

Notre-Dame de l'Assomption

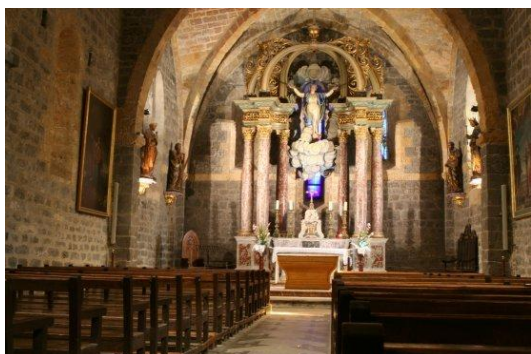
Située au centre du village, au pied de la Tour Barberousse dont elle est contemporaine (du même temps), l'église est un des plus vieux édifices de la commune.

Typique du XIII^{ème} siècle languedocien, elle a subi de nombreuses modifications depuis sa création en pierre de l'île Sainte Lucie et calcaire de la Clape.

De nombreux détails donnent à penser qu'elle fait partie à l'origine du système de défense du village.

Quant au clocher, dont la datation est difficile à établir, il semble qu'il ait pu servir de tour de garde pour le quartier situé au bas du Château.

A l'intérieur du sanctuaire, le décor du XVII^{ème} disparu a été remplacé, sous le règne de Louis Philippe, par une statue de l'Assomption et le baldaquin du chœur.

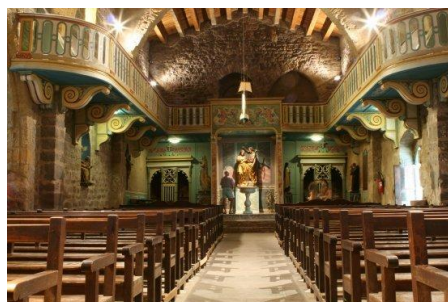


Sur le mur oriental on admire un grand tableau (1,72 x 2,75) œuvre du Peintre audois Jacques Gamelin (1738/1804).

C'est en fait un gigantesque ex-voto commandé au Peintre par la communauté gruissanaise, et particulièrement les Patrons-Pêcheurs,

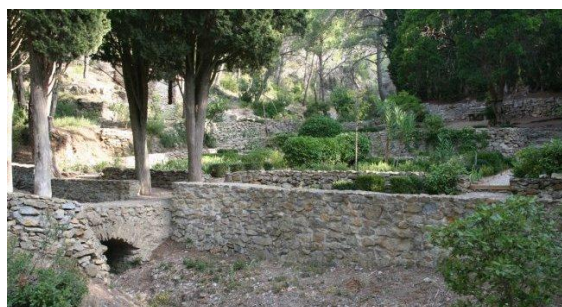
pour commémorer le sinistre du 10 Ventôse de l'an V (28 février 1797) date du naufrage de quatre bateaux du village entraînant la mort de 32 marins.

Dans ce tableau Gamelin présente deux aspects de la vie des pêcheurs : à droite la vie quotidienne, paisible dans une atmosphère claire et ensoleillée, à gauche sous un ciel tourmenté et sombre, la description du naufrage au large de la Vieille Nouvelle, encore visible aujourd'hui de l'autre côté du grau.



Au centre de la composition, le Saint-Pierre dans une attitude implorante, semble intercéder pour la communauté des pêcheurs, dont il est le Saint Protecteur.

Notre-Dame des Auzils



L'histoire de la chapelle

En 1080, les moines de l'abbaye de Cassan, dans l'Hérault, installent un prieuré dans la Clape. Il accueille les voyageurs qui parcourent à pied l'inhospitalier massif.

Le nom « Dame dals Auzils » est donné en 1223, lorsque les religieux de Boulboun, dans l'Ariège, achètent le prieuré.



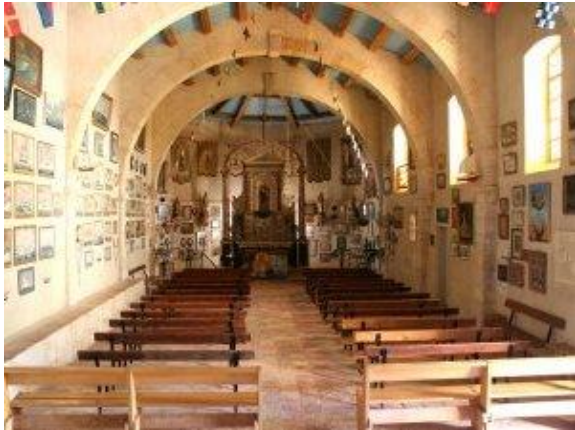
L'actuelle chapelle semble avoir été construite en 1635. Depuis, elle a été maintes fois rénovée et consolidée.

L'édifice n'étant pas à l'abri de l'humidité, un bon nombre de ses décorations dont certains ex-voto d'une très grande valeur sont peu à peu envahis par la moisissure.

Souhaitant être aidés pour la rénovation de ces peintures, les habitants du village réussissent à faire classer la Chapelle Monument Historique en 1964. En 1973 le site des Auzils est classé au titre des sites historiques. Le chœur de l'église, particularité étrange et sans doute rarissime, est exactement bâti au-dessus d'une grotte, la grotte Saint-Salvaire. Le choix de cet emplacement n'est certainement pas dû au hasard.

Ancien lieu de culte, captation d'un tellurisme (qui a rapport à la terre) comme c'est le cas dans d'autres sanctuaires ou choix des bâtisseurs sur une inspiration divine, voilà de quoi alimenter l'imaginaire. Mais il est indéniable qu'à la grande beauté du lieu s'ajoute ce sentiment ineffable de bien-être et de force.

Les ennuis de la chapelle



En 1967 la porte de la chapelle est fracturée et une cinquantaine d'ex-voto est volée. Ce drame bouleverse les Gruissanais qui cherchent à retrouver dans leurs greniers de vieilles photographies des ex-voto dérobés afin de les remplacer ou tout au moins de les reproduire.

C'est grâce à l'intuition de l'abbé Pauc, Conservateur des Antiquités du Département, qui avait pris le soin de photographier les ex-voto avant le vol, que les reproductions vont pouvoir être faites.

La rénovation commencera un an plus tard sous la responsabilité de Robert Cassin, Restaurateur aux Monuments Historiques.

Robert Cassin à l'aide des photographies, reproduit les ex-voto directement sur les murs de la chapelle en utilisant la technique du « trompe-l'œil ». L'illusion est parfaite et les ex-voto inviolables. En 1981, tous les Gruissanais sont au rendez-vous pour inaugurer la chapelle rénovée. Notre Dame des Auzils a retrouvé sa beauté d'antan, avec 73 ex-voto et 27 maquettes à nouveau en place.

En 1978, un autre problème survient. La chapelle est envahie par les termites. Ces derniers s'attaquent au bois de la chapelle, détruisant toute la tribune qui entoure les bancs des fidèles ainsi que les sièges réservés aux autorités et aux familles. Cette fois encore, des volontaires gruisanais se mettent au travail pour éviter une entière destruction de Notre Dame.

Un ex-voto est un tableau, plaque ou objet déposé dans un sanctuaire à la mémoire d'un vœu. Le terme latin « ex-voto suscepto » signifie « suivant le vœu fait ».

Les activités liées à la mer, lieu de tous les périls, ont souvent suscité ce genre de réalisations. Les marins en perdition implorant l'aide du ciel. Une fois revenus à terre, ils offrent comme c'est le cas à la chapelle des Auzils, des petits tableaux, des plaques gravées ou des maquettes de bateau. Le plus ancien date de 1816.

L'ex-voto répond à des normes précises

Le centre du tableau décrit l'événement motivant (nauffrage). C'est la partie concernant la terre et les mortels.

Dans la partie supérieure s'ouvre une « fenêtre » donnant accès au monde divin, avec apparition de la divinité implorée. Il s'agit d'une trouée dans les nuages, d'une brume lumineuse d'où sortent des rayons.



Dans le bas du tableau sur un cartouche à fond noir est relatée en blanc, l'histoire du tableau.

Lors de la séparation de l'Église et de l'État en 1905, l'inventaire des biens de l'église précisait que la Chapelle des Auzils possédait 73 tableaux et 23 maquettes de navires faisant office d'ex-voto.

En 1964, il ne restait plus que 68 ex-voto dans la chapelle.

Trois ans plus tard, dans la nuit du 21 au 22 juillet 1967, une cinquantaine fut volée.

L'origine mystérieuse du mot « Auzils »

Plusieurs significations sont données au nom de la chapelle.

« Auzils » peut venir du mot latin « Auzel » qui signifie oiseau ou « auxilium » traduit par « aide ou secours ». Cette seconde étymologie convient mieux à Notre Dame qui est censée porter aide et secours aux marins.

Mais, une autre interprétation fait planer le doute.

En occitan, « Auzina » signifie chêne vert. Et, cet arbre est très présent dans le massif de la Clape.

Quelle qu'en soit la véritable signification, il faut aussi rappeler que « les Auzils » ne désigne pas seulement la chapelle mais aussi un lieu. Déjà en 1305, un document parle de la « Clap (montagne ou tas de cailloux) des Auzils ».

Alors, montagne de chênes verts ou montagne des secours ?

Au fil des siècles, la population des pêcheurs gruissanais à la foi bien ancrée vouera à ce lieu un véritable culte. Visible de loin en mer, c'est vers lui qu'ils tourneront leur regard quand ils devront affronter les périls et le redoutable appétit du Golfe du Lion.

Le Cimetière marin baptisé « Allée des Naufragés »



Bordant le chemin menant à la chapelle, vingt six cénotaphes (tombes sans corps) sont dressés à la mémoire des marins disparus en mer. Le plus ancien date de 1844. Chaque tombeau porte le nom du marin perdu en mer et le récit de son naufrage.

La beauté du site et de ces édifices ne donne pas une impression de tristesse, mais plutôt une sensation de protection et de quiétude.

Les pèlerinages à Notre Dame des Auzils

Trois pèlerinages par an ont lieu à la chapelle

Le lundi de Pâques, les pèlerins vont rendre hommage aux marins disparus en mer. Cette tradition a commencé en 1797 après la disparition de 32 marins, le 28 février de cette même année, à cause d'une tempête.

Le lundi de Pentecôte, le pèlerinage se fait pour remercier Notre Dame d'avoir mis fin à l'épidémie de choléra qui fit 94 victimes en 1835.

Enfin, le troisième pèlerinage a lieu le dernier dimanche d'août en prévision des vendanges.

Autrefois, les pèlerins venaient de Gruissan et des alentours et montaient à pied jusqu'à la chapelle, rendant hommage sur le chemin à chaque cénotaphe.

Les « vrais » pèlerins montaient pieds nus, en égrenant un chapelet afin de parfaire leurs prières.



Les pêcheurs respectés avaient l'honneur de porter la croix du Christ en bois, remplie de sable et de pierres. Les pèlerinages étaient toujours très gais.

Aujourd'hui, seuls les pèlerinages de Pâques et de Pentecôte sont encore suivis par les fidèles. Des messes y sont célébrées occasionnellement, notamment le 15 août.

Les siècles ont passé et grâce aux Gruissanais, la Chapelle et le Cimetière Marin ont gardé leur charme d'antan. Les visiteurs sont toujours éblouis par l'ambiance chaleureuse et agréable qui se dégage de ce lieu. Notre Dame des

Auzils continuera longtemps à veiller sur le village et les pêcheurs, parole de Gruissanais !

En été, la chapelle reste ouverte aux visiteurs.

Le Jardin de l'Ermite

Dans le bas du cimetière marin se niche « le jardin de l'ermite » entretenu par les membres du Conservatoire des Auzils. C'est là que vivaient des hommes, qui depuis la nuit des temps, avaient fait vœu de consacrer leur vie à accueillir et guider le passant dans cette nature âpre et belle.



Le dernier ermite, Michel Cyprien, s'est éteint en 1888. La légende prétend que sous le mur de soutènement de la chapelle, un trou est creusé dans la roche, il s'agirait de la tombe que s'était préparé le dernier ermite, mais elle ne précise pas pourquoi elle est restée vide.

Le Pech des Moulin

Musée à ciel ouvert de notre patrimoine d'antan



En 2004, la Municipalité a lancé la mise en valeur du Pech des Moulins dans le but de créer un lieu public offrant à tous un espace naturel, culturel et patrimonial en plein cœur de la station. La réhabilitation de cet espace est réalisée en concertation

entre élus, commission extra municipale du patrimoine, service environnement, l'association GRASG et les habitants du quartier.

Le projet a évolué au gré des réunions où chacun a apporté son expérience et sa vision du site. C'est un exemple d'atelier citoyen dans lequel des scolaires se sont également impliqués.

Quel est l'importance de ce site pour Gruissan ?

« Au 18^{ème} siècle, les 5 hectares du Pech des Moulins étaient occupés par 5 moulins à grains et à huile, par des cultures de céréales et par des bergers qui y surveillaient des milliers de têtes de moutons. C'était donc un lieu très vivant et économiquement important pour Gruissan ».

Quel est le projet municipal pour ce site ?

« Aujourd'hui nous redonnons vie au site en recréant des ouvrages témoins des activités traditionnelles gruisanaises. Construction d'une capitelle, d'une noria,

d'un mur à abeilles, mise en place d'un pressoir, d'une charrette traditionnelle, construction d'un four à pain, d'une table d'orientation ainsi que la plantation de nombreuses essences, oliviers, vignes...

Nous allons également mis en place une signalétique sous forme de panneaux thématiques comme ceux qui existent au bord de l'étang. Elle permet d'expliquer le fonctionnement de chaque élément ».

Quelles sont vos principales satisfactions ?

« Le site est de plus en plus fréquenté, notamment grâce à l'aménagement des nombreux accès. Les Gruissanais s'approprient ce site de promenade qui devient de plus en plus un lieu piéton liant village et station.

Le Château de Gruissan



Avec les vestiges des villas romaines et les dessins de l'homme préhistorique dans la Grotte de la Crozade, la vie gruissanaise se perd dans la nuit des temps.

Pendant des siècles, un village « cherchait à naître » près des étangs ou des terroirs.

Sur l'île Saint Martin, des vestiges de villas, église et même cimetière attesteraient de la présence d'un groupement humain.

Le Château

Le rocher du Château

Pendant le premier millénaire, le rocher de la Tour émergeant du delta de l'Aude était, face à la mer, la sentinelle vigilante de la navigation du port narbonnais.

En 1084, le Château existe mais l'îlot aux pentes abruptes, entouré d'eaux profondes, battu par les vents, était très inhospitalier.

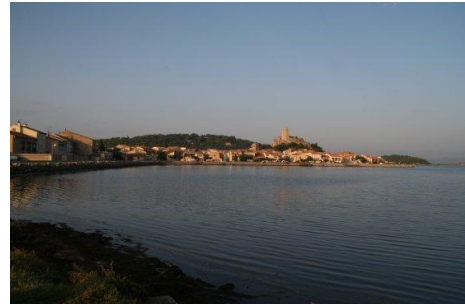
Toutefois, des cabanes de pêcheurs au « service du Château » occupaient la pente sud.

Les premières fortifications

Peu à peu, le Château est fortifié et l'îlot devient une place forte dans et autour de laquelle se regroupaient les habitants fuyant l'insécurité des campagnes et les incursions Barbaresques.

Le Château constitue un magnifique belvédère (construit sur une « éminence », lieu dégagé d'où la vue s'étend au loin) d'où l'on découvre les alentours de Gruissan à 35 mètres d'altitude.

Cette forteresse militaire construite au X^{ème} et XI^{ème} siècle était vouée à la surveillance côtière et assurait la protection du village dans les périodes troublées.



Le Château constitue un magnifique belvédère (construit sur une « éminence », lieu dégagé d'où la vue s'étend au loin) d'où l'on découvre les alentours de Gruissan à 35 mètres d'altitude.

Cette forteresse militaire construite au X^{ème} et XI^{ème} siècle était vouée à la surveillance côtière et assurait la protection du village dans les périodes troublées.

(A la base de la tour, la citerne de 58 m³ était couverte d'une voûte en berceau aujourd'hui disparue).

La construction

Les murs sont enduits d'une texture fine arrondissant les angles et à l'endroit où ils sont érodés se situent des ouvertures permettant de recueillir l'eau acheminée par des tuyaux.

La rigole, aménagée dans une pierre taillée pour l'écoulement de l'eau, a 2 fonctions : récupérer l'eau de pluie et déverser le trop plein pour garder un niveau constant).

La présence d'ouverture et d'une voûte permet de penser qu'il s'agit d'une casemate (abri enterré servant de protection contre les tirs). Avec l'architecture militaire du Moyen Âge, le développement de l'artillerie accroît l'épaisseur des murs. Donc les embrasures intérieures ne débouchent plus à l'air libre, mais sur un local fermé construit dans la masse du rempart.

La casemate protège les servants (artilleurs) contre les coups indirects, mais ses petites ouvertures sont envahies par les gaz dégagés par les canons et autres armes. Les conduits d'aération débouchent sur les parties hautes et forment avec les embrasures un système de tirage fonctionnant comme une cheminée.

L'imagination populaire a fait de toutes les salles basses des tours, des « oubliettes », surtout quand elles ne sont accessibles que par un oculus (petite baie à tracé circulaire) placé dans la voûte.

Mais en règle générale, ces salles ne servent que de réserves à vivre. Elles ne sont accessibles que par une petite cavité où seul l'homme peut entrer.

En effet, contrairement à la légende, les hommes du Moyen Âge ne cherchent pas à oublier leurs prisonniers, souvent source de revenus. Ils les placent dans des endroits accessibles, de manière à pouvoir les surveiller facilement et à leur assurer un minimum vital.

La Tour



Au centre du Château, la tour prison offre une situation d'observation idéale. La seule issue de l'ouvrage permet un contrôle facile des prisonniers et rend toute évasion difficile pour ne pas dire impossible.

En effet, si par chance, l'évadé réussit à sortir de sa geôle, il est immédiatement exposé à la vue des gardes et n'a aucune chance d'escalader les murs d'enceinte du château sans être vu.

La démolition

La démolition de la forteresse fut probablement décidée par Louis XIII en 1632. L'édifice a servi de carrière. Ses pierres ont été réutilisées pour la construction de quelques maisons du village et de la cathédrale Saint-Just de Narbonne. 30 ans plus tard, l'Archevêque François Fouquet utilisera les plus belles pierres _ pour construire au pied du rocher l'église paroissiale (Notre Dame de l'Assomption).

La mise en valeur du Château

En 2007, soucieuse du patrimoine historique communal, la municipalité a souhaité mettre en œuvre une opération de restauration et de mise en valeur du site du Château. Le projet réalisé répond à trois objectifs :

La sécurisation des vestiges

L'amélioration de la sécurité et l'éclairage

La mise en valeur des vestiges et du site

La Tour Barberousse

Le nom « Barberousse » est un qualificatif populaire sans origine précise.

Il est toujours associé à la Tour qui domine le village et son étymologie est toujours très incertaine.

La seule chose sûre est l'origine de sa construction.

Après 1632, le Château est démantelé mais le village reste et s'étend sur les terres qui émergent.

Seule la « nouvelle tour du Château » construite en 1247 par Guillaume de Broa défie toujours les siècles.



Barberousse

L'origine la plus crédible est liée à Khizir Khayr ad-Dîn Barbe Rousse. Maître de la flotte Ottomane qui, au XV^{ème} siècle, symbolisait la piraterie, et dont le nom inspirait l'effroi à tout ce qui flottait en mer et jusqu'aux ports soumis à ses incursions.

Mais en ce temps là, Gruissan est une proie bien trop misérable pour intéresser ce requin de grand large aux yeux vifs comme l'éclair, au nez aquilin, au teint basané et à la barbe rousse.

Reste un autre Barberousse comme père éponyme (qui donne son nom) de cette noble ruine, il s'agit de Gaspard Dot dit « Barberousette » ou « Barberousse » dont l'activité fluctuant entre corsaire et pirate se déroulait dans le Golfe du Lion.

Arrivé jusque sur les rivages de la plage de la Vieille Nouvelle (Nova Vela « nouez les voiles », terme utilisé par les navigateurs franchissant le grau, l'expression « La Nouvelle » est liée aux changements intervenus sur la route suivie par les navires « navilia, navis, naus » signifie navire déformé pour devenir « Nouvelle »), il n'est pas impossible que l'un de ses exploits ait pu impressionner la population gruisanaise jusqu'à en imprégner définitivement la pierre.

Ce nom de Barberousse est maintenant légitimé par un usage déjà ancien et reste à jamais lié à l'image et l'histoire du village. Néanmoins, seule la connotation de piraterie reste gravée dans les mémoires.

Site romain de l'île Saint Martin

Découverte archéologique exceptionnelle



Gruissan s'inscrit comme un site stratégique car situé à l'entrée de ce vaste complexe portuaire romain.

Déjà, dans les années 70, les travaux de creusement du Port de la mission Racine avaient permis des découvertes importantes et prometteuses.

A l'époque, malheureusement, le Patrimoine n'était pas une priorité.

A Gruissan, c'est grâce au GRASG et son Président fondateur, Jean Graulle, qu'a été relancé le chantier des fouilles ici, sur l'île Saint Martin mais aussi sur Tintaine. Désormais, le Président du GRASG, Alain Calvet et son équipe ont repris le dossier avec compétence et conviction.

Le GRASG a relevé le Défi avec le soutien de la Mairie. Maintenant, la Région et l'Etat ont mis les Moyens. Et les premiers résultats sont déjà remarquables.

Le résultat des recherches

Situé sur l'île Saint-Martin, un vaste établissement littoral gallo-romain vient d'être dégagé sur 2 500 m² par le laboratoire d'Archéologie de Lattes-Montpellier et l'Université de Séville.

Cette fouille d'envergure dirigée par Stéphane Mauné et Guillaume Duperron (CNRS-Université de Montpellier III) est menée par une équipe qui regroupe une trentaine d'étudiants français et espagnols ; elle est financée par la Région Languedoc-Roussillon et le Ministère de la Culture dans le cadre d'un vaste projet de recherche collectif coordonné par Corinne Sanchez (CNRS) et qui porte sur les ports antiques de Narbonne.

On sait combien fut important pour la capitale de la province de Narbonnaise l'aménagement de structures portuaires destinées à conforter son rôle de grande place de commerce méditerranéen pendant toute l'Antiquité. Par Narbonne transitaient à la fois les importations destinées à toute la partie occidentale des Gaules mais également les richesses (fer, argent, vin, céramique, poix, denrées alimentaires) issues de l'exploitation de son vaste territoire.

Dans un milieu naturel difficile marqué par l'existence de l'embouchure de l'Aude et des étangs, les Narbonnais ont mis en place un système portuaire complexe associant les débarcadères de Port-La-Nautique, les jetées du Castelou, le phare et le complexe de Tintaine à Gruissan ainsi que l'établissement de Saint-Martin.



Occupé entre la fin du II^{ème} siècle av. J.-C. et le VI^{ème} siècle ap. J.-C., cet établissement, longtemps considéré comme **une grande villa maritime**, a livré **un exceptionnel ensemble de constructions organisé autour d'une vaste cour et doté de portiques et galeries occupées par des boutiques et des espaces artisanaux associés à des thermes.**

Occupant le centre du dispositif, un bâtiment en grand appareil indique le caractère monumental de cet ensemble situé en bordure de l'étang de l'Ayrolle et contrôlant le grau donnant accès à la mer.

La préfecture maritime de Narbonne

Peut-être s'agit-il du siège de la préfecture maritime de Narbonne, chargé de contrôler le commerce maritime et lagunaire et abritant les bureaux de sociétés de transport internationales, **telle celle des Fadii. Cette illustre famille de Narbonne** prenait une part active au commerce de l'huile de Bétique (Andalousie) en direction de Rome et faisait aussi produire dans ses ateliers narbonnais, des matériaux de construction en terre cuite.

Son plus illustre représentant, Sextus Fadius Secundus musa, connu par une belle inscription lapidaire de Narbonne était au milieu du II^{ème} siècle, naviculaire (commerçant maritime), flamine provincial (prêtre du culte d'Auguste) et patron des fabri subaediani narbonnais (corporations artisanales de Narbonne).

Ainsi s'affirme à travers les premiers résultats de cette vaste fouille archéologique, l'ouverture vers les cités de toutes les rives de la Méditerranée de Gruissan et de Narbonne dont l'histoire commune toute entière est tournée vers la mer nourricière et pourvoyeuse de richesses.



Il était une fois le Port de Gruissan

La Capitainerie, symbole d'une architecture du XXème siècle

C'était le 24 septembre dernier, que près de 400 personnes se sont rendues au Palais des Congrès afin de revivre le temps d'une soirée la création du port de Gruissan. Des Gruissanais, acteurs d'hier et d'aujourd'hui, ainsi que de simples visiteurs, se sont retrouvés dans une ambiance chaleureuse pour découvrir ou redécouvrir les richesses du patrimoine local chargé d'histoire... Films documentaires et images d'archives ont fait revivre les différentes étapes de la construction du port, dévoilant les attraits d'une station balnéaire très prisée, déjà en quête de modernité.

L'ambiance musicale des années 70 a permis de s'imprégner du contexte général en France qui a aboutit aux premiers coups de pelleteuse et la construction des premiers ensemble de résidences de vacances.

L'intérêt architectural du port de Gruissan

La commission régionale du patrimoine et des sites a émis un avis favorable à la labellisation au titre du label « Patrimoine du XXème siècle » du port, immeubles sur le bassin principal avec Capitainerie.

Institué en 1999 par le ministère de la culture et de la communication, le label Patrimoine du XXème siècle (circulaire du 1er mars 2001) est destiné à faire connaître les productions remarquables de ce siècle en matière d'architecture et d'urbanisme.

Avec cette labellisation du port au titre du patrimoine bâti du XXème c'est la reconnaissance d'une architecture audacieuse et originale qui a fait date. Il était donc important que les Gruissanais sachent que les productions remarquables de cette période présentent un intérêt patrimonial en tant que témoins d'une évolution technique, économique, sociale, politique et culturelle de notre société. Désormais Gruissanais et touristes pourront découvrir le port de Gruissan autrement.

Ce label est une continuité par rapport au travail engagé par la commune sur la ZPPAUP qui ne concerne que le village mais dont la réflexion de l'extension au port et à la station balnéaire est à mener.

Une histoire contemporaine

A partir de 1963, la mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon dite « Mission Racine » créé Port Camargue, la Grande Motte, le Cap d'Agde, Port Leucate, Port Barcarès et Saint Cyprien et Gruissan.

Cette entreprise colossale, menée par l'Etat, est confiée à de grands architectes dont Raymond Gleize 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 visiteurs arriver en 1976.

Pour Gruissan, Raymond Gleize opte pour une architecture en voutains. L'arrondi de l'architecture en voûtains ressemble au mouvement adouci de la vague qui retombe, mais aussi à la forme floue des dunes de sable sur la plage...

« IL ETAIT UNE FOIS LE PORT DE GRUISSAN »

1. GRUISSAN, AVANT LA MISSION RACINE



Une fois la Mission lancée au niveau national et les sites à urbaniser choisis, les architectes vont devoir, à partir de l'existant, définir concrètement 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^{ème} 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 surnomment « 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.

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.

2. 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 et des canaux et entrecoupées d'espaces verts. C'est dans cet espace qu'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 construit dès 1975). Plusieurs raisons à ces projets revus à la baisse : tout d'abord la crise immobilière des années 1980 à 1986 va faire revoir les budgets à la baisse. De plus 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, priorité est donnée à la façade coté 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.

Le port 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 coté 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 tardive). Cette impression visuelle est renforcée par l'harmonie des couleurs et l'esthétique des immeubles, que nous détaillerons plus loin.

3. LES GRANDS TRAVAUX

Une fois le projet d'ensemble défini, place aux engins de constructions 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 m³ 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 assier les constructions. Il faudra attendre 4 ans pour que les sols soient définitivement fixés. On creuse d'abord 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, voyant les machines s'activer à leur porte, devront s'habituer à ne plus emprunter la piste pour se rendre aux Chalets, mais à 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.

A partir de 1974 : construction des immeubles



La première pierre de la résidence « Les Hublots du Port » est posée le 1er décembre 1973. Viennent ensuite les résidences Marines, Dromadaires, Saoucanelle puis Barberousse, et l'hôtel « le Corail » en 1977. Le pavillon témoin des « Dromadaires », au bord du boulevard Pech Maynaud, deviendra plus tard l'Office de Tourisme.

Plusieurs millions de m³ seront nécessaires à ces constructions. L'usine Laffage à Port-la Nouvelle, qui entre en production en 1971 va permettre de fournir le béton, non seulement pour les nouvelles stations de Leucate et de Gruissan, mais aussi pour l'autoroute inaugurée en 1971.

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 et 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 le « bétonnage du littoral », les architectes gruisanais 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, habituelle en milieu urbain, des façades d'immeubles.

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 moules livrés et posés rapidement. A cette raison technique s'ajoute une motivation esthétique. L'arrondi permet de moduler l'espace et d'adoucir les lignes, tout en rappelant les reliefs proches 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.

4. ACCUEILLIR LE TOURISTE DES ANNEES 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 m² seulement.

Les premières ventes se font au prix moyen de 1 600 à 1 800 F le m². En 1974, un studio de 30 m² se vend donc 50 000F. 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 gruisanais vont également investir, notamment dans des commerces (bars, restaurants).

Les activités de loisirs

Avec les premières saisons touristiques se mettent en place les activités de loisirs : courts de tennis, infrastructure de nautisme (Capitainerie, base de

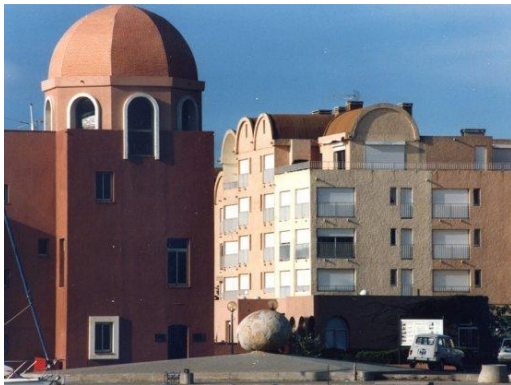
voile), activités nature (mini-golf, aménagement de voies d'escalade...), animations (concerts, animations enfants). Le projet de golf à Mateille ne verra pas le jour, bien qu'il en soit question jusqu'au milieu des années 1980.

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 les ambassadeurs chez eux de ce qu'ils ont découvert à Gruissan.

Les œuvres d'art

Lors de la conception du port, il est prévu dès le début un budget dédié aux œuvres d'art. En effet, afin de créer un cadre propice au repos à la découverte, les architectes intègrent des œuvres 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 était ami avec Raymond Gleize, qui lui a donné carte blanche 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, était lui aussi ami avec Raymond Gleize, qui lui a commandité en 1975 des sculptures pour orner le quai d'honneur et la place Barberousse.

Mise en place des structures touristiques et opérations de promotion

La SEMEAA (Société d'Economie Mixte d'Équipement et d'Aménagement de l'Aude), mise en place dès le début de l'aménagement, vise à promouvoir la station dans le but de vendre les appartements, en partenariat avec les élus et les promoteurs, puis d'attirer les touristes. Cela passe également par des opérations de promotion en France et à l'étranger.

Gruissan, jusqu'ici petit village de pêcheurs méconnu d'une clientèle nationale, doit se faire un nom et s'imposer comme une destination de vacances attrayante. Des élus, des chargés de promotion et des personnalités (telles que

Didier Codorniou ou Pascal Maka), vont ainsi parcourir les salons européens et les salons nautiques pour promouvoir leur cité.

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. En 1999, L'Office de Tourisme de Gruissan, Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial est créé (aujourd'hui seul Office de Tourisme**** - 4 étoiles - du département).

5. LE PORT AUJOURD'HUI : UNE ARCHITECTURE RECONNUE PAR LE LABEL « PATRIMOINE BATI DU XXEME SIECLE »

Le label « Patrimoine bâti du XXème 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. Le port de la Grande Motte et certaines constructions de Port Leucate ont également été labellisés.

Aujourd'hui, malgré de nombreux doutes et critiques lors de sa naissance, le port de Gruissan est parfaitement intégré dans son environnement, qu'il soit naturel, humain, ou économique. 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 21ème siècle. Cette offre est illustrée par le concept Odyssea, 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 !