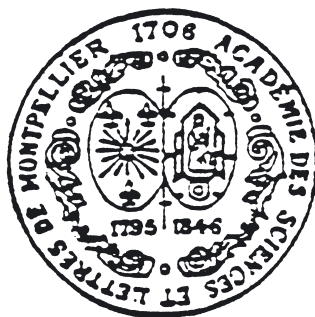


BULLETIN
DE
L'ACADÉMIE DES SCIENCES
ET LETTRES
DE
MONTPELLIER



NOUVELLE SÉRIE
TOME 39
ANNÉE 2008

ISSN 1146-7282

Séance du 10 mars 2008

Sociétés d'Équipement et Aménagement du Littoral

par Guy PUECH

Lors de discussions il y quelques années, plusieurs d'entre nous avaient émis le souhait que les intervenants restent dans le cadre de leur discipline propre. Je ne l'ai pas toujours fait, estimant que la retraite était la période heureuse où l'on pouvait aborder d'autres domaines et élargir ainsi, modestement, son microcosme. Mais aujourd'hui, sur le conseil d'ailleurs de plusieurs d'entre vous, je vais revenir vers un domaine qui a été le mien pendant une quinzaine d'années.

J'ai eu la chance, à partir de 1958, il y a donc un demi siècle, de participer à la grande aventure de la SCET (Société Centrale pour l'Équipement du Territoire), filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations. Pendant sept ans et demi, de 1963 à 1970, j'étais à Montpellier directeur de la SERM (Société d'Équipement de la Région Montpellieraine) et directeur régional de la SCET. J'ai, à ce titre, participé à l'aménagement du littoral, dont je vais vous parler.

Je vais dans un premier temps résumer la finalité et le fonctionnement des sociétés d'équipement et de la SCET, outils privilégiés et assez peu connus de l'aménagement du territoire.

Il faut se resituer dans l'après-guerre pour voir quel était le problème posé. La France était exsangue, tout était à reconstruire, et pour répondre aux exigences de l'explosion démographique et du renouveau industriel, il fallait créer des infrastructures lourdes, comme les autoroutes, et de vastes zones d'habitat et d'industries. Il était du rôle de l'Etat de marquer les directions, de susciter les outils, mais il n'était pas de son rôle de tout réaliser. Les collectivités locales, les municipalités, n'avaient à l'époque ni le savoir-faire ni les structures permettant de réaliser efficacement de grosses opérations ; et l'initiative privée était totalement démunie devant l'ampleur des problèmes posés. Il fallait trouver un outil d'intervention adapté. Quelques grands esprits, je n'en citerai que deux, Edgar Pisani et François Bloch-Lainé, sont à l'origine de l'outil qu'est une Société d'Economie Mixte d'Équipement.

Prenons un exemple : Montpellier a besoin d'une grande zone d'habitation pour faire face au développement de la population et à l'arrivée des pieds-noirs. La SERM est créée, avec deux actionnaires fondateurs, la ville de Montpellier (le maire, François Delmas, est Président) et la Caisse des Dépôts, financier traditionnel des collectivités. Il y a d'autres actionnaires : la SCET, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Compagnie du Bas-Rhône-Languedoc, les organismes HLM, et à titre homéopathique, quelques privés, du type coopérative de construction. La société est donc, en principe, d'économie mixte. Elle fonctionne avec toute la souplesse d'une société privée, en particulier pour le recrutement et la gestion du personnel dont elle peut avoir besoin. Elle n'est pas soumise aux règles de la comptabilité publique. En fait ces sociétés sont **publiques** par leur finalité et **commerciales** par leur statut juridique et leurs règles de gestion.

Comment les choses se passent-elles ? La municipalité demande à la Société d'Équipement de dresser le bilan financier prévisionnel de l'opération projetée. C'est dans le cadre de ce bilan, approuvé par le Conseil d'Administration de la Société, que la municipalité lui concède la réalisation de l'opération. La Société en devient maître d'ouvrage. Chaque opération a un bilan indépendant au sein de la Société.

La règle d'or est l'équilibre entre les volets dépenses et recettes. Le volet **dépenses** comporte les frais d'études, les acquisitions foncières, toutes les dépenses de travaux d'équipement et de VRD (voiries et réseaux divers) intérieurs (c'est le plus gros poste), éventuellement dépenses de travaux extérieurs à la zone, les intérêts financiers des emprunts et les frais de fonctionnement de la Société. Les **recettes** sont constituées essentiellement par la vente des terrains lotis, aux promoteurs pour logements et commerces, aux particuliers pour la construction de villas, accessoirement par des subventions de l'Etat, et des participations municipales aux équipements publics.

Mais, pour fonctionner, ces Sociétés allaient se heurter à un problème grave. Dans les années 50-60, on ne disposait pas de cadres formés pour la gestion de ces sociétés, de cadres aptes à assumer des responsabilités techniques et financières lourdes ; les services des collectivités locales étaient à l'époque squelettiques (ce n'est plus le cas aujourd'hui). François Bloch-Lainé, qui fut un grand directeur général de la Caisse des Dépôts et un grand humaniste, a parfaitement répondu à ce problème en créant, dès le 28 octobre 1955, une filiale de la Caisse des Dépôts, la SCET, Société Centrale pour l'Équipement du Territoire, que j'ai déjà citée. La SCET avait pour mission d'être prestataire de services auprès des sociétés d'équipement et d'être un vivier de cadres mis à leur disposition. Elle a rempli un rôle de formation de cadres irremplaçable à l'époque.

La direction générale de la SCET rassemblait des experts dans tous les domaines, à la disposition des sociétés. Quant aux directions régionales, par une convention dite d'administration générale, elles intervenaient directement avec leurs services propres auprès des sociétés ; elles en assuraient la marche administrative et comptable, la trésorerie (prêts de la Caisse des Dépôts), et, en règle générale, la coordination technique des travaux, le tout rémunéré par un pourcentage sur les opérations.

La Société, avec son directeur, restait le chef d'orchestre des opérations, pleinement responsable de leur commercialisation.

L'intervention de la SCET auprès des sociétés d'équipement n'était nullement imposée, mais, dans les années 60, la plupart des municipalités ont préféré créer leurs sociétés d'équipement avec le concours de la SCET, qui leur apportait la garantie de la Caisse des Dépôts, et les déchargeait des responsabilités de gestion courante, plutôt que de se lancer seuls dans l'aventure.

Mais la SCET est souvent restée le "combattant de l'ombre", les relations publiques étant assurées pour l'essentiel par les sociétés d'équipement. Vous connaissez certainement la SERM, beaucoup moins la SCET.

Ces développements sur les Sociétés d'Équipement et la SCET vous ont peut-être paru un peu longs, peut-être également un peu trop "plaidoyer pro domo", mais je pense qu'ils étaient nécessaires pour la bonne compréhension de la suite du sujet.

J'aborde donc maintenant l'aménagement du littoral.

Notre côte après guerre, vers les années 60, était une côte plate, inhospitalière, pratiquement sans port pour les bateaux de plaisance. Les plages de sable fin étaient immenses ; mais les terrains, derrière la dune littorale, étaient plus ou moins marécageux et infestés de moustiques. Le début de l'occupation du littoral défiait toutes les règles de l'urbanisme : une rue sur le cordon dunaire avec une rangée de villas de part et d'autre, bloquant tout développement vers l'intérieur. C'était le Carnon de l'époque.

Et on assistait au passage, par le Languedoc, de touristes de plus en plus nombreux chaque année, qui allaient passer leurs vacances en Espagne.

Les méridionaux étaient démunis face à cette situation. Pour la modifier, il fallait engager des travaux dont l'ampleur dépassait les possibilités des édiles locaux. Y pensaient-ils seulement ? C'était l'immobilisme. Beaucoup se contentaient du littoral tel qu'ils l'avaient toujours connu et tel qu'ils l'aimaient ; et marquèrent longtemps un scepticisme narquois vis-à-vis des projets parisiens. Ils estimaient insensé de vouloir construire sur le sable et impossible de faire pousser quoi que ce soit sur ce désert marécageux.

L'idée d'un vaste programme d'aménagement pour arrêter les touristes chez nous (et satisfaire également les besoins locaux) est venue de Paris ; comme d'ailleurs, il faut le reconnaître, l'idée d'un autre grand aménagement régional, le canal du Bas-Rhône Languedoc.

Quels furent les **intervenants**? On peut comparer leur ensemble à une fusée à trois étages, avec, de la base vers le haut, ou plutôt de l'amont vers l'aval : l'Etat, les collectivités locales, et le privé en la personne des promoteurs puis des propriétaires immobiliers.

Et tout d'abord l'**Etat**.

L'Etat était alors un Etat fort, peu contesté, qui prenait des décisions et contrôlait leur application. L'idée générale et la conception de son déroulement ont germé à la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale). Les pères en sont surtout Abel Thomas, ingénieur du Génie Maritime, commissaire régional à l'aménagement du territoire pour le Massif Central et le Midi, Olivier Guichard, baron d'Empire et baron du gaullisme, Philippe Lamour, Président Directeur Général de la Compagnie d'Aménagement de la Région du Bas Rhône Languedoc, et quelques autres.

Le projet était terriblement ambitieux : il s'agissait, par de grands travaux d'infrastructure, de modifier les conditions naturelles défavorables, pour permettre la création de villes touristiques importantes susceptibles d'accueillir à terme un million de touristes ; et ce faisant de rééquilibrer l'économie d'une région sous industrialisée et dont la viticulture est toujours en crise cyclique.

En février 1963 Olivier Guichard est nommé Délégué à l'Aménagement du Littoral, et un décret du 18 juin 1963, anniversaire symbolique, il y a donc 45 ans, crée la **Mission** Interministérielle pour l'Aménagement du Littoral Languedoc-Roussillon.

C'est un véritable "commando administratif", dépendant du premier ministre, regroupant en son sein toutes les administrations concernées, et doté de tous les crédits nécessaires. La Mission a pratiquement les pleins pouvoirs et court-circuite les administrations classiques, ce qui n'est pas toujours de leur goût (en particulier du préfet de région, Jacques Pélissier, qui était un grand préfet).

La Mission est présidée par Pierre Racine, Conseiller d'Etat, qui fut directeur des stages à l'ENA de 1946 à 1952 (il en sera ensuite directeur pendant 6 ans) et directeur du Cabinet du Premier Ministre Michel Debré de 1959 à 1962. C'est un robuste travailleur, organisateur efficace, on ne peut mieux introduit dans les arcanes du pouvoir parisien. Son secrétaire général, Pierre Raynaud, très à l'aise dans les relations publiques, est le chef d'orchestre de la Mission. Un échelon d'études à Montpellier est dirigé par notre regretté confrère Edouard Bonneau.

Les grandes orientations étant données, la Mission suscite la création d'une Agence privée, l'Agence d'Urbanisme pour l'Aménagement du Littoral Languedoc-Roussillon. Composée de huit architectes sous la direction de Georges Candilis, elle élabore le Plan d'Aménagement d'Intérêt Régional ; elle arrête la situation, le programme et le plan de masse de chacune des futures stations : Jean Balladur est l'architecte en chef de la Grande Motte, Jean Le Couteur celui du Cap d'Agde, etc.

L'idée de base est de casser l'urbanisme linéaire en front de mer, du type Canon, pour organiser des stations vers l'intérieur des terrains, bénéficiant d'un urbanisme de qualité, de grands ports pour les plaisanciers, de bonnes dessertes routières, et de vastes espaces verts. Entre chaque station, le littoral est en principe inconstructible.

Les grandes lignes se précisent donc dans les sphères parisiennes et à l'Agence d'Urbanisme ; mais les projets ne pourront prendre corps sans l'assentiment des élus locaux. Fin 1963, les deux Pierre (Racine et Raynaud) prennent donc leur bâton de pèlerins VRP ; ils vont, avec les architectes, à la rencontre des Conseillers Généraux et des Maires concernés, ils leur exposent les projets et tout ce qu'ils apporteront au développement économique de la région. Les élus sont pratiquement tous dans l'opposition ; certains, nous l'avons dit, sont très sceptiques sur les grandes idées parisiennes ; mais ils ne peuvent refuser la manne qui leur est proposée. Après concertation et observations de principe, ils ont tous été partie prenante des opérations ; ils en deviennent même progressivement les premiers défenseurs.

La deuxième tâche de la Mission est de faire réaliser les équipements généraux nécessaires à la vie des stations : les ports, les routes de desserte (chez nous la route littorale de Palavas au Grau du Roi), accessoirement des reboisements comme celui de la Gardiole. Mais le préalable essentiel est celui de la démoustication, condition sine qua non de l'urbanisation de la cote. Elle sera réalisée de main de maître par un organisme créé par les quatre Conseils Généraux des départements littoraux, l'EID (Entente Interdépartementale pour la Démoustication), financé par les départements avec des subventions de l'Etat. Notre confrère Jean-Antoine Rioux y a joué un rôle de premier plan et pourrait vous en parler bien plus savamment que moi. Je ne citerai qu'un remède, qu'une technique peu connue du grand public : la mise à franc bord des étangs. Les larves de moustiques prolifèrent dans les flaques d'eau et les bords d'étangs aux eaux très peu profondes, chaudes et calmes. Des dragues ont donc recreusé les bords de nombreux étangs pour donner à leurs rives la pente naturelle des terrains et donc davantage de profondeur.

Il n'y avait pas encore de mouvements écologistes ; on pouvait donc sans trop de problèmes creuser ou remblayer des étangs et éradiquer les moustiques.

La Mission, et ce fut sa troisième tâche, s'est très impliquée dans le suivi et le contrôle des opérations réalisées par les Sociétés d'Équipement ainsi que dans la commercialisation des terrains. Elle a diffusé des brochures publicitaires et organisé des visites des stations pour les promoteurs nationaux et étrangers.

Je vous ai beaucoup parlé de la Mission. Son rôle a été effectivement primordial, et largement orchestré par les médias. Dans l'esprit du grand public c'est donc la Mission Racine qui a réalisé l'aménagement du littoral.

Ce n'est que partiellement vrai, car c'est oublier le rôle essentiel des autres intervenants que sont les Sociétés d'Équipement locales et les promoteurs privés. Ce sont eux seuls qui ont assumé les responsabilités financières des opérations, ce qui est tout de même essentiel.

Nous arrivons donc au deuxième étage de la fusée : les **Sociétés d'Équipement**.

Dans l'Hérault, la SEBLI (Société d'Équipement du Bittérois et de son Littoral) a été logiquement chargée de l'opération du Cap d'Agde. Pour la Grande Motte (je me limiterai à cette opération-phare proche de Montpellier), la SERM aurait pu en être chargée, mais à l'époque les élus politiques de bords opposés se respectaient et œuvraient en bonne intelligence dans l'intérêt général. François Delmas, notre regretté confrère, maire de Montpellier et président de la SERM, a souhaité que le Conseil Général soit maître de l'opération. Il n'y avait pas de Conseil Régional à l'époque. Une société ad hoc, la SADH (Société d'Aménagement du Département de l'Hérault) a donc été créée en juin 1964 par Jean Bene, sénateur-maire de Pézenas et président du Conseil Général de l'Hérault, avec le concours de la Caisse des Dépôts et de la SCET.

Jean Bene était (je cite Jean Ballardur) "un homme fin, au physique comme au moral". Socialiste de la bonne époque, "conservateur de gauche" me dit-il un jour, il présidait le Conseil Général de l'Hérault sans sectarisme.

La première tâche de la SADH a été de chiffrer l'opération de la Grande Motte et d'établir un bilan financier prévisionnel. Sur cette base, le Conseil Général de l'Hérault et la commune de Mauguio, l'antique Melgueil, (qui s'étendait alors de part et d'autre de l'étang de l'Or) ont concédé à la SADH la réalisation de l'opération. Au fil des travaux, le bilan a du être affiné, réactualisé, mais en respectant toujours, et jusqu'à son dénouement, la règle d'or : équilibre entre dépenses et recettes.

La maîtrise du foncier a été facilitée, pour l'ensemble des opérations du littoral, par l'action discrète de la Compagnie du Bas-Rhône qui a anticipé un certain nombre d'acquisitions à des prix agricoles, ces prix servant ensuite de référence. Le grand public était peu au courant des projets ou ne croyait pas à leur réussite ; il n'y a pas eu de bulle spéculative sur les terrains. L'action de la Compagnie a été relayée par la Caisse des Dépôts et l'Etat (par le FNAFU, Fonds National d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme) qui ont également pris des risques calculés en anticipant les acquisitions foncières.

La **SCET** assurait la direction technique des aménagements ; des réunions hebdomadaires de coordination se sont tenues à la Grande Motte pendant toute la grande période des travaux ; il s'agissait de discuter de leur conception avec les bureaux d'étude maîtres d'œuvre, de coordonner tous ces travaux et d'en suivre la réalisation avec eux et avec les entreprises adjudicataires. L'entente a toujours été excellente et constructive entre le principal bureau d'études (le Service d'Etude de l'Equipement, bureau d'étude quasi obligé) et les ingénieurs de la SCET.

Les problèmes techniques n'en étaient pas moins lourds et complexes. Je n'en citerai qu'un, peu connu, même de beaucoup d'habitants de la Grande Motte.

Derrière la dune littorale, les terrains étaient d'une "platitude paludéenne" selon les termes de Balladur. Laissés tels quels, les réseaux d'écoulement gravitaire des eaux usées et des eaux pluviales auraient nécessité de nombreuses stations de relèvement, sujétion lourde pour le fonctionnement ultérieur. D'autre part, on pouvait constater, ne serait-ce qu'au bois du Boucanet, que les beaux boisements de pins parasols n'existaient que sur les cordons dunaires intérieurs, là où les arbres disposaient d'un volume de terre suffisant au dessus du sol plus ou moins marécageux et salé. Sur cette "platitude paludéenne" les espaces verts n'auraient eu aucune chance de survie, alors que leur réussite était un impératif pour tous ; Balladur voulait, avec raison, une ville-parc.

La solution était évidente : il fallait remblayer les terrains sur une hauteur de l'ordre d'un mètre cinquante à deux mètres, en créant un micro-relief favorable à l'écoulement des eaux. Le faire par voie terrestre, quelle que soit la taille des transporteurs utilisés, conduisait à une impasse financière (et même technique). Il a fallu oser : on a fait venir par mer, de Hollande, deux très grosses dragues suceuses qui ont travaillé jour et nuit pendant six mois. Elles ont creusé le port et l'avant-port, et surtout l'étang du Ponant qui n'avait plus d'étang que le nom : déversoir du Vidourle, il était comblé par ses alluvions et à sec tous les étés. Les matériaux, répartis par voie hydraulique, étaient tous d'excellente qualité, y compris les matériaux du port et de l'avant-port qui étaient en fait des alluvions du Rhône repris par les courants littoraux ; ce qui explique, avec l'eau du canal du Bas-Rhône et l'abri des immeubles contre les vents marins, la qualité des espaces verts de la station qui a surpris tous les habitués du littoral. Quant à l'étang du Ponant, il est devenu un magnifique plan d'eau de 200 hectares creusé à 3 mètres 50 de profondeur, un des hauts lieux de la planche à voile.

La SCET assurait également la trésorerie et la comptabilité des opérations. Les emprunts auprès de la Caisse des Dépôts étaient garantis par les concédants : Mairie de Mauguio et Conseil Général, éventuellement par l'Etat.

Permettez moi d'ouvrir ici une parenthèse : la grande presse dresse souvent des tableaux comparatifs d'endettement des grandes villes, et on constate que Montpellier est une ville très peu endettée. Mais aux emprunts de la ville de Montpellier, il faudrait rajouter les emprunts de tous les organismes qui prolongent la ville et qui sont garantis par elle : SERM, TAM (Transports de l'Agglomération de Montpellier), et d'autres, qui réalisent l'essentiel des équipements publics. Il y a toute une série d'écrans, de poupées russes. Vous savez que les statistiques sont une des formes modernes du mensonge.

Revenons au fonctionnement de la SCET. La trésorerie regroupant toutes les opérations des sociétés de la région était gérée pratiquement au jour le jour avec la Caisse des Dépôts pour éviter tous frais financiers inutiles. Nous avons pris un engagement auprès des entreprises (engagement qui a toujours été tenu) : régler les mémoires de travaux (après toutes vérifications, c'est évident) dans un délai maximum de trente jours. Le respect de cette discipline très stricte nous a permis de bénéficier de prix unitaires très bas, car un climat de confiance s'était instauré entre maître d'ouvrage et entreprises. Une des entreprises les plus présentes dans nos appels d'offres fut l'entreprise Mazza, de Saint Thibery ; nous n'eûmes jamais à nous plaindre de ses prestations.

Au fur et à mesure de l'avancement des tranches de travaux, les espaces et équipements à destination publique (voiries, réseaux divers, espaces verts) étaient rétrocédés gratuitement à la municipalité qui en prenait la charge : sécurité, entretien ; tandis que les terrains équipés destinés à la construction étaient vendus avec cahier des charges, lots de collectifs aux promoteurs, et terrains de villas aux particuliers. Si la SCET avait la responsabilité des travaux et de la trésorerie, ce sont les services propres de chaque société qui avait la responsabilité pleine et entière de la commercialisation, donc en fait des rapports avec le public. La SCET restait en amont et en retrait du public.

L'organigramme que je vous ai présenté a du, j'espère, vous paraître rationnel, cohérent. Il l'était en effet et s'est montré très efficace. Mais les rapports de force existant entre les trois grands intervenants qu'étaient la Mission, la Caisse des Dépôts et la Compagnie du Bas Rhône étaient générateurs de tensions, sinon de conflits. Mon exposé serait incomplet si je ne les abordais pas. Ils auraient pu perturber la marche des opérations. C'est cette face cachée, humaine, ignorée du public, que je vais aborder maintenant. Après plus de 40 ans, je pense qu'on peut le faire en toute sérénité. La plupart des acteurs ne sont d'ailleurs plus de ce monde.

Et tout d'abord la Compagnie du Bas Rhône et la forte personnalité de Philippe Lamour. Philippe Lamour, qui était à la genèse de l'opération, avait prévu que l'aménagement du littoral se fasse sous son égide. Il avait créé à cette fin dès 1962 la SETARM (Société d'Équipement Touristique et d'Aménagement de la Région Méditerranéenne), dirigée par Max Pons, chef du Service financier et domanial de la Compagnie. Les élus locaux, eux, préféraient voir intervenir leurs propres sociétés d'équipement pour en retirer un bénéfice politique ; et la Mission n'y était pas opposée. La SCET, quoique administrateur de la Compagnie, tenait à intervenir au travers des sociétés d'équipement dont elle suscitait la création.

Philippe Lamour était un homme exceptionnel, très humain, pour lequel on ne pouvait avoir qu'une grande considération. La répartition des tâches s'est finalement opérée de la façon suivante : la SETARM n'a en fait démarré que l'opération de Carnon, longtemps boudée par la Mission, ensuite reprise par la SADH. Philippe Lamour a été administrateur de toutes les sociétés chargées de l'aménagement du littoral ; le canal du Bas Rhône a alimenté en eau la Grande Motte, qui, sans ce canal, n'aurait jamais vu le jour ; et nous avons utilisé au maximum les Services de la Compagnie ; son Service des Espaces Verts a œuvré sur tout le littoral, et à la Grande Motte, avec le succès que l'on connaît.

Les rapports entre la Mission et la Caisse des Dépôts pouvaient également être conflictuels. La SCET assumait la responsabilité technique et financière des opérations avec l'expérience de toutes les autres opérations qu'elle contrôlait par ailleurs et dans lesquelles son action, hors Mission, était beaucoup plus libre. Dans l'intérêt général, elle a souvent proposé des variantes aux projets de la Mission qui lui étaient en fait octroyés, imposés.....et la Mission restait souveraine. Il en résultait une tension qui se fait jour dans l'ouvrage de 293 pages de Pierre Racine, "Mission Impossible" paru en 1980. Il ne consacre à l'action de la Caisse des Dépôts et de la SCET qu'un demi paragraphe d'une dizaine de lignes page 53 que je vous cite "La Caisse des Dépôts, qui est le prêteur, donne aux Sociétés son assistance pour la gestion technique, administrative et financière. C'est la Société Centrale pour l'Equipement du Territoire, la fameuse SCET, qui joue ce rôle comme elle le fait depuis trente ans auprès des municipalités et départements. Seul le département des Pyrénées Orientales refusa cette aide et mal lui en a pris. Sa société équipe Port-Barcarès, mais connaîtra des difficultés financières qui entraîneront en 1978 sa réorganisation sur les bases adoptées par les sociétés des autres départements". C'est un constat parfaitement exact (à un chiffre près), somme toute élogieux, mais un peu court, me semble t'il, pour un ouvrage de 293 pages.

Nos rapports ont toujours été constructifs et empreints de cordialité avec Pierre Raynaud, un homme très convivial, et à l'échelon régional avec Edouard Bonneau et Jean Balladur.

La personnalité de Balladur et son action sur le littoral mériteraient un long développement car il s'est identifié à la Grande Motte qui a été la grande œuvre de sa vie. Jean Balladur, cousin germain du grand Edouard, était un passionné de littérature et de philosophie. Ses études en "khagne" pour préparer l'Ecole Normale Supérieure ont été interrompues par la guerre ; il s'est ensuite réorienté vers l'Ecole des Beaux Arts de Paris. Le très beau livre remarquablement illustré qu'il a écrit en 1994 "La Grande Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville" est un ouvrage très poétique. Il parle de "ce long rivage abandonné aux caprices des vents et de la mer, à peine sorti des eaux qui le baignent encore de toutes parts".

Il a voulu créer une ville parc avec, je cite, "l'osmose du bâti et d'une nature dominée et pacifiée". Pour Balladur, c'est le bonheur du piéton qui prime dans cette cité du farniente ; c'est à pied qu'il faut la parcourir par ses vingt kilomètres de cheminements ombragés. 130 hectares, plus de 20% de la surface seront réservés aux espaces verts. La Grande Motte s'enorgueillit d'être la commune la plus verte d'Europe.

Balladur a voulu également que son architecture soit une architecture de loisir, une architecture novatrice. Les pyramides lui auraient été inspirées par les pyramides mayas qui s'élèvent sur la presqu'île du Yucatan, plateau désespérément plat. Et dans la Grande Motte du Couchant, les Conques de Vénus complèteront les pyramides de la Grande Motte du Levant.

Ces deux options de base, espaces verts et architecture, étaient excellentes, encore que son architecture ait été souvent critiquée. Mais nous aurions souhaité que tous les quais soient des quais piétons, comme la SEBLI a pu le réaliser au Cap d'Agde avec l'architecte Le Couteur, et que le port soit un port en U, construit sur trois cotés, plus intime. Des discussions portaient également sur le nombre insuffisant des parkings et sur le "Point Zéro" qui n'a toujours pas trouvé sa raison d'être.

Mais Balladur était l'architecte inspiré... et, je vous l'ai dit, la Mission était souveraine.

Quoi qu'il en soit, et malgré les critiques qui n'ont pas manqué : "Sarcelles-sur-mer", "béton-plage" les résultats sont là. La Grande Motte est une ville où il fait bon vivre, de 7 500 habitants permanents, accueillant 120 000 habitants l'été. Sa réalisation a donné tort au scepticisme narquois de beaucoup d'autochtones.

Mais les résultats ne sont là que parce que le troisième étage de la fusée, celui du **privé**, des **promoteurs** et des **particuliers**, a bien fonctionné. C'est l'initiative privée qui détenait à l'aval, comme toujours, la clef de la réussite. Je devrais donc lui consacrer un long paragraphe, mais que vous dire, sinon que c'était les trente glorieuses et qu'il y avait une très forte demande solvable de promoteurs français et étrangers, et de particuliers impatients d'avoir un appartement ou une villa en bord de mer. Les premiers promoteurs furent des montpelliérains ; ils eurent un certain courage de commencer leurs travaux sur des terrains qui, au début, avaient tout d'un champ de bataille, sur un fond de désert de sable souvent livré aux caprices des vents.

La ville occupe aujourd'hui 450 hectares, dont 130 hectares d'espaces verts urbains, le golf s'étend sur 85 hectares et le port accueille 1200 bateaux.

Prévisions financières et équilibre du bilan ont été respectés.

La création de la Grande Motte a été une opération étonnement rapide, compte tenu du nombre des intervenants et de la complexité des problèmes posés. La SADH a été créée le 12 juin 1964 et la première pierre posée en 1967.

Rapidité et bonne fin sont dues à l'heureuse convergence de facteurs positifs :

- un Etat fort et volontariste
- des équipes jeunes et motivées dans des structures porteuses
- un accord rapide de tous les intervenants locaux
- des acquisitions foncières à des prix quasi-agricoles
- le dynamisme des trente glorieuses

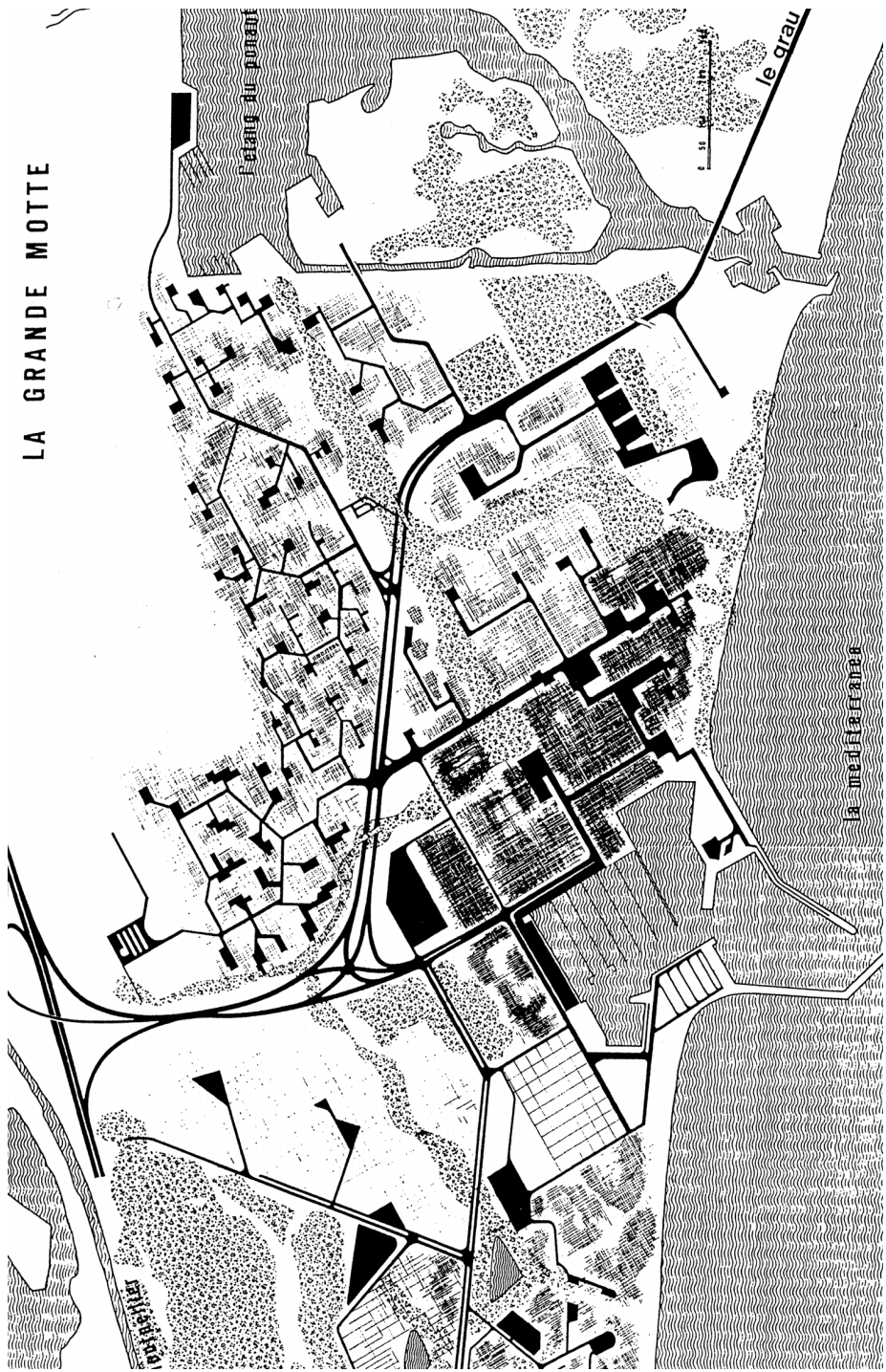
Nous avons vécu une aventure lourde, mais passionnante, au sein d'équipes jeunes et enthousiastes.

La Grande Motte est devenue célèbre, en France et à l'étranger.

Plusieurs missions étrangères sont venues sur place étudier la conception de la station et les modalités de sa réalisation.

Mais aujourd'hui de telles opérations seraient, avec la décentralisation, la multiplication des échelons de concertation et de décision, et l'émergence des groupes de pression, beaucoup plus difficiles à réaliser : plus longues, certainement plus coûteuses, et d'issue incertaine. Un sociologue, Claude Prelorenzo, a d'ailleurs écrit : "Construire dans une zone humide, déverser du D.D.T. et contourner l'administration, cette opération serait impensable aujourd'hui".

Quelques mots s'imposent sur l'impact économique de la création de la Grande Motte, et, de façon plus générale, de l'aménagement du littoral.



Au niveau national, l'Etat s'est très largement remboursé de sa mise de fonds (financement de la Mission, de l'Agence d'Urbanisme, et des équipements généraux cités plus haut) par l'encaissement de tous les impôts directs et indirects (TVA en particulier) générés par l'équipement et la construction initiale des stations, et, depuis lors, par leur constante activité économique.

Au niveau régional, l'impact de l'aménagement du littoral est lourd : de nouvelles stations sont nées avec toute leurs activités économiques ; les retombées sur Montpellier sont importantes : implantations d'entreprises et de commerces vivant de l'activité créée sur le littoral.

Cet impact économique a été analysé par des études ponctuelles. Une étude globale serait la bienvenue.

Que sont devenus les différents **intervenants** ?

La Mission Racine, mission accomplie, a pris fin. Une autre Mission a pris la suite : la Mission Littoral ; c'est une mission nationale avec une fonction assez vague de concertation, d'orientation, et non plus de réalisation.

La SADH a connu des années sombres après la fin de l'équipement de la Grande Motte. Elle a refait surface sous un autre nom "Hérault Aménagement", mandataire de diverses communes et surtout du Conseil Général pour l'équipement de terrains et la construction d'équipements publics : collèges, "Pierres Vives", le futur immeuble des Archives Départementales.

La SCET est toujours là ; mais, les Services des Collectivités n'ayant vraiment plus rien de squelettique, son rôle se situe davantage dans le conseil et l'expertise ; elle s'implique moins dans la réalisation des travaux. Ses initiales, SCET, signifient maintenant : Société Centrale pour l'Expertise du Territoire.

Quel est, après 40 ans, le **devenir de la Grande Motte** ?

Les espaces verts, omniprésents et fort bien entretenus, ont atteint leur pleine maturité ; leur qualité masque la relative vétusté des bâtiments ; construits en bloc, ils ont vieilli uniformément. Les grands immeubles souffrent d'équipements collectifs ne correspondant plus aux normes actuelles, et surtout d'une inadéquation entre le bâti de l'époque et les nouvelles demandes : 80 % des logements ont deux pièces ou moins de deux pièces, alors qu'il y a maintenant une forte demande de grands appartements pour de jeunes retraités, amateurs de golf ou de voile, qui veulent s'y installer à plein temps et pouvoir recevoir leurs enfants pendant l'été. Et, pour le grand tourisme, la concurrence de l'Espagne, du Maroc ou de la Tunisie est très forte : installations plus modernes et plus attractives, dépaysement et prix. Le tourisme est devenu à la Grande Motte un tourisme populaire dépensant peu sur place.

Pour éviter que ne se créent un jour à la Grande Motte des "friches touristiques", la Municipalité, en concertation avec la Mission Littoral, a lancé fin 2002 le "Grand Projet pour la Cité des Dunes". Il prévoit la programmation de 13 ans de travaux jusqu'en 2015 avec deux volets :

1. une quarantaine de millions d'investissements publics : pour augmenter la capacité du port de 1200 à 2000 anneaux, pour agrandir la zone piétonnière du port, et repenser le quai Ouest ; pour reprendre entièrement le Point Zéro. La grande digue et les aménagements intérieurs du port ont été restructurés, sa capacité portée à 1 400 anneaux, le réaménagement du Point Zéro est en cours.
2. trente-trois millions pour "requalifier" le patrimoine immobilier. Les ravalements de façade, imposés par la Municipalité, sont en grande partie réalisés ; mais, malgré les aides des Pouvoirs Publics, la réadaptation des intérieurs des bâtiments ne s'effectue que très lentement, car la propriété dans les grands immeubles est très émiettée.

Pour terminer, et dans un ordre d'idée bien différent, j'évoquerai le passé, l'Histoire, par deux évènements qui se sont déroulés sur le site de la Grande Motte :

Un évènement assez bien connu : en août 1248, puis en juillet 1270, Louis IX, qui n'est pas encore Saint Louis, s'embarque à Aigues-Mortes pour les sixième et septième croisades. Le port intérieur communique avec la mer par le Canal Viel, l'étang du Ponant et, c'est à peu près certain, la passe des Abîmes. C'est une véritable armada ; les naves à plusieurs ponts ne peuvent remonter jusqu'à Aigues-Mortes ; une grosse activité d'avant-port a du se développer à l'époque aux abords de l'étang du Ponant.

Un évènement beaucoup moins connu : au siècle précédent, en 1144, un des derniers comtes de Melgueil est tué d'un trait d'arbalète dans un combat naval ; c'est Berenger Raymond, de la maison des comtes de Provence, qui a épousé Béatrix de Melgueil, héritière du comté. Le combat s'est déroulé dans le Grau de Melgueil qu'une galère génoise voulait forcer. Où se trouvait ce grau ? Rien n'est précisé, mais il est fort probable que c'était également la passe des Abîmes où il y a toujours eu un large exutoire aux crues du Vidourle. Les étangs de Mauguio et du Ponant communiquaient à l'époque.

Les comtes de Melgueil sont de la lignée des seigneurs wisigoths de Maguelone. Après sa destruction en 737 par Charles Martel, pour en chasser les sarrasins, ils se réfugièrent à Substancion et construisirent un château neuf sur les bords du Lez. Puis, vers les années 920, ils créèrent Melgueil et sa "motte" avec une tour en bois, d'où ils contrôlaient la voie lagunaire. Vers 960, cette motte (aujourd'hui jardin public) aurait eu des dimensions remarquables (20 mètres de hauteur et 65 mètres de diamètre), ce qui laisse supposer un important trafic lagunaire. Les comtes de Melgueil battaient monnaie et leur comté s'étendait, sur la cote, d'Agde au Rhône, et au Nord jusqu'à Brissac. Vous savez qu'en 985 le comte Bernard et son épouse Ségonde ont donné la manse de Montpellier à un de leurs chevaliers, Guilhem. Mais le combat naval de 1144 a pratiquement sonné le glas du grand comté de Melgueil. Après péripéties et procès, le pape Innocent III, en 1215, inféoda le comté de Melgueil à l'évêque de Maguelone : les évêques de Maguelone, puis de Montpellier, porteront jusqu'à la Révolution, le titre, devenu purement symbolique, de comte de Melgueil.

Et, dernier avatar, la commune de Mauguio perdra en 1974 le territoire de la Grande Motte, érigé en commune de plein exercice.

Ce dernier avatar nous fait revenir à notre époque.