. La banalité étant exclue, la séduction est recommandée. Après tout, l'objectif n'est-il pas d'offrir mieux que la Côte d'Azur et le pitoyable et uniforme mur de béton de la Costa-Brava ? Comme l'ont démontré Claude Prelorenzo et Antoine Picon, la Mission remet à l'honneur la fonction d'Architecte en chef, alors



tombée en désuétude et sujette à caution...³¹. Tout projet de construction doit être soumis à son visa préalable. Chaque constructeur a le choix de son architecte d'opération, mais il ne peut construire qu'un projet ayant reçu le visa de l'Architecte en chef. Ce dernier, afin de démontrer le style architectural qu'il veut conférer à "sa" station, a le droit d'être l'architecte opérateur de 10% des hébergements projetés... à titre de démonstration.

C'est par le biais de l'atelier d'architecture de la Mission baptisée A.A.L.R. que l'Etat, une fois son oeuvre accomplie, garde la main mise sur l'architecture. L'Etat garde ainsi un regard sur le développement des futures unités touristiques.

Un littoral d'un autre type peut enfin naître. Les architectes sont donc investis d'une tâche exaltante, d'une sorte d'oeuvre totale. En effet, ils doivent élaborer une doctrine générale et concevoir le plan régional (le P.U.I.R.). Puis travailler à l'échelle d'une unité touristique définie, dessiner le plan-masse d'une nouvelle station. Enfin, dans ce cadre, ce qui représente la face apparente de leur travail : élaborer l'urbanisme et l'image d'une ville nouvelle, construire les bâtiments publics (le plus souvent) ainsi qu'une partie du bâti privé. Enfin, veiller au respect par les constructeurs du cahier des charges par eux élaboré... L'ensemble de cette tâche représente le meilleur de ce qu'un architecte peut espérer. On comprend dès lors l'attachement quasi-viscéral de Jean Balladur ou de Jean Le Couteur pour "leur" oeuvre.

Le plan-masse de chaque station ainsi que le

règlement d'urbanisme qu'élaborent les architectes en chef sont arrêtés par la Mission, en accord avec la commune. Une fois la décision prise, ces documents sont adressés au Préfet qui les revêt de sa signature, les authentifiant et leur donnant une date certaine. Tout projet de construction est soumis à l'obtention d'un permis de construire. Celui-ci doit être approuvé par l'Architecte en chef de la station avant d'être adressé au Directeur Départemental de l'Équipement. Celui-ci doit obligatoirement délivrer un permis conforme aux dispositions du plan et du règlement d'urbanisme spécifiques. Ces permis correspondent, en outre, aux différents lots définis par l'Architecte en chef et vendus par la société d'économie mixte, en conformité avec le zonage arrêté³².

L'agence d'urbanisme pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon est animée par Georges Candilis (directeur) et Jean Balladur (secrétaire). Jean Le Couteur, Henri Castella, Raymond Gleize, Edouard Hartané, Pierre Lafitte, Marcel Lods, Elie Mauret et Francisco Lopez en sont les chefs d'agence. En fait, les architectes retenus élisent, parmi eux, leur Président et leur Secrétaire général. Leurs votes se portent sur Georges Candilis. La culture, l'éloquence et la facilité de plume de Jean Balladur le désignent naturellement au poste de Secrétaire.

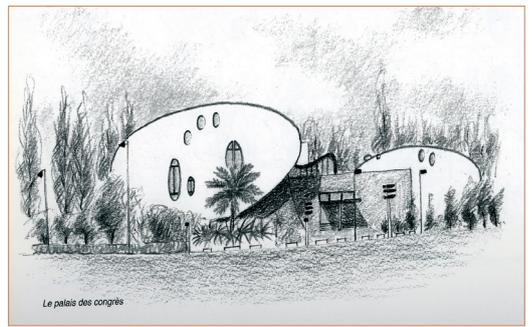
Ensemble, tous les architectes mettent au point le fameux Plan d'Urbanisme d'Intérêt Régional (P.U.I.R.).³⁴

Georges Candilis (1913- 1995) est le président

³¹ Claude Prelorenzon Antoine Picon, "L'aventure du balnéaire..." *op. cit.* p. 76. En effet, la notion d'Architecte-en-chef est liée au contexte de la Reconstruction. Alors qu'en Allemagne, aux Pays-Bas et en Angleterre on tirait parti des destructions pour remodeler les villes et les adapter aux contraintes techniques modernes, en France, l'Administration et ses architectes-en-chef apparaissent rétrogrades par l'absence de prospective dans la définition des objectifs et l'absence d'un dessein proprement urbanistique, même si sporadiquement des réussites essentiellement architecturales sont à distinguer.

³² L'ensemble de ces dispositions est expliqué par Henri Barisot, *Op. cit.* page 9-11.

de l'atelier d'urbanisme. Sa personnalité marquante et sa carrière doivent ici être évoquées, afin de comprendre combien ses idées générales se sont imposées auprès de ses confrères. Il a joué un rôle prépondérant dans le développement de l'architecture des années 60 à 80, où il a insufflé un esprit novateur à la pratique architecturale et urbaine, “courante” et “de loisirs”. D'origine grecque mais né à Bakou, en Sibérie, Georges Candilis fait ses études secondaires à Athènes ; il intègre l'École Polytechnique Spéciale d'Athènes pour devenir “architecte-ingénieur”. Il obtient son diplôme en 1936 et y enseigne, en qualité d'Assistant. Au cours de ses études, en 1933, il assiste aux sessions des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) d'Athènes (celui de la célèbre “Charte”) et y rencontre Le Corbusier. A la suite du congrès, des architectes et des étudiants créent la section grecque des CIAM ; G. Candilis y adhère. La guerre suspend son activité professionnelle. Comme de nombreux intellectuels, la guerre civile grecque précipite son départ pour la France, en 1945. Après un bref passage dans l'agence d'André Lurçat, il entre en 1946 chez Le Corbusier. Georges Candilis va devenir le correspondant des CIAM à l'Architecture d'Aujourd'hui³⁵. Dans l'agence du 35 rue de Sèvres, avec Shadrach Woods³⁶, Candilis suit le chantier de la “Cité Radieuse” de Marseille, dès 1948. En 1951 à l'achèvement du gros oeuvre, grâce à Vladimir Bodiansky, l'ingénieur de cette unité d'habitation, Candilis et Woods vont en Afrique du Nord et se chargent, avec Henri Piot, de la direction de l'ATBAT-Afrique. L'ATBAT, l'Atelier des



Le palais des congrès

Bâisseurs, avait été fondée en 1947 par Le Corbusier, Vladimir Bodiansky, André Wogensky et Marcel Py. Candilis et Woods dirigent l'ATBAT Afrique jusqu'en 1954, date du retour de Candilis à la centrale française de l'ATBAT, à Paris. Il y rencontre Alexis Josic. De sa rencontre avec la “personnalité exceptionnelle” de Michel Ecochard, l'urbaniste en chef du Protectorat³⁷, et de cette expérience africaine, Candilis retient une nouvelle vision de l'urbanisme et de l'architecture. Marqué par les bidonvilles, les identités plurielles des juifs, des arabes et des “pieds noirs”, des notions récurrentes telles “architecture du plus grand nombre”, “identité” et “nombre” enrichissent son vocabulaire architectural et générèrent de nouveaux types de logements sociaux. Ils sont conçus avec son associé S. Woods.

Ces “types” s'intitulent “Nid d'abeille” ou “Sémiramis”. Le type “Nid d'abeille” est un moyen très simple d'articuler la surface extérieure des bâtiments. Dans les logements sociaux réalisés par Candilis à Oran en Algérie, par exemple, cette expression prend la forme de patios individuels sur lesquels ouvrent les fenêtres de chacun des logements en duplex. Le patio procure une articulation volumétrique intéressante, tout en répondant aux spécificités

³³Entretien avec Jean Le Couteur, 6 avril 2001.

³⁴Noémie Lesquins, “Jean Le Couteur” *Colonnes* N°12 octobre 1998. page 26

³⁵Alison Smithson et Team 10, Georges Candilis se souvient in “Architecture d'Aujourd'hui”, N° 290, décembre 1993. Candilis explique qu'il assistait à toutes les réunions préparatoires des CIAM dans le bureau de Le Corbusier.

³⁶Woods est Américain. Il est né le 30 juin 1923 à Yonkers, dans l'État de New-York. Il étudia le Génie Civil à l'Université de New-York ; en 1945, il alla à Dublin, au Trinity Collège où il étudia la littérature et la philosophie. Il se consacra à l'architecture en 1948.

³⁷Candilis fonde avec Michel Ecochard le “Groupe Gamma” Groupement des Architectes Modernes Marocains, la section marocaine des CIAM

de l'habitat musulman replié sur l'intérieur, a priori sans vue extérieure. La superposition, l'étagement de ces patios créent un effet visuel intéressant. De cette expérience seront redevables les plans des maisons à patios, les terrasses (certes ouvertes) et les plans des appartements en duplex des immeubles à 45° de Leucate-Barcarès. Dès 1953, Candilis participe aux travaux d'un groupe d'architectes officiellement nommé Team X en 1956, lors de la préparation du 10ème CIAM³⁸. Reyner Banham, Alison et Peter Smithson font entendre leur voix et contestent l'indifférence au contexte en matière de construction. Pour les Smithson et Reyner Banham, le formalisme de l'ancienne génération est trop simpliste ; ils prennent en compte les changements survenus dans le monde et contestent les "aspects mécaniques de l'ordre", au nom de l'existence d'un "nouvel esprit". L'influence de Team X sur la fin de l'épopée des CIAM est déterminante, Candilis y joue un rôle prépondérant. Sa participation au projet (non retenu mais abondamment commenté) au concours de la vallée de Belleville, en 1962, retient aussi l'attention. Son "Grand Prix" d'architecture aussi. Ses conférences et ses nombreux écrits témoignent de sa vision à long terme propre à convaincre les dirigeants de la Mission³⁹.

Ce que Candilis retient dans le projet d'aménagement, ce sont les grands espaces vierges et la possibilité d'associer la mer et les différents plans d'eau intérieurs, afin de favoriser les sports nautiques. Le principe du respect des espaces naturels qui font l'originalité et la beauté du paysage languedocien est arrêté dès

cette phase d'étude. "Entre les unités touristiques ainsi délimitées se situent tantôt des zones que leur beauté naturelle, leur faune ou leur flore ou que les monuments qu'elles possèdent entraînent à protéger rigoureusement...".⁴⁰ Pragmatiques, les urbanistes envisagent également "...des zones d'équipement touristique complémentaire, n'exigeant pas de lotissement et n'attirant qu'une faible densité de population : hôtel, motel, restaurant, camping de qualité etc...". Un premier rapport émanant de l'A.A.L.R. proposait de retenir sept unités touristiques, non compris le secteur de côte rocheuse des Pyrénées-Orientales.⁴¹

Au sein de l'A.A.L.R. les architectes établissent une modulation des responsabilités adossée à une échelle correspondante de tâches à entreprendre :

- L'ensemble du plan, c'est-à-dire la globalité des 180 km de côte est de la responsabilité de l'ensemble de l'équipe. A cet échelon, on traite tous les problèmes liés à un ensemble aussi important, notamment la liaison de cette entité avec l'ensemble du territoire et l'Europe.

- Le second niveau correspond au sous-ensemble d'un groupement de stations et de son potentiel touristique. La responsabilité, à cet échelon, relève de l'ensemble de l'équipe mais un rapporteur, membre de l'équipe, réalise les études.

- Le niveau suivant correspond aux différentes zones d'action directe. Les études sont menées sous l'autorité d'un membre de l'équipe préalablement désigné : la Grande-Motte/Baladur ; Agde/Le Couteur ; Embouchure de l'Aude/Castella et Lafitte ; Gruissan/Gleize

³⁸ dont feront partie Candilis, Woods, Jaap Bakema, Aldo Van Eyck, Shadrach Woods, Alison et P. Smithson, John Voelcker, Howell et Guttman.W

³⁹ Vers le début des années quatre-vingts, Candilis abandonnera une partie de ses activités en France à certains de ses collaborateurs. Il vivra principalement en Grèce, alternant son séjour de voyages en France. Il ne se désintéressera pas de l'architecture et sera un "membre actif" de l'Académie Internationale d'Architecture, un organisme qu'il animera jusqu'à son décès, à Paris, en 1995.

⁴⁰ Pierre Racine et Pierre Raynaud, *Op cit.* page 7.

⁴¹ Henri Bariseel, *op. cit.* page 27.

et Hartané ; Barcarès/Candilis.

- Les études particulières, mais générales, sont confiées à un membre de l'équipe qui les mène en collaboration avec un représentant de l'administration compétente : paysages et boisement, Elie Mauret et les Eaux & Forêts ; ports de plaisance, le Couteur et Service Maritime ; routes, Lafitte et Ponts & Chaussées (en fait c'est Jean Ballardur qui mène à bien l'étude) ; liaison avec l'arrière-pays, Marcel Lods.

Dans le paragraphe "*approche*" du P.U.I.R., l'A.A.L.R. donne l'échelle de l'œuvre à entreprendre : "*Le plan...couvre 180 km de côte...*

"Sujet immense..."

"Problème à l'échelle de notre temps jamais encore traité

"Il faut refuser la tentation de raisonner sur 180 km comme sur 10 ou 1.

"L'échelle est trop grande pour être saisie par intuition directe.

"Procéder par comparaison

"Raisonner par analogies

"Trouver ressemblances et dissemblances qui conduisent à imaginer la structure qui " convienne à l'ensemble aussi bien qu'au détail..."

Après l'acceptation du plan-directeur par le Gouvernement, la Mission a désigné le ou les architectes responsables de chacune des unités touristiques. Le rôle des différents architectes est donc clairement défini. Jean Le Couteur, par exemple, est investi de plusieurs missions particulières. Ce sont l'étude de la navigation de plaisance, l'aménagement de l'unité touristique du Bassin de Thau (plan d'urbanisme di-

recteur (P.U.D.) du Cap d'Agde, de Marseillan, Mèze, Frontignan, Sète, Bouzigues et l'étude de l'isthme des Onglous) ainsi que l'aménagement touristique du Cap d'Agde.

Enfin, en 1980, il est chargé d'étudier la possibilité d'urbanisation de l'embouchure de l'Aude⁴². Les cinq unités touristiques et leurs architectes sont les suivants :

- Leucate-Barcarès, 100.000 lits touristiques, Georges Candilis

- La Grande-Motte, 50.000 lits, Jean Ballardur

- Le Cap d'Agde, 50.000 lits, Jean Le Couteur

- Gruissan, 50.000 lits, M. Gleize et H. Hartané

- L'Embouchure de l'Aude, 50.000 lits, P. Lafitte et J. Castella.

L'efficacité des études et leur sérieux conditionnent la rapidité d'exécution des projets. 1965 marque le début effectif des travaux dans les deux stations prioritaires ; mise en état des sols, construction et amélioration des routes, création des ports, reboisements, premiers travaux de génie sanitaire voient le jour. Parmi l'ensemble des travaux préliminaires effectués, deux études revêtent une importance particulière. La première est vitale par son aspect stratégique sur le désenclavement des unités touristiques : l'étude du réseau routier. La seconde correspond à la finalité des stations nouvelles : promouvoir le nautisme populaire.

Au sein de l'équipe d'architectes-urbanistes, c'est Jean Ballardur qui est, de fait, chargé de l'étude du réseau routier et de son tracé.

⁴²*ibid.*

Jusqu'à l'inauguration de la voie littorale rapide Carnon/Aigues-Mortes, le 8 juillet 1968, l'architecte a travaillé en liaison avec Roger Vian, Ingénieur des Ponts-et-Chaussées détaché auprès de la Mission. Un réseau routier maîtrisé constitue une garantie de succès de l'entreprise : 70% des vacanciers viendront au moyen de leur automobile...et l'utiliseront pour se déplacer. On calcule le trafic sur la base d'une automobile pour quatre estivants. Dès lors, les "aires de stockages" dans les stations ont une superficie de 23M²/automobile. L'option de la desserte des nouvelles stations "en pente" à partir d'un boulevard de desserte (voie primaire idéalement située à six cents mètres du rivage) est systématiquement privilégiée. Seule port Leucate-Barcarès déroge partiellement à cette "règle", au grand dam de Georges Candilis à Leucate. Néanmoins, la notion de "boulevard de bord de mer" est toujours bannie. Aucune voie littorale séparant les habitations de la plage n'est acceptable. Les rues en pente aboutissent à des parkings agréablement aménagés. Dans une vision très moderne de l'urbanisme, l'A.A.L.R. évacue toute circulation automobile, nuisible à la tranquillité et à la sécurité des résidents.

Pour le Languedoc-Roussillon on veut créer un nouveau style de stations balnéaires orientées vers la navigation de plaisance et la pêche sportive. Dans le cadre de la mise au point du P.U.I.R., Jean Le Couteur, breton de naissance, marin depuis sa tendre enfance et possesseur de voiliers de croisières semble l'homme de la situation. Il doit étudier l'implantation des

ports sur le littoral, quantifier les besoins et réfléchir sur les moyens à mettre en oeuvre pour sécuriser la navigation de plaisance dans le Golfe du Lion, alors pratiquement inexistante. Son expérience de marin et ses amitiés dans le milieu de la voile (notamment avec le fondateur de la renommée École de voile des Glénans) sont les gages d'une réflexion efficace. Rappelons que l'étude et la création d'une chaîne de ports de plaisance est un des traits les plus originaux de la Mission. L'architecte rend donc une étude minutieuse en janvier 1967. Il étudie les caractéristiques de la côte. Vers l'Espagne, la côte rocheuse offre la possibilité d'aménager des ports en eau profonde.

Il affirme la nécessité de créer un grand port de "yachting" international, relais vers l'Espagne. Sur la côte sablonneuse, l'implantation de ports et leur entretien se heurtera à des difficultés onéreuses dues à l'ensablement de leur embouchure, quelle que soit leur importance. Il propose de développer les ports plutôt que de les multiplier. Les "graus" apparaissent comme des abris intéressants avec la possibilité d'implanter des quais le long des rives. L'objectif, c'est 40.000 bateaux, dont un quart seulement demanderait l'utilisation d'un port. Parmi ces ports, certains pourraient recevoir 1000 ou 2000 bateaux : La Grande-Motte, Cap d'Agde, Embouchure de l'Aude, Leucate-Barcarès et Saint-Cyprien. Les autres auraient une contenance de 400 à 800 unités. Port-Camargue et Carnon viendront se greffer plus tardivement sur ce schéma.⁴³

Dans l'esprit des architectes, l'application du P.U.I.R. doit être suffisamment souple pour

intégrer les besoins qui se définissent au fur et à mesure, le temps passant. Le P.U.I.R. est à l'inverse absolu de l'urbanisme d'interdiction qui a si longtemps prévalu en France. C'est une manière dynamique et moderne d'aborder un chantier d'une aussi grande envergure. Seul, le respect de la cohérence des infrastructures et des options fondamentales s'impose dès lors. Notons que l'esprit même du P.U.I.R. semble répondre à la doctrine de l'urbanisme fonctionnel de la "Charte d'Athènes" : *"Un plan de région remplacera le simple plan municipal"*⁴⁴ ... *"Le programme sera dressé sur des analyses rigoureuses faites par des spécialistes"*⁴⁵. Pour la ville, *"Qui pourra prendre les mesures nécessaires pour mener à bien cette tâche, sinon l'architecte qui possède la parfaite connaissance de l'homme, qui a abandonné les graphismes illusoire et qui, par la juste adaptation des moyens aux fins proposées créera un ordre portant en soi sa propre poésie"*⁴⁶.

Au sein de l'A.A.L.R. sont clairement exprimés le refus des utopies et l'humanisation de l'architecture, dans le respect des acquis de la modernité.

En matière d'architecture, comme en matière d'urbanisme, Georges Candilis aime à théoriser. Selon lui, il est impossible de prétendre qu'il existe un stéréotype d'architecture de loisirs. Chaque cas doit avoir sa propre expression qui dépend du but, du site, des moyens. Cette diversité doit permettre le libre choix des individus. Les différentes stations nouvelles répondent à ces objectifs. De l'urbaine Grande-Motte à la populeuse unité de Leucate-

Barcarès, toutes les variations modernes sont exploitées. A chaque segment de "clientèle" potentielle du littoral correspond un esprit architectural qui dès lors, se justifie pleinement. L'étude de l'architecture des stations nouvelles est passionnante. S'y trouvent concentrés tous les savoir-faire techniques d'une époque (voiles de béton, préfabrication, etc.) et des partis généraux si différents, dessinés entre 1963 et 1970 mais appliqués plus tardivement, d'où un décalage stylistique intéressant. Un exemple : le Palais des Congrès de La Grande-Motte est un édifice fonctionnel, d'une rare plasticité à la manière d'une sculpture de Brancusi ou de Calder, construit en 1981. Il semble pourtant issu d'une bande dessinée "avant-gardiste"⁴⁷ de la fin des années cinquante.

Dans les stations nouvelles, on trouve des bâtiments publics exprimant l'idéal de chacun des architectes en chef et leur 10% exemplaire de l'hébergement. On trouve aussi un traitement raffiné des sols et du mobilier urbain au Cap-d'Agde où Le Couteur confie le traitement des espaces publics pavés de basalte local et de terre cuite au sculpteur Henri Martin-Granel.

L'épineuse question du "style" doit maintenant être soulevée. Les options de Jean Balladur ont largement été débattues. Candilis tente d'imposer, à la fois, un style néo-corbuséen mélangé de culture grecque. C'est l'architecture traditionnelle, sans nostalgie mais pas sans charme, qui posera problèmes aux modernes doctrinaires. Les partis-pris ne sont pas arrêtés dès les origines. Le parti initial peut être radi-

⁴³P.U.I.R. reproduit in *La Construction moderne n°3, 1969 page 38.*

⁴⁴*Le Corbusier, "la Charte d'Athènes", Paris, Éditions de Minuit, 1957. page 82.*

⁴⁵*ibid. page 86.*

⁴⁶*ibid. page 87.*

⁴⁷*Pour les "enfants du baby-boom", son architecture évoque celles qui constituent l'arrière-plan des aventures de Spirou, Fantasio et du Marsupilami...*

calement modifié. Le nom de Jean Le Couteur est ici attaché à la plus “languedocienne” des stations nouvelles. Ses propositions architecturales ne furent pas toujours dans cet esprit. On connaît les extrapolations de Paris-Match, d’un délirant futurisme, sur la station qu’il projetait d’édifier sur “l’Isthme des Onglous”⁴⁸. Ses propres dessins sont passionnants. De même, le parti “moderne” initialement étudié pour Le Cap-d’Agde. Dès le lancement de l’ilot-pilote du Port-Saint-Martin, Le Couteur revendique une architecture qui réponde aux aspirations du public, une architecture qui “se mettrait en vacances”.

Les critiques ne manquent pas qui expriment leur crainte devant cette volonté de retrouver à tout prix “l’échelle des villages méditerranéens” de “renouer avec l’Antiquité”.

Mais on critique aussi les pyramides de la Grande-Motte. Le parti le plus sage est bien celui des aménageurs qui laissent entière liberté aux architectes. Le Couteur ne peut être suspecté, à priori, de nostalgie régionaliste. Il est le concepteur de la nouvelle cathédrale d’Alger (1961 René Sarger et Pier-Luigi Nervi ingénieurs) en béton. Dans le préambule du règlement d’architecture du Cap, destiné à ses confrères et aux opérateurs, Jean Le Couteur précise ses intentions. “Le respect du site a dominé les études du plan de masse. Il doit continuer à inspirer tout candidat constructeur en Agde car la création d’une ville est une oeuvre collective et sa réussite dépend avant tout de l’adhésion de tous... 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”... “A une époque où les tendances sont diverses, où les matériaux sont trop abondants et où les techniques permettent tout, cela suppose des choix qui font l’objet de ce cahier des charges particulières”...⁴⁹ “Tout en évitant le pastiche du passé, tout en acceptant les véritables bienfaits du progrès mais en refusant ses abus, la station doit s’édifier sans le souci constant de retrouver le charme d’un village méditerranéen, de tenir compte des données climatiques et de procurer aux estivants l’échelle humaine dont la civilisation machiniste les prive de plus en plus”.⁵⁰

Quelques mots clefs reviennent tout au long du document : “harmonie”, “unité”, “échelle humaine”, “quartier”.

Ils résument en effet et la pensée de l’urbaniste et le résultat globalement obtenu. L’harmonie impose unité et diversité.

Les particularités proposées par le Couteur correspondent parfaitement au cahier des charges élaboré par l’A.A.L.R. qui préconisait “une architecture dépaysante”.

Les règles sont simples et faciles à appliquer. La règle générale, ce sont des toits en tuile canal à une seule pente de 25% ou des terrasses pourvu qu’elles soient carrelées, une palette de couleurs élaborée par Jean Chauffrey est imposée.

En fait, en 1968, Le Couteur avait effectué un périple le long de la côte méditerranéenne afin de se replonger dans l’architecture vernaculaire et étudier les réalisations récentes. Commencant le chantier avec deux ans de décalage par rapport à Jean Balladur et sa Grande-Motte et

⁴⁸Entre Marseillan-Plage et Sète

⁴⁹I.F.A. Centre des Archives d’Architecture du XXème siècle, 187IEA118/2. page 1.

⁵⁰ibid.

à Georges Candilis et Port-Barcarès, Le Cou-
teur a bénéficié de leur expérience et de deux
ans supplémentaires pour peaufiner son plan
d'urbanisme et chercher une architecture réel-
lement adéquate. *“Il ne faut surtout pas que ceux
qui fuient les quartiers uniformes et sans âme des
banlieues se retrouvent en vacances dans la même
ambiance”*.

Selon Jean Le Couteur, l'Urbanisme n'a de sens
qu'en devenant Architecture. L'Architecture,
à l'échelle d'une ville, se traduit par des sil-
houettes, des volumes et des espaces variés, à
l'échelle humaine.

Pour l'écologiste ou le poète, l'aménagement
de cette côte relève toujours de l'hérésie, il n'en
reste pas moins que, pour le commun des mor-
tels qui recherche le soleil, la mer et l'air pur,
c'est une réussite. Quant aux historiens et aux
architectes, ils y trouvent matière à alimenter
leurs réflexions :

entre Marina-Baie-des-Anges et Port-Grimaud
sur la Côte d'Azur et la Côte Varoise, l'Anti-
gone de Bofil à Montpellier, le Cap d'Agde
et La Grande-Motte trouvent leur parfaite
justification. Pour le Languedoc-Roussillon,
quelle manne que cet aménagement ! Le bud-
get est équilibré. Il est impossible de quantifier
les profits du secteur privé. L'État n'a investi
qu'un milliard dans l'aménagement du littoral
proprement dit et s'est largement remboursé
par la perception de la T.V.A. sur les logements
bâtis. Les collectivités territoriales et les socié-
tés d'économie mixte qu'elles contrôlent ont
investi une somme équivalente. Le secteur pri-
vé (la promotion immobilière principalement)

a fourni quatre milliards.

Jean-François PINCHON, Professeur des
Universités, Montpellier III.

Bibliographie

“La Grande-Motte, Cité des Dunes”

Illustrations : Frédéric HÉBRAUD, CAUE 34

Textes : Odile BESÈME, CAUE 34

Editions Les Presses du Languedoc 1994



Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Gard
Tél : 04 66 36 10 60 - Fax : 04 66 84 02 10 - 11 Place du 8 Mai 1945 30000 NIMES



Avec le soutien de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Languedoc-Roussillon