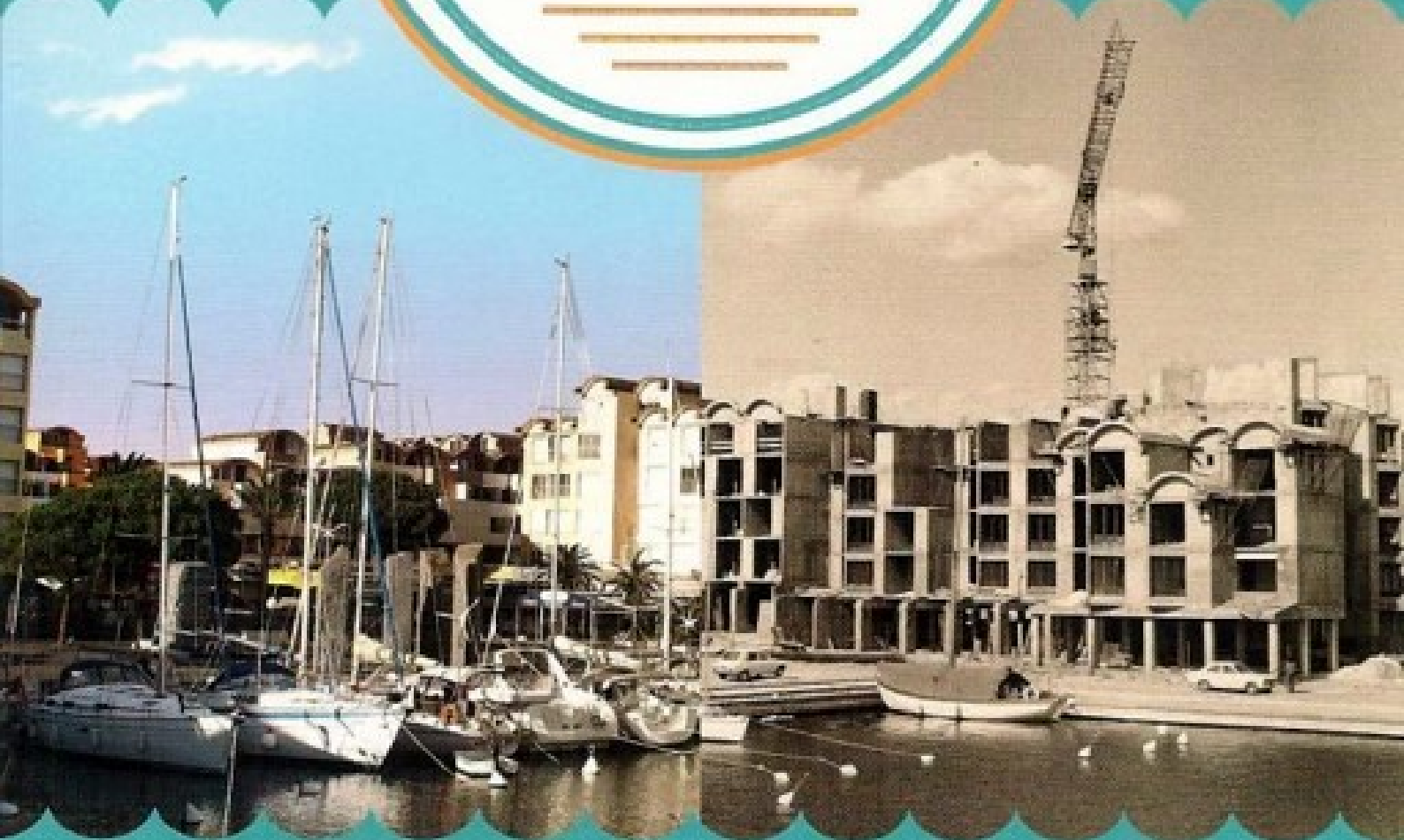


LES 40 ANS
DE LA STATION BALNÉAIRE

— 1974 - 2014 —



~~~~~ GRUISSAN ~~~~~





## — UNE HISTOIRE CONTEMPORAINE —

Au début des années 1960, l'Etat engage une politique d'aménagement du littoral destinée notamment à capter les flux touristiques en direction de l'Espagne. Pour ce faire, la mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon dite « Mission Racine », est créée en 1963. Elle réalisera la Grande Motte, Saint-Cyprien, Port Leucate, Port Barcarès, le Cap d'Agde et Gruissan.

Cette entreprise colossale, menée par l'Etat, est confiée à de grands architectes dont Raymond GLEIZE et Edouard HARTANE pour Gruissan. Leur travail, selon leurs différentes sensibilités, fut destiné à favoriser le dépaysement des vacanciers. Ce devait être la Floride de demain selon *Paris Match*. Le port de Gruissan a vu ses premiers touristes arriver en 1976.

La Mission Racine commence par les pyramides de Jean BALLADUR à la Grande Motte pour s'achever par l'architecture en voutains de Raymond GLEIZE à Gruissan.

Mais reprenons notre histoire « avant la Mission Racine »...

## — GRUISSAN AVANT LA MISSION RACINE —

Une fois la Mission lancée au niveau national et les sites à urbaniser choisis, les architectes ont défini concrètement, à partir de l'existant, l'emplacement des ports et des constructions.

A Gruissan, l'espace est morcelé entre les reliefs (Pechs, Clape), le village de pêcheurs qui s'enroule autour de son Château depuis le XI<sup>ème</sup> siècle et la plage des chalets, urbanisée dès les années 1850 dans le cadre d'un tourisme familial et spontané. Entre le village et les chalets s'étend un vaste espace marécageux, recouvert d'eau lors des entrées maritimes et où serpente un chemin que les Gruissanais nomment « la piste ».

La station de grande capacité (50 000 lits sont prévus dans le projet initial), doit donc s'insérer dans cet espace. La Mission a acquis 1 500 ha de terrain. Pour comparaison, l'emprise du foncier dans les autres stations s'étendait seulement de 400 à 700 ha (700 ha pour le Cap d'Agde). Cela montre que la Mission avait de grandes ambitions pour la station de Gruissan, mais que le projet laissait aussi une grande place à la nature et au Patrimoine. Les architectes en chef, Raymond GLEIZE (Grand Prix de Rome d'architecture en 1946) et Edouard HARTANE vont se mettre au travail en fonction de ces critères et élaborer les premiers projets.



## — DE PROJETS EN MAQUETTES —

### ● Ebauches

Les tous premiers projets pour la station de Gruissan paraissent, de façon un peu prématurée, dans l'hebdomadaire *Paris Match* daté du 2 août 1964. On voit sur ces projets des constructions gigantesques, futuristes, qui ont déclenché l'hostilité de la population. Au fur et à mesure que le projet va se concrétiser, les architectes vont concevoir un schéma d'urbanisme plus réaliste, qui doit s'insérer de façon harmonieuse dans le paysage existant, ne pas masquer les perspectives naturelles et respecter l'esthétique architecturale locale. Les architectes réalisent plusieurs maquettes de bâtiments et les font apporter sur le site. Avec les fonctionnaires de la Mission et les élus, ils posent les maquettes au sol et vérifient que les constructions projetées ne masquent ni le paysage ni le village. Le port devra être abrité du vent par les reliefs et se rapprocher du centre de vie que représente le village. Il va donc falloir rapprocher la mer du port en creusant un avant-port à l'intérieur des terres.

## ● Le projet dans son ensemble

A l'origine (1967), la station doit se développer en trois unités : les « marinas », situées à l'embouchure du port, ce que les architectes nomment le « Gruissan lacustre » et qui s'étend du Grazel aux Ayguades. Ce quartier est conçu comme une succession de « redoutes », accessibles par des ponts, des canaux et entrecoupées d'espaces verts. Dans cet espace est prévu un golf, que les rapports mentionneront jusque dans les années 1980 mais qui ne verra finalement pas le jour.

Le deuxième pôle est celui des « villages dans la Clape », 7 ou 8 quartiers regroupés autour d'un « point dur » (hôtel, centre commercial) avec des ruelles et de petites habitations. Grâce à ce « cachet provençal », Raymond GLEIZE souhaite retrouver « l'atmosphère sereine du village traditionnel que nos cités ont désapprise ».

Le troisième pôle est celui du fond du plan d'eau du Grazel, le port tel qu'on le connaît aujourd'hui. Au fond du port, les constructions sont denses (petits immeubles), plus on se rapproche de l'embouchure et plus les constructions sont aérées et basses (lotissements de maisons individuelles, espaces verts, placettes...).



## — LE PROJET S'AFFINE —

Les deux premiers projets ne seront pas menés à terme. Dans la Clape, seul le complexe de l'ADAS INRA, aux Abatuts sera construit. Le « Gruissan lacustre » ne sera réalisé que pour sa partie dédiée au tourisme social, aux Ayguades (le camping LVL sera créé en 1974 et ouvert en 1975). Plusieurs raisons expliquent la réduction de ces projets : tout d'abord la crise immobilière des années 1980 à 1986 va contraindre à une forte réduction des budgets. La protection du littoral devient un enjeu important : en 1975, création du Conservatoire du Littoral, dont le but est de protéger les rivages maritimes et lacustres, Schéma d'Aménagement du Littoral en 1977 puis Loi Littoral en 1986. La Clape va donc être protégée de toute urbanisation massive et les terrains acquis par la Mission seront revendus au Conservatoire du Littoral.

# LE PORT, FAÇADE MARITIME DE LA NOUVELLE STATION

Lors de la conception du port de Gruissan, la priorité est donnée à la façade côté mer. La circulation automobile est reléguée à l'arrière, par des boulevards desservant les différents quartiers et une place importante est laissée aux espaces verts, aux voies de circulation piétonne et à des placettes, où les futurs vacanciers pourront se rencontrer et profiter des éléments naturels.

L'ensemble immobilier est pensé pour ne pas être visible de la terre. Lorsqu'on arrive de Narbonne, on ne doit voir que le village, de l'autre côté de l'étang, les immeubles du port se dévoilant petit à petit. Par contre, l'arrivée depuis la mer doit être spectaculaire, conçue comme un véritable tableau, par un cheminement progressif à travers l'embouchure, les différents bassins et la trouée vers le village (perspective aujourd'hui masquée par des constructions plus tardives). Cette impression visuelle est renforcée par l'harmonie des couleurs et l'esthétique des immeubles, que nous détaillerons plus loin.



## — LES GRANDS TRAVAUX —

Une fois le projet d'ensemble défini, place aux engins de construction qui vont commencer à faire vivre concrètement les idées des architectes. La première phase est celle de la démoustication, visant à éradiquer les lieux de vie des larves situés dans les marécages.

### ● 1968-1972 : creusement du port

L'étang du Grazel est creusé pour créer l'avant-port et le port : 6 millions de m<sup>3</sup> de sédiments sont retirés, les terrains qui vont accueillir les quais et les bâtiments sont remblayés pour être plus hauts que le niveau de la mer, avec des pieux enfoncés dans le substrat pour stabiliser les sols et assoir les constructions. Il faudra attendre 4 ans pour que les sols soient définitivement fixés. On creuse en premier lieu l'avant-port, avec des enrochements qui protègent l'accès au port des coups de mer et permettent d'aménager des graus avec un tirant d'eau de 3 mètres pour la navigation. Viennent ensuite la rive gauche puis la rive droite et les bassins de la zone technique.

Les Gruissanais ne pourront plus emprunter « la piste » pour se rendre aux chalets, mais passer par la digue longeant le chenal. Des travaux d'aménagement sont également effectués au village (voirie, éclairage).

En parallèle, les travaux d'assainissement permettent d'évacuer vers la mer les eaux usées du futur port grâce à un Sea Line de 3,5 kilomètres. La voirie se met également en place avec la construction des boulevards et voies secondaires desservant les différents quartiers, ainsi que la signalisation, à la fois depuis l'autoroute, au départ de Narbonne et au sein même de la station.



## ● *Les immeubles en voutains : esthétique, concept, références*

L'architecture du port de Gruissan s'inscrit dans la mouvance des années 1960, marquée par l'alliance entre fonctionnalité et esthétique, illustrée par les bâtiments de Le Corbusier, par exemple. Concrètement, les deux architectes en chef veillent au respect du cahier des charges. Tous les projets sont soumis à leur accord afin de respecter l'unité architecturale. « Nous n'imposons pas une architecture, mais un gabarit » dit Raymond GLEIZE.

Afin d'éviter l'aspect « bétonnage du littoral », les architectes proscrivent les séries et les répétitions. Ainsi, si l'altitude moyenne des constructions est de 2,50 mètres, les volumes et les hauteurs doivent varier, sans dépasser les sept étages et favoriser les décrochements et la souplesse des lignes. Grâce à des loggias ouvertes sur le port, des variations de couleurs et les arrondis des toitures, les architectes apportent de la variété et du mouvement et s'affranchissent de la monotonie des façades d'immeubles en milieu urbain.

L'architecture gruisanaise est évidemment marquée par les voutains qui surmontent les immeubles. Cette solution était la plus économique et la plus rapide. En effet, s'il avait fallu couvrir les toitures de tuiles, couverture traditionnelle dans notre Midi, la production des tuileries du Lauragais n'aurait pas pu suivre. Le béton s'est donc imposé, grâce à des moulages livrés et posés rapidement. La réponse esthétique à cette contrainte technique est remarquable car l'arrondi module l'espace et adoucit les lignes, tout en rappelant les reliefs de la Clape et des Pechs. Ces toitures évoquent également « l'ailleurs méditerranéen ».



Raymond GLEIZE, qui avait voyagé en Afrique du Nord, s'est inspiré de l'architecture traditionnelle du Maghreb, dont certaines constructions sont adaptées aux conditions climatiques grâce à des toitures arrondies. C'est le cas d'Oued Souf (Wilaya d'El Oued), en Algérie, dont les bâtiments présentent des similitudes frappantes avec ceux de Gruissan. Par cette conception architecturale, le touriste doit pouvoir voyager par l'imagination d'une rive à l'autre de la Méditerranée, et ce grâce à son environnement bâti. On comprend donc mieux l'ambition qu'avaient les architectes en construisant la station de Gruissan : leur volonté était de créer une architecture des loisirs qui trancherait avec le cadre quotidien et urbain des touristes. En effet, ce port, une fois son décor posé, se doit d'attirer, d'accueillir et de divertir les vacanciers dans le cadre du « rituel des vacances » qui se démocratise dans les années 1970.



## ACCUEILLIR LE TOURISTE DES ANNÉES 1970

### ● Le profil

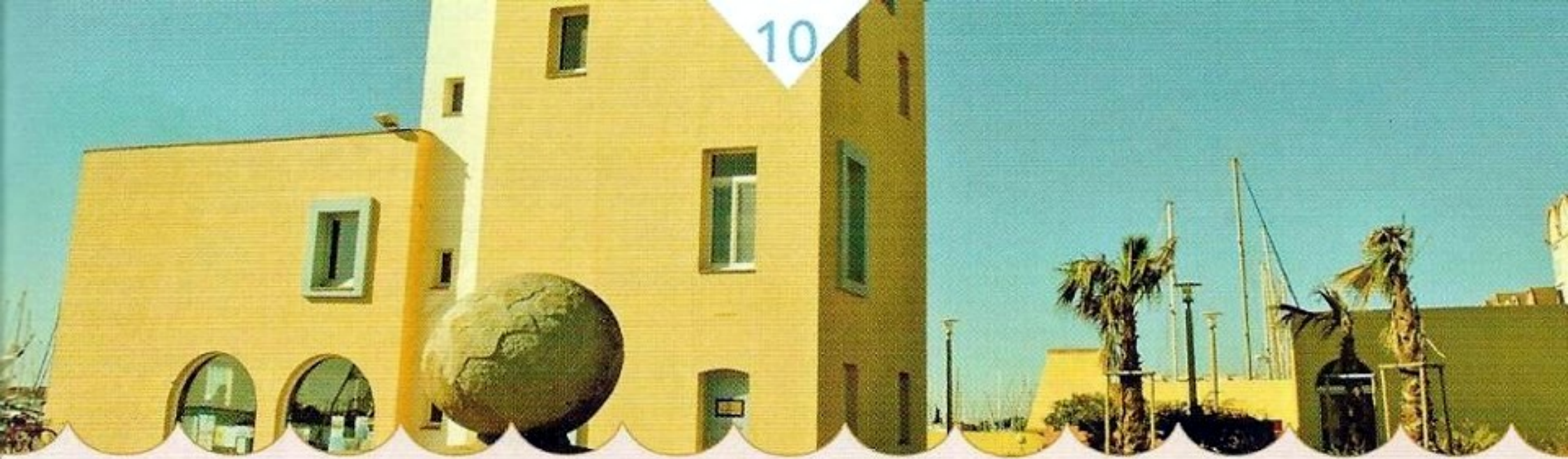
Les promoteurs ont ciblé le client moyen potentiel de leurs appartements comme étant âgé de 37 ans, avec 1,7 enfant, cadre moyen supérieur, fonctionnaire, commerçant ou enseignant. Ce touriste type prend ses vacances en été. Il va par conséquent passer l'essentiel de son temps à l'extérieur. Les promoteurs s'autorisent donc à économiser l'espace : la surface moyenne des logements est de 30 m<sup>2</sup> seulement.

Les premières ventes se font au prix moyen de 1 600 à 1 800 F le m<sup>2</sup>. En 1974, un studio de 30 m<sup>2</sup> se vend donc 50 000 F. Avec la spéculation, en 1978, ce prix s'élève à 100 000 F, il a doublé en quatre ans ! Les promoteurs vont démarcher une clientèle nationale et européenne (Allemands, Hollandais, Belges) et certains Gruissanais vont également investir, notamment dans les commerces (bars, restaurants).

## ● Les activités de loisirs

Avec les premières saisons touristiques se mettent en place les activités de loisirs : courts de tennis, infrastructures de nautisme (Capitainerie, base de voile), activités nature (mini-golf, aménagement de voies d'escalade...), animations (concerts, animations enfants). Le projet de golf à Mateille ne verra pas le jour, bien qu'il en soit question jusqu'au milieu des années 1980.

Toutes ces activités vont permettre de créer des emplois. De plus, les touristes consommant « local », les producteurs vont ainsi trouver un débouché pour écouler leurs produits : vin, huîtres, poisson, sel... Cela va permettre de relancer l'activité économique en écoulant la production locale, tout en faisant la promotion des spécialités régionales, car les touristes se font chez eux les ambassadeurs de ce qu'ils ont découvert à Gruissan.



## — LES OEUVRES D'ART —

Lors de la conception du port, il est prévu dès le début un budget dédié aux oeuvres d'art. En effet, afin de créer un cadre propice au repos et à la découverte, les architectes intègrent des oeuvres qui vont décorer les quais et embellir le port.

### ● *Le Globe de Poulet de Gruissan*

Cette boule de granit de Sidobre de 14 tonnes a été sculptée par Poulet de Gruissan (Robert GARCIA) en 1981, année de construction de la Capitainerie. Cet artiste gruisanais avait reçu carte blanche de Raymond GLEIZE, pour créer une sculpture qui devait couronner la pointe de diamant du parvis de la Capitainerie. De cette forme, l'idée lui est naturellement venue de graver un globe, emblème du voyage très symbolique devant la Capitainerie, lieu d'accueil des plaisanciers.

## ● Les Menhirs de Shamaï Haber

Cet artiste d'origine polonaise, sculpteur, paysagiste et architecte, a reçu pour mission de Raymond GLEIZE en 1975 de créer des sculptures pour orner le quai d'honneur et la place Barberousse.

Il a donc fait poser ces blocs de granit de hauteurs différentes. Il avait déjà effectué ce type de sculptures à Paris, rue du Cherche-Midi en 1973. Ces oeuvres, très controversées à cause de leur aspect massif, illustrent pour certains cette citation de Shamaï HABER : « Il ne faut pas que cela soit joli, il faut que cela soit évident ».

### — MISE EN PLACE DES STRUCTURES TOURISTIQUES —

La SEMEAA (Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement de l'Aude), mise en place dès le début de l'aménagement, a pour objectifs de promouvoir et de vendre les appartements, puis d'attirer les touristes. Gruissan, petit village de pêcheurs, doit se faire un nom et s'imposer comme une destination de vacances attrayante. La SEMEAA, qui assurait la promotion de Gruissan, mais aussi des autres stations audoises, va passer le relais en 1986 à la PROMAG (PROMotion et Animation Gruissan), une autre Société d'Economie Mixte, mais dédiée, cette fois, uniquement à la valorisation touristique de Gruissan.



## — GRUISSAN : LES ANNÉES 80-90 —

### ● La mise en tourisme des « temps modernes »

Après la phase de création de « la ville » dans les années 75, Gruissan par l'intermédiaire de la PROMAG, a organisé « la vie » touristique de sa station alors nouvelle.

Sa mission principale ? Animer les nouveaux équipements de loisirs et de détente, organiser le temps des estivants et faire vivre les vacances !

C'est le temps de la « station club » où une pléiade d'activités est proposée et où une vraie programmation d'animations de plus ou moins grande envergure est organisée.

Dans le cadre de la diversification des activités, celles liées au nautisme ont été plébiscitées. Comment faire « consommer la mer » était le leitmotiv. La clientèle ciblée en priorité était composée de vacanciers jeunes et sportifs.

Mais déjà au milieu des années 90, une variante primordiale apparaissait : le tourisme balnéaire pur tendait à décliner... « *On ne veut plus bronzer idiot !* »

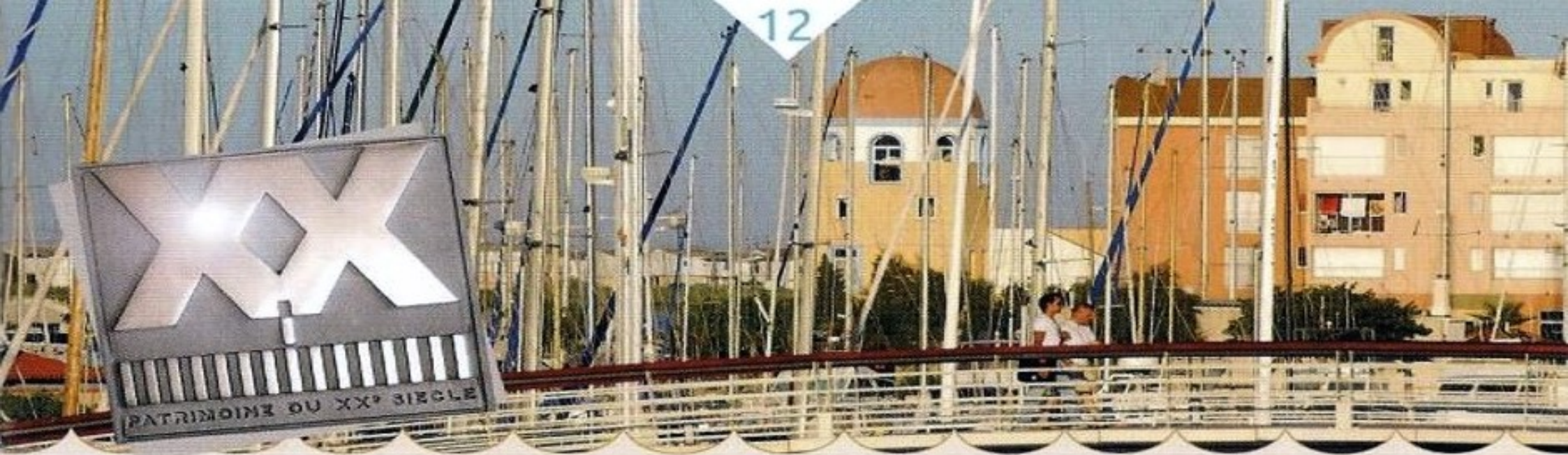
Bénéficiant de son statut de cadette des stations de la mission Racine, Gruissan a pu corriger les éventuelles erreurs de ses aînées. Même si toutes les stations du littoral du Languedoc-Roussillon avaient été prévues pour servir aussi le tourisme de l'arrière-pays, peu d'entre elles s'y prêtaient vraiment.

C'est ce à quoi Gruissan s'attacha, proposant des vacances différentes en lien avec les « gens du pays » et les producteurs de la région. C'était le début des soirées « dites » d'accueil, organisées autour de la cave coopérative, lieu privilégié pour favoriser les échanges et les rencontres humaines, et qui se positionnait, symboliquement, entre l'entité nouvelle et le village traditionnel.

On commençait à penser que Gruissan pouvait proposer un tourisme autrement en réussissant l'amalgame de ses différences !

D'un point de vue architectural, Gruissan va vivre à la fin des années 80 une évolution. Les toits en voutains tendront à disparaître pour laisser place à de petits pavillons répondant à la demande qui évoluait alors vers un tourisme plus individuel.

En 1998, Gruissan s'équipera d'un Office de Tourisme, en lieu et place des bureaux de la PROMAG, pour répondre aux exigences des vacanciers de demain.



## LE PORT AUJOURD'HUI : UNE ARCHITECTURE RECONNUE PAR LE LABEL PATRIMOINE DU XX<sup>ÈME</sup> SIÈCLE

Le label « Patrimoine du XX<sup>ème</sup> siècle », créé en 1999 par le ministère de la Culture et attribué par la Direction Régionale des Affaires Culturelles, vise à mettre en valeur les sites remarquables par leur architecture et leur urbanisme. Les immeubles du bassin d'honneur ainsi que la Capitainerie ont obtenu ce label en 2011 pour leur réalisation dans le cadre de la Mission Racine.

Aujourd'hui, malgré de nombreuses interrogations et critiques lors de sa naissance, le port de Gruissan est parfaitement intégré dans son environnement. Le village et le port ne sont plus opposés, chacun sur leur rive mais bel et bien en symbiose afin de proposer à la fois l'hébergement, les activités, mais aussi le patrimoine que recherche le touriste du 21<sup>ème</sup> siècle. Cette offre proposée par l'Office de Tourisme classé en catégorie I (1<sup>er</sup> Office de Tourisme en Languedoc-Roussillon à obtenir ce classement), est illustrée par le concept Odysea. Un projet européen dont Gruissan est cité pilote et qui décline les atouts de la station en 4 escales : nautisme, sport et nature, culture, et saveurs.

Ainsi, Gruissan, station aux multiples facettes, possède aujourd'hui tous les atouts pour séduire !



## — GRUISSAN XXI<sup>ÈME</sup> SIÈCLE —

Gruissan souhaite devenir une « destination touristique européenne d'excellence », tel est le défi relevé par le Maire Didier CODORNIU et le Directeur de la station, Jean-Claude MÉRIC. En 2009, toutes les équipes de l'Office de Tourisme et de la Capitainerie se sont préparées pendant de longs mois à la mise en place du programme « Odysee », reconnu d'intérêt national, porté par la Fédération Française des Ports de Plaisance. L'objectif est de relier entre elles les cités portuaires maritimes et fluviales d'Europe par la création d'itinéraires culturels maritimes. Gruissan a été la cité pilote de ce projet de grande envergure et bénéficie désormais d'un rayonnement international.

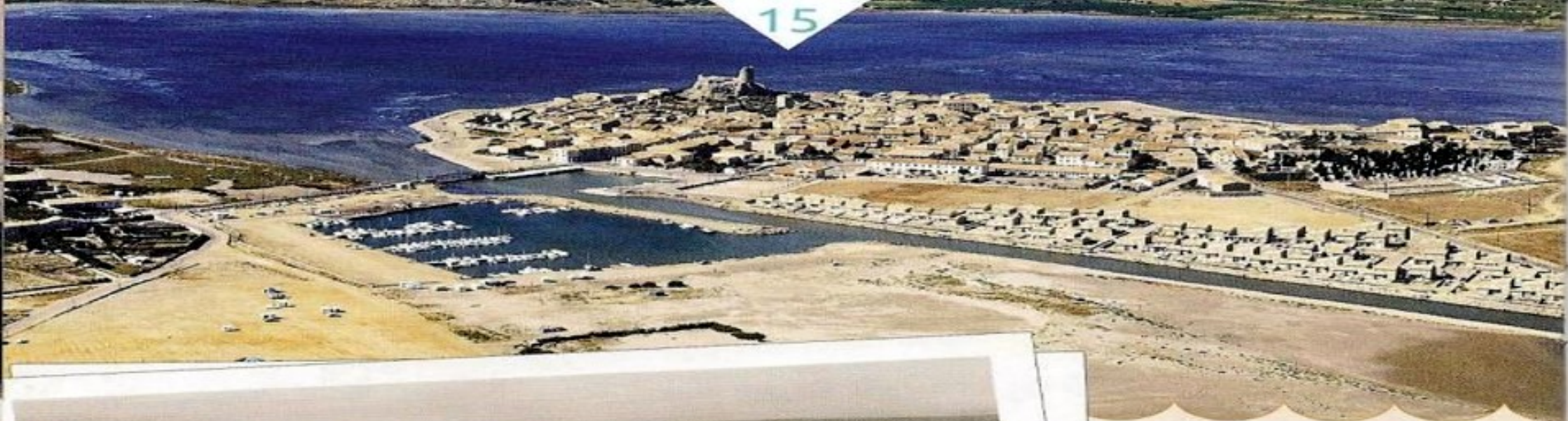
Afin de répondre au mieux aux attentes des touristes et des plaisanciers, Gruissan a remis à neuf récemment la cité portuaire. Une rénovation des quais et pontons fut entamée en 2013 pour permettre aux voyageurs des mers d'apprécier davantage les services et infrastructures du port. Au delà de l'accessibilité, c'est tout une qualité de vie qui a été repensée dans le cadre du développement durable, d'un embellissement durable et d'un tourisme durable. L'objectif premier fut de rendre le port de plaisance toujours plus agréable puisqu'il est très prisé par les vacanciers.





## — ECO-GARE ODYSSEA PROTECT® —

Depuis la construction de la station balnéaire en 1974, le maître mot fut de préserver son architecture et sa « vraie nature ». Chose faite, puisque 40 ans après, Gruissan décide de mettre en place une éco-gare, un concept unique au monde. L'éco-gare Odyssea Protect® est le résultat d'une nouvelle approche du tourisme durable. Les vacanciers peuvent dès aujourd'hui arpenter la station et l'arrière-pays à bord de moyens de locomotion 100% électriques tels qu'une Nissan Leaf, des Renault Twizy, des gyropodes Segway® ou des vélos électriques. L'éco-gare Odyssea Protect® accompagne ses utilisateurs dans leurs escapades touristiques grâce à l'Itinéraire Odyssea Mer & Terre, à l'aide d'un guide conférencier ou d'innovations multimédia : smartphone, Web application, GPS touristique, etc. Les visiteurs pourront ainsi partir à la conquête des lieux emblématiques du territoire. Cet itinéraire permet à la cité portuaire d'être connectée à l'arrière-pays puisqu'il nous conduit aux Châteaux Cathares, en passant par Narbonne, etc. La station balnéaire ne se repose jamais sur ses acquis et propose continuellement des outils innovants et des services de qualité, pour des souvenirs inoubliables...



1970  
1<sup>ère</sup> tranche de  
la cité du grazel

1968  
L'extrême Ouest  
du golfe du Lion ...  
des espaces lagunaires  
à perte de vue

1969  
L'accès aux chalets ou ...  
la piste





1971

*La plus grande " dragueuse " de Gruissan ... creuse le port*



1971

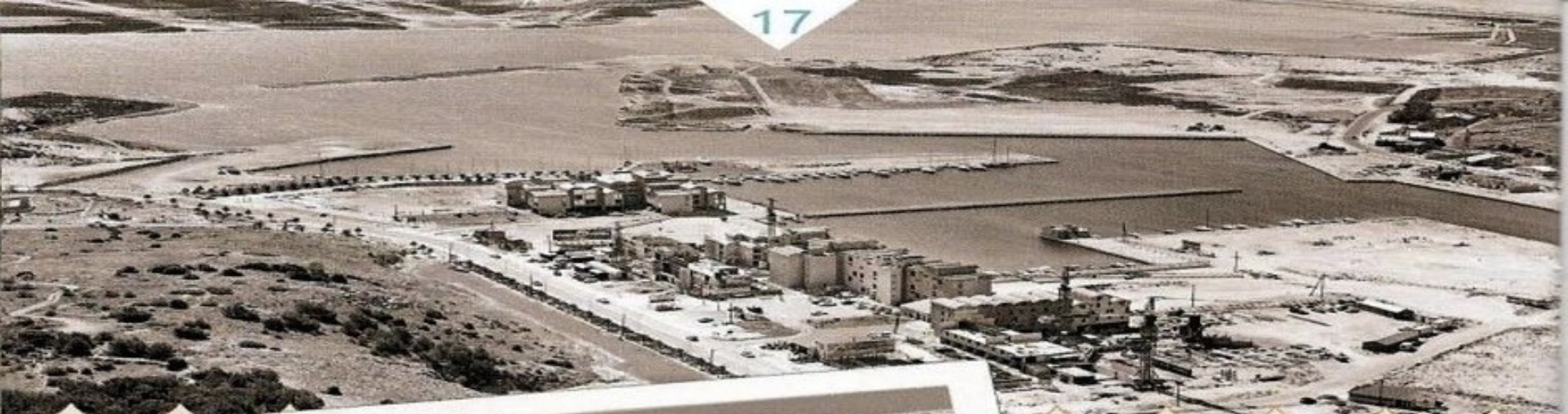
*Délimitation et creusement du plan d'eau de Mateille et de celui des Aygundes*



1973

*Exit la piste pour aller aux chalets, mais les digues du " nouveau port " sont terminées*



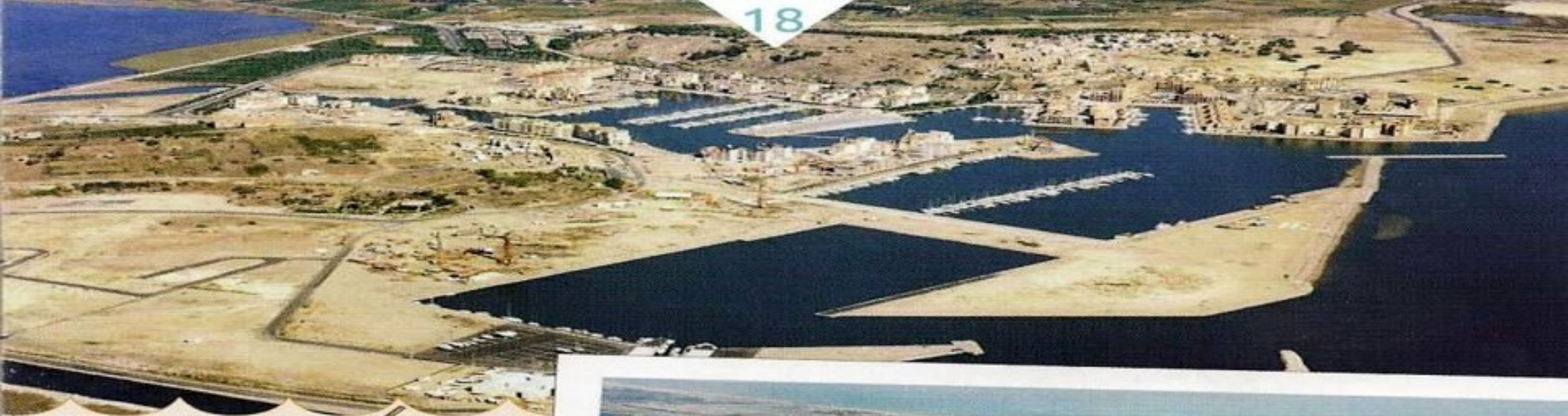


1975  
 Les hublots du port ne sont plus seuls ...  
 le grand chantier des résidences est bel et bien lancé et l'urbanisation avec !

1974  
 Le bassin 1 est presque terminé ...  
 et le premier bâtiment (les hublots du port) est hors sol

1976  
 L'entrée de la station touristique avec les premières infrastructures de loisirs : l'espace tennis



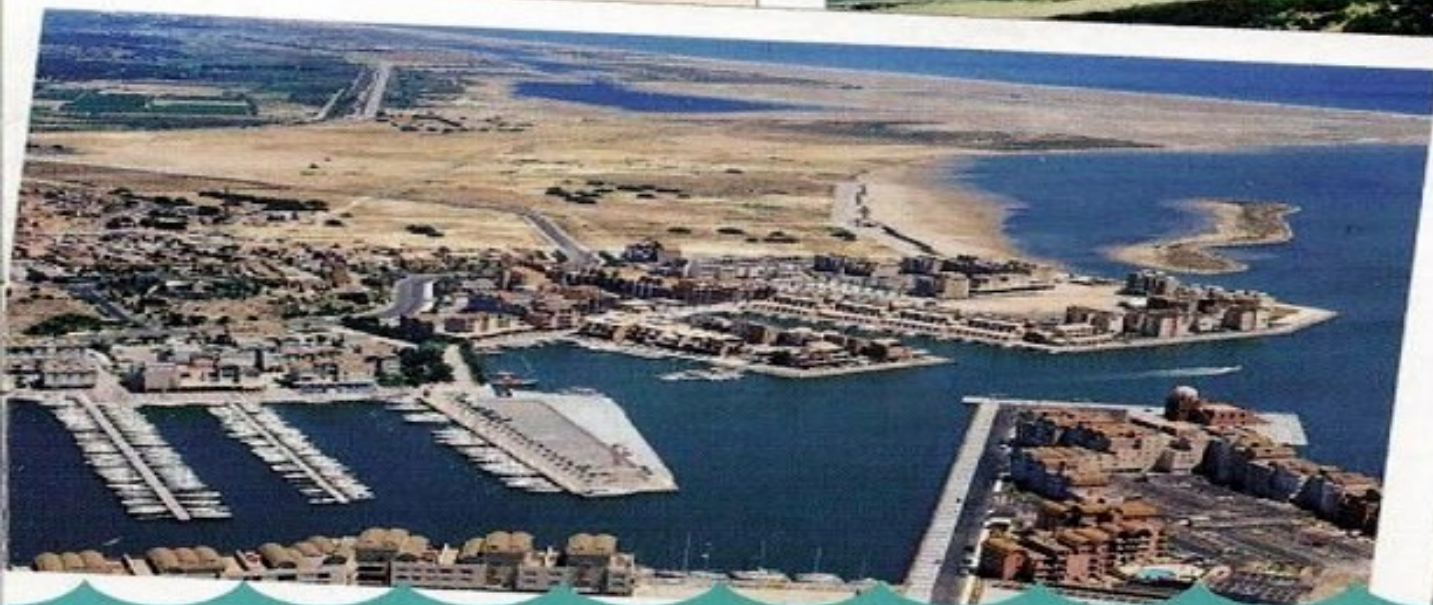


1980

*Les 3 bassins sont réalisés  
et la Capitainerie du port  
se construit*

1979

*Le stade du Sablon en herbe,  
la halle aux sports et  
le camping municipal  
qui connaît déjà un franc succès*



1982

*Le quartier du cadran solaire,  
extrême Est de la station*