Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 42 (1969)

Heft: 11

Artikel: L'opération Languedoc-Roussillon

Autor: Grandjean, Michel / Dériaz, Philippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126766

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Un essai d'urbanisme pour les vacances:

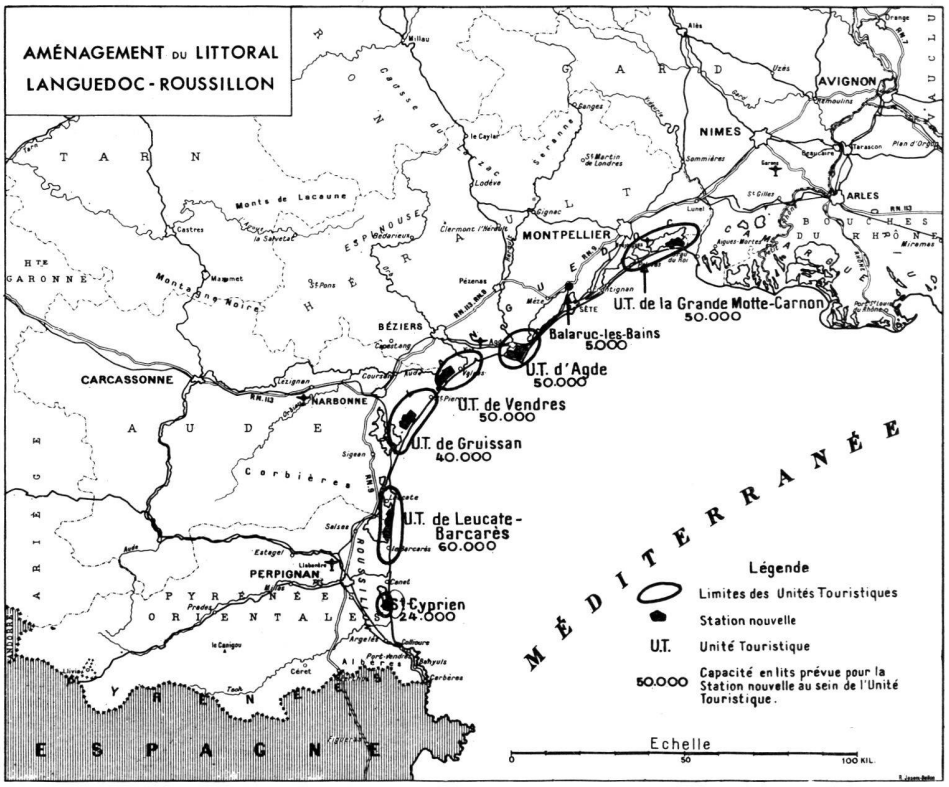
L'opération Languedoc-Roussillon

par Michel Grandjean, architecte EPF, SIA, et Philippe Dériaz, ingénieur EPF

Face aux statistiques qui prédisent un nombre de vacanciers croissant au cours des prochaines années, chaque pays doit examiner ses ressources et chercher comment faire face à la demande future. Ces besoins ont été couverts, jusqu'à présent, essentiellement par le secteur privé, d'une manière souvent anarchique; des sites entiers ont été ainsi détruits et transformés en banlieue. La planification nécessaire pour mettre un terme à cette détérioration du paysage ne peut être finalement prise en charge que par les pouvoirs publics régionaux et même nationaux. C'est ainsi que, dans le cas de la France, les pouvoirs publics se sont engagés dans une entreprise qui, par ses ambitions, dépasse le simple aménagement touristique de modèle courant, en dirigeant l'aménagement d'une zone touristique longue de près de 180 km., pratiquement intouchée et pourtant, une fois aménagée, plus que propre au tourisme. Il s'agit du littoral du Languedoc – Roussillon, qui borde le golfe du Lion de l'embouchure du Petit-Rhône aux contreforts maritimes des Pyrénées.

La chance exceptionnelle du Languedoc – Roussillon, c'est de n'avoir pas subi à ce jour d'expansion touristique malgré ses 180 km. de plages de sable fin, frangées d'étangs d'une grande beauté. La côte, très marécageuse, était infestée de moustiques; c'est ainsi que les travaux d'assainissement, soit la lutte contre les moustiques, la poldérisation, le reboisement, ont nécessité des investissements considérables. En outre, par le jeu des conditions climatiques, de l'évolution historique de l'économie, de la centralisation enfin, l'arrière-pays de cette côte de Languedoc fut réduit à l'agriculture et surtout à la culture de la vigne, monoculture d'autant plus dangereuse que la vigne est fragile et le marché du vin sensible à trop de facteurs.

Dans l'optique générale du développement du territoire, la réanimation économique du Languedoc et son aménagement touristique se combinent. C'est donc l'Etat qui va diriger toute l'opération avec des moyens dont lui seul peut disposer, tant du point de vue juridique que financier. D'une part, les déclarations d'utilité publique et l'institu-



Aménagement du littoral Languedoc-Roussillon

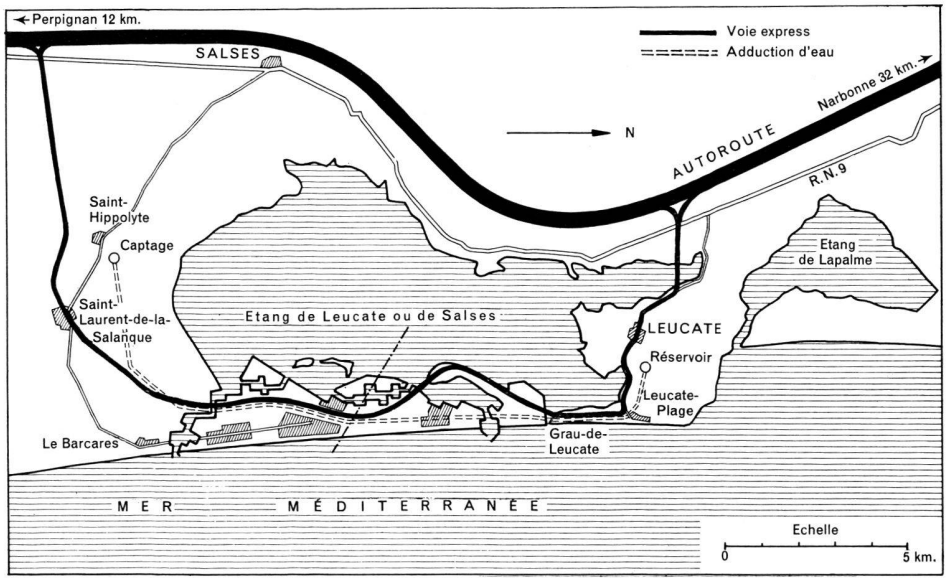
tion de zones d'aménagement différé protègent les terrains nécessaires (rachetés en sous-main dans une forte proportion avant toute publication du projet), elles préparent les éventuelles procédures d'expropriation. D'autre part, une dépense d'environ 800 millions de francs est prévue à fonds perdus aux 5e et 6e plans pour les travaux de base. Rien d'étonnant à cette somme quand on considère la portion de territoire à mettre en valeur.

Une étude préliminaire a porté sur l'évaluation de la capacité des sites. Le résultat d'ensemble a montré que la région pouvait recevoir environ un million de touristes, que les calculs prospectifs permettent d'attendre chaque saison. C'est sur cette base que les équipements d'infrastructure, leurs dimensions et leur coût ont été calculés. Dans le but de protéger les sites existants et de créer des paysages urbains cohérents, le projet d'aménagement régional prévoit l'implantation de six unités touristiques précises, conçues selon des principes communs: la Grande-Motte, le cap d'Agde, l'embouchure de l'Aude, Gruissan, Leucate – Barcarès et Saint-Cyprien. Tous ces points sont à forte densité; c'est ainsi que d'immenses zones de nature libre seront maintenues. Ce regroupement des infrastructures permet également une économie assez substantielle des frais d'équipement. Cette concentration devrait enfin assurer une certaine animation de la vie dans ces cités touristiques.

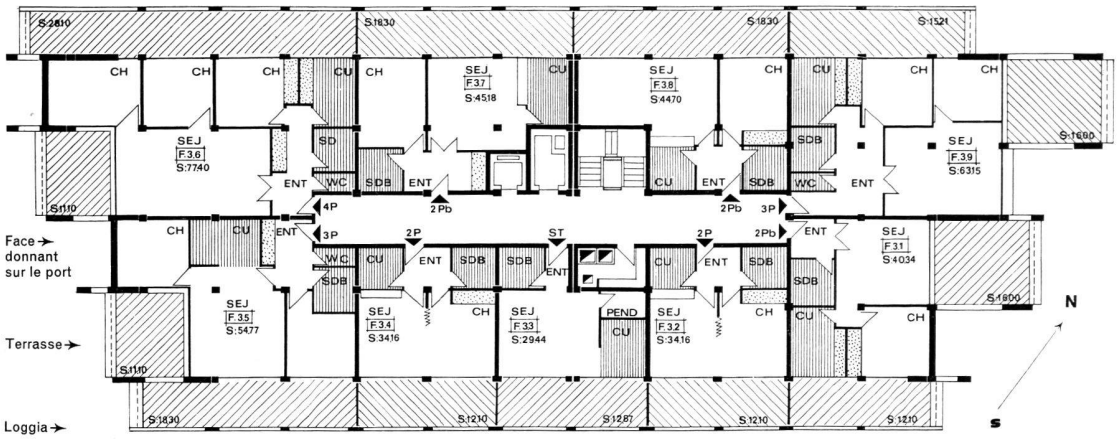
Premier principe: la circulation a été systématiquement bannie du bord de la mer. La future autoroute passera à proximité de Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan; sa distance à la côte sera donc de l'ordre de 10 km. De l'autoroute à la côte, toujours en retrait du front de mer, une voie express reliera chaque station à l'artère de grande communication. A ces voies express s'ajoute un réseau de routes dites touristiques, à parcours aimable, pittoresque, et à vitesse limitée.

Chacune des stations a été confiée à un architecte en chef différent: Leucate–Barcarès à M. Georges Candilis, la Grande-Motte–Carnon à M. Jean Balladur, le cap d'Agde à M. Jean Lecouteur, l'embouchure de l'Aude à MM. Castella et Lafitte, Gruissan à MM. Gleize et Hartané, Saint-Cyprien à MM. Baudoin et Génard. Il en résulte que chacune des stations aura un caractère propre, dépendant, bien sûr, des impératifs topographiques, mais également en fonction de la personnalité de son architecte en chef. Pour l'instant, seuls les projets des deux premières sont entièrement élaborés, et l'on peut voir sur le terrain les premières phases de leur réalisation.

A Leucate–Barcarès, Candilis avait à aménager une longue bande sablonneuse, étroite par endroits de quelques centaines de mètres, courant sur 8 km. entre l'étang et la mer. Techniquement, il fallait rehausser le terrain par remblais et draguer les étangs pour assainir les berges, assurer la navigation. Candilis a fait creuser les parties molles, créant ainsi des chaînes de bassins intérieurs;



Unité touristique de Leucate-Barcarès



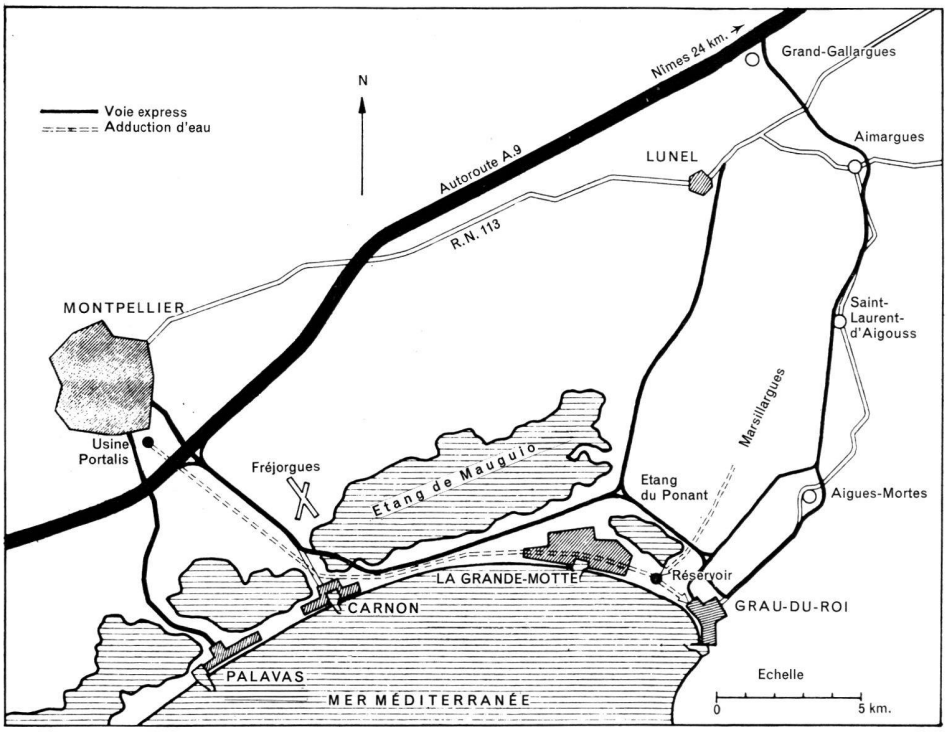
43

Le Provence, tour «Fenestrelle» - plan d'un étage (3e)

puis il a disposé souplement des quartiers le long d'un axe sinueux, quartiers regardant qui sur la mer, qui sur le grand port, qui sur des canaux, donc tous reliés à l'eau, élément primordial de la station.

A la Grande-Motte, on s'est manifestement orienté vers une composition ramassée sur le port, autour duquel se groupent la plus grande densité de population et les services généraux; en périphérie: la zone des villas, des camping, caravanning, et, au-delà de la voie de grande communication, même une zone d'habitat lacustre bâti sur un étang tournant le dos à la mer. Balladur a cherché à compenser l'inconvénient du plan ramassé en créant des bâtiments à forme pyramidale, en cherchant à nuancer les hauteurs des différents blocs de manière à permettre un ensoleillement aussi favorable que possible, avec des ombres minimes, et en évitant de couper l'horizon d'un immeuble par un autre. Toutefois, on peut se demander si l'inégalité entre immeubles placés en bordure de la mer ou du port et ceux relégués vers l'intérieur, inégalité encore aggravée par l'orientation fort disparate des appartements (subdivision des pièces ne tenant pas compte de l'orientation des divers appartements, loggias tournées indifféremment vers les quatre points cardinaux), n'est pas criticable. Une autre question, encore, est de savoir si la distribution des appartements d'une résidence secondaire ne doit pas être conçue différemment de celle d'une résidence principale. A plus forte raison faut-il enfin se demander si une station de vacances doit être structurée d'une manière analogue à une ville conventionnelle.

La composition de la Grande-Motte est celle d'une ville ponctuelle traditionnelle, dont le centre sera vraisemblablement le port. Leucate-Barcarès, par contre, est filiforme et fait penser à une ville linéaire. Une polarisation aurait été là contre nature. Cependant, l'absence d'un centre précis et apparent pour l'ensemble de la station semble non seulement découler du contexte topographique particulier, mais être l'expression d'une volonté. En effet, la



Unité touristique de la Grande-Motte

Les problèmes du milieu humain

Rapport du secrétaire général des Nations Unies[1]

Cette importante documentation fait suite à celle déjà parue dans notre numéro 10, octobre 1969

subdivision très marquée en quartiers distincts, séparés plutôt que reliés par les voies de circulation et par les zones vertes, ne laisse pas apparaître la moindre possibilité d'une vie organique au niveau de l'ensemble de la station: pas de centre traditionnel qui assumerait non seulement les tâches induites à la ville, mais aussi son rayonnement, et qui serait l'expression de sa vocation.

Apparemment, rien de plus logique, puisque ces mégalopoles de vacances ne semblent, à l'encontre des villes traditionnelles, pouvoir avoir de personnalité politique, et que leur administration même ne saurait être sociologiquement représentative de leur population. Leur vocation étant celle d'une ville de loisirs et de vacances, l'effort principal a porté sur les équipements nécessaires au sport et à la détente, tout en s'efforçant d'assurer les meilleures conditions de repos et d'isolement possibles. A ce propos, il peut être intéressant de relever que les fortes concentrations prévues dans le cadre de ce projet ne sont pas nécessairement incompatibles avec la possibilité d'isolement: d'abord, parce que les grandes réserves de nature offriront aux vacanciers la solitude qu'ils désirent; ensuite, parce que l'homme des villes contemporaines a pris l'habitude – et peut-être est-ce devenu pour certains une nécessité – de trouver cette solitude en se perdant, au contraire, dans la foule.

L'avenir dira comment ces stations nouvelles vivront, évolueront. Il semble qu'aujourd'hui déjà quelques stations existantes n'ont plus pour unique fonction le repos, la détente et le sport; elles s'orientent vers un emploi nouveau dans la civilisation des loisirs. Indéniablement, une partie du temps libre sera toujours consacrée à la récréation. Mais une autre partie ne sera-t-elle pas nécessairement vouée à résoudre des situations professionnelles et privées de plus en plus tendues, à cause de leur complexité et de leur spécialisation qui s'accroissent sans cesse, de leur évolution qui s'accélère? Pourquoi cet effort ne se ferait-il pas dans un cadre agréable? Ne faisait-on pas, autrefois, retraite dans des couvents, centres de méditation aussi bien que de civilisation? Aujourd'hui déjà, des cours pour cadres supérieurs sont fréquemment organisés dans des lieux choisis pour leur agrément. Ces villes neuves, qui sont aujourd'hui orientées vers les plans d'eau et les sports nautiques, ne pourraient-elles pas dès lors devenir demain des centres de formation permanente, des métropoles importantes de notre culture?

40. Il faut reconnaître qu'en dépit de l'urbanisation croissante, la plus grande partie de la population du monde vit encore dans des régions rurales. En fait, de nombreux problèmes d'utilisation de la terre tels que l'utilisation de terres marginales et que l'érosion accélérée sont provoqués par la surpopulation rurale, en particulier dans les régions semi-arides. La vie entière du réseau massif des villes et des industries dépend de l'arrivage continuel d'aliments, d'eau et d'autres ressources naturelles venant de ces régions. Le bien-être des populations urbaines dépend entre autres choses de la possibilité qui leur est offerte de se distraire et de se détendre hors des villes dans des terres non cultivées, des plages, des cours d'eau, des lacs et sur le rivage des océans. Il est possible de répondre aux besoins de l'humanité en aliments et autres ressources provenant de ces campagnes tout en préservant en même temps leur flore et leur faune, ainsi que la valeur esthétique, scientifique et récréative de leurs paysages, mais cette possibilité peut rapidement être perdue. Il est indispensable d'apporter la plus grande attention à une planification, un contrôle et une exploitation appropriés portant sur l'ensemble des terres et de s'intéresser davantage à la conservation du milieu dans tous les programmes de développement économique.

41. On observe généralement que la planification d'un secteur de l'économie ne prend pas en considération les besoins des autres secteurs. Les réseaux de transport sont mis en place au détriment des terres cultivables, des terres humides, des beaux paysages et d'autres ressources des campagnes. L'exploitation des forêts pour les besoins en bois ne prend pas toujours en considération la valeur de celles-ci au point de vue récréatif, au point de vue touristique, ni en ce qui concerne les espèces sauvages qui y vivent, ni le maintien de la qualité des cours d'eau et de la productivité des lieux de pêche. Les biocides utilisés sur les terres cultivées nuisent aux autres ressources de vastes régions. Il arrive qu'on aménage des voies d'eau pour produire de l'énergie, servir à l'irrigation ou faire face aux besoins des transports sans se préoccuper des impératifs esthétiques ou de la conservation du milieu humain. Il est partout nécessaire de mieux planifier et de contrôler l'utilisation de la terre.

42. Parmi les champs d'action prioritaires se rapportant à «l'aménagement du territoire» figure la mise en valeur des systèmes écologiques, notamment des ressources

[1] Document F/4667, 26 mai 1969