



# De la destruction ordinaire des littoraux en temps de paix.

Sur la « touristification » des côtes languedocienne et aquitaine. Dans la société moderne, la mer est un fait social, aussi caractéristique d'elle que l'usine »

Bernard Charbonneau, *Le Jardin de Babylone*.

« En observant ce qui s'est passé sur les côtés, et en particulier sur le pourtour méditerranéen écrit Serge Latouche, on a un bel exemple du double mouvement créatif et destructif de l'action humaine. Par ses mirettes de retenue, ses sentiers cheminant sur les courbes de niveau, son habitat se fondant dans le paysage, l'homme avait transformé la friche en un jardin. Le mariage de la vigne et de l'olivier s'insérant entre le pin parasol, les figuiers de barbarie, les fusains, les cèdres, les orangers et les citronniers embaumaient ces terres, souvent arides et encadrées de rochers sauvages. Et puis un jour, un touriste, suivi de beaucoup d'autres, est venu construire une villa de plaisance. La vigne et l'olivier ont cédé la place au béton. La spéculation immobilière s'en est vite mêlée. De grands ensembles ont bordé les plages, des autoroutes ont éventré les collines et la musique techno des boîtes de nuit a remplacé le chant des cigales » [1].

Désormais, dans un monde où l'urbanisme est « la destruction ordinaire des villes en temps de paix » (selon le mot de Michéa), « celui qui sort de l'univers abstrait et pétrifié des villes sent que la mer est vivante. Il est hypnotisé par le mouvement des eaux, dont il semble que l'éternelle destruction-construction de formes pétrisse en lui ce qu'il a de figé » [2]. Ce temps des loisirs, comme temps de la re-formation de la force de travail et de la consommation du bien-être marchandisé, est le complément dialectique du monde de la domination du travail mort. Mais des loisirs qui ne sont toujours que le simulacre de la vie [3]. La société de consommation décolle en effet véritablement pendant les Trente Glorieuses (1943-1973), où, dès les années 1950, l'on voit apparaître la motorisation des ménages, l'accroissement du nombre de touristes étrangers, la montée du pouvoir d'achat, la baisse du temps de travail. En région Languedoc-Roussillon, la « touristification », comme disent les géographes et autres déménageurs du territoire, s'inscrit alors plus largement dans une action de l'Etat pour l'aménagement touristique du littoral aquitain si critiqué par Bernard Charbonneau, et pour l'aménagement de la haute montagne avec le Plan neige (1963).

Le modèle par excellence de ces « touristifications » littorales, est le programme nazi d'aménagement des littoraux de la Baltique dans le cadre de l'organe pour la propagande pour le travail, La Force par la Joie (KDF), qui a développé d'énormes stations touristiques pendant la guerre, comme « Prora » sur la Baltique accueillant près de 20 000 touristes. Loisir, propagande et Travail y sont intimement liés : c'est l'invention de la station touristique dans sa potentialité totalitaire toujours à l'oeuvre. Les aménageurs français s'inspirent également de la « touristification » du littoral de la mer noire en Bulgarie et en Roumanie, pays alliés au Troisième Reich. L'après-guerre fascinée par le planisme de la « guerre totale » est à l'optimisme technophile. Dans ces années, la guerre ne fit que renforcer l'impression d'urgence à maîtriser le développement urbain par la nouvelle science de l'urbanisme.



La station touristique nazie Prora, sur la Baltique. C'est la première unité touristique intégrée.



L'organisation créée par le gouvernement d'Hitler en 1933, « la Force par la joie » (Kraft durch Freude, KdF) dans le cadre du syndicat unique, le Front du travail, devait contribuer à encadrer le temps libre et les vacances de la population. Au premier abord, la Force par la joie offraient des distractions, mais ses activités servaient avant tout la propagande nationale-socialiste.

C'est ainsi que « dans la société moderne, la mer est un fait social, aussi caractéristique d'elle que l'usine. Dans la première société industrielle, son cadre géographique c'est la plage, suffisamment vaste pour contenir la multitude, mais assez limitée pour qu'elle s'y rassemble. Une pente de sable fin, qui descend progressivement dans les eaux calmes d'une baie, pour la sécurité des baigneurs, et deux caps rocheux pour le pittoresque des tempêtes : si comme à la Concha de Saint-Sébastien, elle possède en outre une petite île, alors la plage est parfaite. En arrière, une forêt plus ou moins transformée en parc l'isole du monde paysan. La plage forme un monde clos qui tourne le dos au pays : non seulement à la campagne, mais surtout à la ville.

Cette société est polarisée par la “ vue sur la mer ”. Les plus riches s’établissent le plus près de la mer, contre toute raison - s’il le faut même dans la mer comme à Miami. Derrière ce front se succèdent des couches de villas de moins en moins riches : jusqu’à la gare et aux entrepôts qui sont l’envers du décor » [4].

---

### **De la « touristification » du littoral du Languedoc-Roussillon.**

A la sortie de la guerre mondiale de petites villages touristiques vivent sur le littoral languedocien. Ils sont autant de projections littorales des bourgeoisies intérieures : le Grau du Roi pour la bourgeoisie nîmoise, Carnon-Palavas pour la bourgeoisie montpelliéraine, Valras pour la bourgeoisie biterroise. Mais c’est en 1963, que le gouvernement français crée la Mission Interministérielle d’Aménagement du Languedoc-Roussillon (M.I.A.L.R. ou dite « Mission Racine » du nom de son concepteur), qui dotée de 3 milliards de francs par l’Etat, va organiser la création de 500 000 lits touristiques sur le littoral languedocien (un projet très ambitieux même à l’échelle mondiale).



L’unité touristique de la Grande-Motte (Hérault).

La volonté stratégique des aménageurs est de capter les flux de touristes venus d’Europe du Nord et qui passant par le Languedoc-Roussillon sans s’y arrêter, partent vers la Costa Brava ou la Côte d’Azur. L’objectif est donc de faire de cette région un concurrent direct pour la Costa Brava et la Côte d’Azur. On veut aussi diversifier l’économie régionale beaucoup trop spécialisée aux yeux des technocrates, sur la viticulture. L’opération de viabilisation et de mise en infrastructures touristiques s’accompagne d’opérations de démoustication et de reboisement. Ne voulant pas d’une urbanisation littorale continue mais parsemée, l’objectif quantitatif des 500 000 lits touristiques va se concentrer sur la création de 5 « unités touristiques » séparées entre elles par des espaces interdits à l’urbanisation (entre Frontignan et Palavas-les-Flots et entre Gruissan-plages et Port-Leucate). Ce sont les unités de :

- ▶ Port-Camargue, la Grande-Motte, Palavas.
- ▶ Sète-Le Cap d’Agde.
- ▶ Valras-plage et Gruissan.
- ▶ Port-Leucate et Port Baccarès.
- ▶ Saint-Cyprien, Canet en Roussillon et Argelès-sur-mer.

Le problème d'une meilleure accessibilité au littoral languedocien pour les flux touristiques d'Europe du nord, est résolu par la construction de l'Autoroute A9 dans les années 1960 et achevée en 1978. A partir des échangeurs de l'autoroute sont construits des voies rapides vers les 5 unités touristiques. L'on veut aussi écarter les voies de circulation du littoral en ne créant que des voies de dessertes perpendiculaires au littoral. Les parkings pour les automobiles, placés à l'arrière du littoral, déversent donc leurs flots de touristes. La mission Racine cherche également à donner une spécificité architecturale à chaque station touristique créée ex nihilo [5]. Ainsi le frère du ministre Edouard Balladur sera l'architecte de la station touristique de la Grande-Motte, tandis que l'on construira des marinas dans la plupart des stations.



Vue réduite de l'Unité Touristique du Cap d'Agde.

Il existe deux types de stations. Les stations d'Etat créées directement par la Mission Racine, comme la Grande-Motte, Leucate, Port-Baccarès, Gruissan-plages. Et les stations de maîtres d'œuvre ayant demandé un agrément à la mission Racine. C'est par exemple le cas pour Port-Camargue créée par la Chambre de commerce du Gard et par la commune du Grau du Roi. La station touristique de Saint-Cyprien a été créée par la commune du même nom.

Le littoral en languedoc-roussillon étant très bas, il a fallu que la Mission Racine fasse creuser des lagunes pour accueillir des ports de plaisance qui sont les infrastructures qui servent de centre aux stations. Ainsi la création ex nihilo du Cap d'Agde se fait par l'aménagement du lac de Lanau où l'on crée une passe pour éviter le mélange des touristes nudistes vers la « zone textile » du Cap d'Agde. Au sein du lac, une île artificielle est créée, « l'île des loisirs » où se concentrent boîtes de nuit, foires, unités de restauration rapide... trafic et mafias de la drogue. C'est que « cette société des loisirs est aussi contraignante que celle du Travail. Encore plus directement menacée par l'ennui, elle se lance, jour et nuit, dans une rage d'activité que l'auto permet de déployer toujours plus loin » [6]. La consommation est aussi celle de l'espace perpétuellement avalé par la vitesse grisante des prothèses techniques du transport des corps et des marchandises. La station est également très hétérogène, partagée entre deux types d'habitat, une zone pavillonnaire et une zone d'habitat collectif. A l'arrière de la station, une opération d'« amélioration du paysage » est là pour enrober l'opération de bétonnage dans des habits environnementalistes. Le Mont Saint-Loup déforesté et alors planté d'une pinède. L'accessibilité de la station est permise par la construction d'une voie rapide connectée sur l'A9 et d'un pont sur la rivière de l'Hérault. La voie rapide aboutit ensuite sur des « voies de dessertes » pour l'accès sur les plages. Sur 30 ans, la population d'Agde, hors saison estivale, a ainsi triplée passant de 6900 habitants à 20 000 habitants aujourd'hui. Dans cette ville il y a plus de lits touristiques que d'habitants à l'année. En 2005 le littoral languedocien compte près de 6 à 7 millions de lits touristiques [7]

---

## Le déménagement de la côte aquitaine et le combat écologiste de Bernard Charbonneau.

La côte aquitaine doit sa première « mise en tourisme » au développement du chemin de fer. C'est ainsi qu'en 1853, la Compagnie des chemins de fer du Midi va créer ex nihilo la station touristique d'Arcachon en finançant la ligne Arcachon-Bordeaux [8]. En 1967, une deuxième mission interministérielle d'aménagement apparaît, c'est la M.I.A.C.A. (Mission interministérielle pour l'aménagement de la côte d'aquitaine), qui a pour seul objectif de se poser la question cruciale que résume si bien Charbonneau : « Comment protéger la nature en développant le tourisme qui la menace » [9] ?

L'objectif est de soi-disant éviter une urbanisation frontale qu'hallucinent tous les aménageurs de l'époque dans leurs prophéties auto-réalisatrices. La mission multiplie les actions de propagande et de manipulation (qualifiées de d'information et de concertation) afin d'attirer l'invasion touristique qu'elle prétend maîtriser [10]. Technique de propagande de base, qui fait passer un mal pour un bien, c'est-à-dire un mensonge permanent qui fait passer des déménageurs pour des aménageurs, des destructeurs pour des constructeurs [11]. « On ne sauve pas du déluge en ouvrant les vannes » dira Charbonneau. La propagande sociale affirme alors protéger la nature en exploitant, selon la formule du président de la M.I.A.C.A., « le plus grand gisement touristique d'Europe ». Car bien entendu, tout ceci doit se faire « pour les Aquitains, dans le respect de leurs valeurs propres et dans le souci de leur mieux-être » [12]. Qui n'approuverait pas ces excellents principes ? Mais qu'en est-il dans la pratique ?



Lac endoréique sur la côte landaise. Lieu de touristification privilégié par les déménageurs du territoire.

Puisque « pour mettre en train la promotion de la nature, il faut la socialiser » [13], nos développeurs planifient alors la construction très ambitieuse de dix unités touristiques séparées par des secteurs naturels protégés [14]. Ce souci de la protection de sites naturels est justifié par la propagande parce qu' « il est possible de protéger certains sites à la condition de doter les autres des équipements recherchés par les touristes » [15]. Le long de ce vaste espace naturel côtier de plus de 300 kilomètres de plages bordé par une chaîne de dunes boisées qui retient un chapelets de lacs, un canal transaquitain (très large) reliant tous les étangs est imaginé. Ce canal entraînait également le creusement de lacs marins artificiels de plusieurs kilomètres et le percement de dunes sur plusieurs dizaines de mètres de profondeurs. L'objectif de ce canal serait la navigation de plaisance (d'Arcachon à Biarritz) permettant de développer sur les bords de ces lacs des ports touristiques dans lesquels s'entasseraient des milliers de petits voiliers. La navigation sur la côte étant trop dangereuse pour l'amateurisme plaisancier, la navigation intérieure d'étang en étang sur près de 100 km aurait alors la vertu d'offrir un loisir entièrement sécurisé dans le cadre d'une nature totalement

arraisonnée et maîtrisée par l'homme. Ce projet de tourisme de plaisance lagunaire est très proche de celui qui va être réalisé à Miami en Floride (aujourd'hui le premier port de plaisance mondial) [16]. Ce sont près de 320 000 lits touristiques dont la construction est projetée en dix ans (1970-1980).

Cependant ce projet pharaonique de déménagement/aménagement du territoire côtier aquitain va peu à peu être revu à la baisse. D'abord le premier choc pétrolier de 1973 entraîne un surcoût important. Mais c'est surtout les premières oppositions écologistes françaises qui vont faire capoter l'essentiel du projet. Les populations locales ne veulent pas entendre parler de ce canal et de ces unités touristiques qui défigurent les milieux naturels et les manières de vivre (plusieurs catégories professionnelles, ostréiculteurs, pêcheurs, etc, furent menacés par la mission). Encore plus qu'en Languedoc « la socialisation de la nature » selon le mot des développeurs, n'a pas pour but de la sauver, mais de l'intégrer à la valorisation capitaliste. C'est ainsi que Bernard Charbonneau qui dans les années 70 sortait de sa « traversée du désert » [17], entraîna à nouveau son ami Jacques Ellul dans l'action, pour fonder en 1973 le Comité de défense de la côte Aquitaine, afin d'aider les populations concernées à résister aux projets de la M.I.A.C.A. Il prit la tête de ce comité de défense « qui se bat pour les jeunes à venir » [18], mettant en avant les risques que ferait encourir un tel canal pour les écosystèmes naturels. Il fallut en effet l'intervention du comité de défense pour que la mission se décide après coup, en 1976, à demander une étude scientifique sur les dégâts écologiques. Les réalisations de la M.I.A.C.A. furent donc plus réduites que ne le prévoyaient les plans des développeurs. Les stations touristiques de Seignosse ou Lacanau par exemple furent les seules réalisations achevées du plan originel. Finalement on ne fit que réhabiliter plusieurs petits lieux touristiques déjà existants. Cependant réussite de la mission, la densité estivale y varie aujourd'hui entre 300 et 1200 habitants au kilomètre carré. De plus les secteurs d'équilibre naturel censés être protégés sont actuellement largement entamés par l'urbanisation.

Clément Homs, août 2006.

---

### **Bibliographie (pour aller beaucoup plus loin) :**

- ▶ Bernard Charbonneau, *Le Jardin de Babylone*, Encyclopédie des Nuisances, 2002 (1969), notamment le chapitre IV « Vue sur la montagne et la mer ».
- ▶ A. Rauch, *Histoire des vacances de 1830 à nos jours*.
- ▶ Marc Boyer, *L'Invention du tourisme*, La Découverte.
- ▶ Marc Boyer, *L'Invention de la Côte d'Azur*.
- ▶ Alain Corbin, *Le territoire du vide*, 1988, sur l'histoire du désir de rivage en Occident à partir de la mi-XVIIIe s. ; et *L'avènement des loisirs* du même auteur.

[1] Préface de Serge Latouche au livre de Besson-Girard, *Decrescendo cantabile. Petit manuel pour une décroissance harmonique*, Parangon, 2005, p. 7-8.

[2] B. Charbonneau, *Le Jardin de Babylone*, Encyclopédie des Nuisances, 2002 (1969), p. 189.

[3] Cf. Guy Debord, *La société du spectacle*, chapitre VI. « Le temps spectaculaire ».

[4] Bernard Charbonneau, op. cit., p. 190-191.

[5] En France, le statut de « station touristique » est un label, mis en place par une loi de 1919. Ce statut permet la mise en place d'une taxe de séjour pour le financement des aménagements communaux. De plus aujourd'hui, l'Etat donne une « dotation touristique » pour une commune ayant ce statut. Ce statut permet ainsi le financement d'infrastructures (station de traitement des eaux usées, etc) dans une commune qui voit souvent sa population être multipliée par 3 pendant l'été.

[6] Charbonneau, op. cit., p. 191.

[7] Pour une comparaison cartographique des sites du Cap d'Agde et de Sète, voir le [site de l'IGN pour l'éducation nationale qui montre de façon très pédagogique les évolutions](#).

[8] Le même phénomène se reproduit à la même époque sur la côte est des Etats-Unis avec la création de la station touristique d'Atlantic City, comme projection littorale de la bourgeoisie de la ville de Philadelphie. En France, autre exemple, c'est encore la Compagnie des chemins de fer du Midi qui va créer plusieurs lieux touristiques dans les Pyrénées comme par exemple la station de sport d'hiver de Font-Romeu.

[9] B. Charbonneau, *Sauver nos régions, Ecologie, régionalisme et sociétés locales*, Sang de la Terre, 1991, Chapitre V. « La manipulation de l'espace et de ses habitants par l'aménagement de la Côte aquitaine », p. 110. C'est ainsi affirme la propagande sociale, que la construction d'une « Cité du Surf » à Biarritz pour 2008 sera « élargie à la connaissance et à la préservation de la mer, elle racontera l'histoire de ce loisir, sa contribution à la vie sociale » (*Le Monde*, 30 septembre 2005).

[10] Cette technique de propagande auto-réalisatrice est actuellement très bien maîtrisée par le conseil général de L'Hérault, qui justifie tous ses projets infra-structurels par les prophéties démographiques des instituts de statistiques totalement dépendants de son pouvoir.

[11] La propagande de la M.I.A.C.A. ayant engloutie une bonne partie de ses premiers crédits, la Cour des comptes publia en 1974 un rapport sévère à son encontre.

[12] Dans la revue *Urbanisme* (1972), numéro spécial sur la Côte aquitaine. Repris par Charbonneau, dans *Sauver nos régions*, op. cit., p. 113.

[13] Charbonneau, op. cit., il critique là l'ouvrage du premier président de la M.I.A.C.A., Philippe Saint-Marc, intitulé *La socialisation de la nature*.

[14] Dix Unités principales d'Aménagement (U.P.A.) séparées par sept Secteurs d'équilibre naturel (S.E.N.).

[15] Revue *Urbanisme* (1972). Rapporté par Charbonneau, op. cit.

[16] Pour une appréciation actuelle sur le tourisme de plaisance en France, cf. Benoit Hopquin, « Les ports de plaisance affichent complet », *Le Monde*, 17 juillet 2002.

[17] Cf. le très bel ouvrage Daniel Cérézuelle, *L'écologie et la liberté. Bernard Charbonneau, précurseur de l'écologie politique*, Parangon, 2006. pour des éléments biographiques.

[18] B. Charbonneau, *Sauver nos régions*, op. cit., p. 111.