

Corrigé n°2

Correction du dossier : **la Grande Motte, un espace touristique** (espace productif de type tertiaire)

Exercice 1 (diapos 1 à 3)

La photo de la première diapo montre le site de la station touristique de La Grande Motte, implantée sur le littoral est de l'Hérault, avec son architecture caractéristique faite de pyramides (« le Levant » à l'est du port) ou de bâtiments en forme de conques (« le Couchant » à l'ouest du port, en bas sur la photo).

Comme on peut également le voir sur le plan (diapo 3), la station est centrée sur le port de plaisance qui structure tout l'espace habité. A l'est se trouve l'étang du Ponant qui sépare l'Hérault du Gard. Entre le quartier du « Ponant » et la plage se trouve le quartier du « point zéro » qui a été la première partie bâtie. Au nord de la Station, le long de l'axe routier menant à Montpellier ou à Nîmes, s'échelonnent de l'ouest à l'est la « Petite motte », la zone réservée aux campings, les équipements de voiries, sportifs et scolaires puis le quartier des « villas » et enfin celui du « Golf », bâti autour de cette infrastructure de loisirs qui s'enroule entre l'axe routier et l'étang du Ponant.

Le système routier est relativement simple et volontairement limité puisque dès l'origine, les concepteurs de la station ont voulu limiter l'utilisation de la voiture, favorisant leur stockage soit à l'entrée de la ville soit en périphérie de chaque quartier ou au pied des immeubles (parkings privés). Cette limitation de la voiture explique pourquoi le bord de mer est piétonnier et que la circulation dans la station se fait à pied ou par « mobilité douce » (vélo par exemple).

Sur les photos de la diapo 2, on peut voir le ruban de plage qui montre tout le potentiel de la station : plage et soleil, une plage emplies d'estivants ; le port de plaisance avec en arrière plan les pyramides (l'habitat collectif est très majoritaire) ; pyramides que l'on retrouve sur la troisième photo, prise durant la période estivale, avec les allées aménagées pour le déplacement des piétons et, au rez-de-chaussée des immeubles, les commerces, les restaurants... Sur les deux dernières prises de vue, on peut observer l'étang du Ponant, au calme, et les bars du bord de mer, le long du boulevard piétonnier, avec leurs larges terrasses.

Si la station est habitée à l'année (9000 résidents environ, 4000 seulement il y deux décennies), la raison de sa construction répond avant tout à des motifs économiques : favoriser les activités locales, créer de l'emploi, en fixant l'été des touristes venus de tous les horizons.

Exercice 2 (diapo 4)

C'est au début des années 60 que l'Etat, premier acteur de l'aménagement du territoire et du développement économique se préoccupe de la faiblesse économique du Languedoc, encore très agricole, et au développement lent et limité. Dans le même temps, c'est l'époque de l'explosion du tourisme de masse qui émerge avec la société des loisirs et l'augmentation du pouvoir d'achat des familles, même populaires. L'été, venus de France et d'Europe du nord (Allemagne, Belgique, Pays-Bas ...), des contingents de touristes traversent la région pour aller passer leurs vacances (les « congés payés ») en Espagne où ont émergé des stations littorales.

La mission Racine (texte diapo 4) a pour but de mettre en chantier 6 stations « ex-nihilo » (dans les espaces vides de toutes occupations humaines hors agriculture) avec une capacité d'accueil de 500 000 lits afin de fixer en France cette masse touristique. Tout est à créer mais l'enjeu économique est de taille, expliquant la mise en chantier rapide des stations (deux par département littoral, une seule dans le Gard). Pour édifier La Grande Motte (LGM) c'est l'architecte Jean Balladur qui est retenu (il s'occupera également de Port Camargue).

Exercice 3 (diapo 5)

Le site retenu pour bâtir LGM est semblable à ceux des autres stations : des territoires voués à une agriculture (essentiellement de la viticulture) ou un élevage peu intensifs ; des espaces de landes littorales, marécageux pour beaucoup d'entre eux ; des étangs où foisonnent les moustiques qui limitent d'autant l'occupation humaine et freine les activités ; des espaces « vierges » finalement laissés à la flore ou la faune où les vacanciers viennent planter leurs tentes, sans aucun contrôle, l'été venu. (texte diapo 5)

En amont, avant même de construire les stations elles-mêmes, tout est à bâtir : infrastructures routières pour amener les flux de touristes, infrastructures urbaines indispensables (eaux et traitement des eaux, égouts, électricité...). La « démoustication » est une priorité absolue afin de rendre salubre (=habitable et exploitable) le littoral.

Ce sont les premiers travaux entrepris ; ils permettent de désenclaver (=relier) le littoral et « modernisent » une région jusqu'alors mal équipée.

Concernant LGM, les travaux débutent en 1965 avec les axes routiers, le creusement du Ponant et du port de plaisance. Dans le même temps, une active et vaste campagne de publicité est mise en place pour faire connaître ces projets et attirer les premiers acheteurs « sur plan » (avant même que les bâtiments ne soient construits). La clientèle française des classes moyennes, mais aussi européenne, est particulièrement ciblée (photo diapo 5).

Exercice 4 (diapos 6 & 7)

L'aspect artificiel de LGM (station « inaugurée » en 67) est particulièrement visible sur les photos de la diapo 6, notamment la vue aérienne de tout le site et celle, saisissante, des deux premières pyramides sorties de terre en 67/68 et qui reçoivent leurs premiers occupants dès l'été 68. Puis le rythme des constructions s'accélère privilégiant dans un premier temps le « centre-ville » : port, Levant, Point zéro, villas. Le couchant ne sera l'objet d'implantations de bâtiments qu'à la fin des années 70, une fois la « grande pyramide » bâtie (74, l'année où LGM devient une commune à part entière).

Le chantier est colossal (il s'étale sur près de 4 décennies) et les difficultés économiques apparues dans les années 70 compromettent même, un temps, la station. Cependant, comme on le voit sur la quatrième photo (doc 4), les touristes plébiscitent rapidement LGM (ici, le casino, les parkings occupés et la plage « noire » de monde à l'arrière plan) et le taux de fréquentation augmente chaque année, signe de succès.

Bien sûr, la station est construite comme un ensemble vivant et interdépendant (texte diapo 7, photos diapo 2) : au fur et à mesure que les immeubles d'habitations sortent de terre, on leur adjoint des espaces de boutiques, de restaurations, de loisirs, d'équipements (comme la mairie, la place du marché, l'église, les chantiers de réparation pour les bateaux de plaisance, le Palais des Congrès, le cinéma...), le tout accompagné d'une importante végétalisation (70% de la surface de la station est réservé à la végétation : parcs, places, allées plantées, « bois » le long de la quatre-voies) : il s'agit de maintenir les touristes dans un environnement fonctionnel et ludique (=plaisant), favoriser la détente (=les vacances à la plage) mais aussi d'inciter ces mêmes touristes à ouvrir fréquemment, et généreusement, leurs porte monnaies (il s'agit d'un espace productif ne l'oublions pas !), d'autant que la petitesse des logements (studios, 2 pièces avec des cuisines plutôt symboliques) poussent les vacanciers à déambuler dans la station, et favorise la consommation.

Rapidement, la fréquentation estivale, malgré les désagréments sur l'environnement (« bétonisation », surconsommation d'eau, pollutions, destruction des écosystèmes antérieurs, conflit d'usage avec les travailleurs locaux (vignerons, pêcheurs.....), la station devient indispensable dans le développement économique local (comme celles voisines de Palavas, Carnon, le Grau du Roi...).

Exercice 5 (diapos 8 & 9)

Après 50 ans d'existence, LGM vit plutôt bien. La végétation s'est emparée de la ville et colle avec la vision écologiste de ce début du XXI^e siècle, les flux de voitures (et les pollutions associées) sont contenus malgré la très haute occupation estivale (2M de touristes à l'année). Le site de l'office du tourisme de LGM (dont sont extraits l'ensemble des documents) peut légitimement triompher : la cité est largement ouverte à tous (ex : tous les types d'hébergements sont possibles), elle offre des activités nombreuses et diversifiées (les activités nautiques, notamment sportives sont largement privilégiées) tandis que le cadre de vie ergonomique de la station permet aussi le repos et le « farniente », la ballade, la découverte de son architecture homogène et insolite (classée « patrimoine du XX^e s »). Le succès de LGM repose sur son attractivité.

Exercice 6 (diapo 10)

Malgré son succès indéniable, LGM est obligée d'évoluer. Elle doit s'adapter à ses problèmes structurels (protection de l'environnement, gestion de l'eau, érosion du cordon littoral) mais aussi aux désirs de ces clients (« fibre écologiste » et désir de développement durable, activités sportives et culturelles, vétusté de l'habitat...) tandis qu'elle est concurrencée par d'autres espaces touristiques aux mêmes caractéristiques (en France, en Europe ou même dans certains PVD qui profitent des liaisons aériennes « Low Cost »). Elle doit aussi faire face à la réalité d'un développement économique concentré sur la période estivale : occupation maximale l'été, « désert » le reste du temps ; activités et emplois principalement saisonniers (boutiques et restaurants fermés une partie de l'année).

Aussi des projets de rénovations et de développements de la station ont-ils été envisagés.

Actuellement, le réaménagement du boulevard littoral est en cours (élargissement pour fluidifier les flux des estivants qui s'y croisent en grand nombre) tandis qu'un agrandissement du port et l'élargissement de ses quais piétonniers sont envisagés (texte et photo virtuelle diapo 6). A terme, la circulation des voitures doit encore être limitée par la construction de deux vastes parkings à l'entrée de la ville, reliés au centre et aux plages par des navettes (électriques bien sûr !).