

## PRODUCTION OF TOURISM AND TERRITORY The Other Grands Ensembles

One wonders how singular the large-scale tourist installations conceived and decreed by the French state between 1960 and 1980 were. Except for a few almost equally powerful planning experiments elsewhere, whose posterity is more than fragile by now,<sup>1</sup> only France succeeded in acquiring large, totally new resorts. This took place on previously entirely virgin sites, during *Les Trente Glorieuses*,<sup>2</sup> an extremely brief and precise period that would have no sequel after 1980.

Before we go in depth into the French case, it is fitting that we pose the following question straightaway: was a different relationship with the landscape reformulated by this architecture of '*grands ensembles touristiques*'? Is it a phenomenon that echoes the striking effects of the great French periurban projects? No, not at all: the urban belts and suburbs genuinely

redefined an entirely new city landscape, profoundly breaking from the traditional city inherited from the Ancien Régime and especially from the Industrial Revolution. The great '*plans masses*'<sup>3</sup> intended a new spatial dynamic linked primarily to the new transport and building infrastructures. Conversely, the tourist resorts were never based on a true global landscape protocol. It is true, however, that from today's point of view, their outlook of '*grands ensembles péri-urbains français*', in snow or seaside locations, might make one believe in the launch, between 1960 and 1980, of a similar project involving new perceptions of the landscape based on a different modernity – in short, based on a global architecture capable of reshaping the space of leisure in accordance with the space of contemporary society. Yet, a reading of the archives and the numerous interviews with the actors of the period rather gives

A few 'totalitarian' examples seem those most remembered by history. (1) The 'KdF Seaside Resort for the Twenty-Thousand' in Prora, on the peninsula of Rügen, built from 1936 to 1937, is a resort of approximately 4.5 km in length, commanded by the 'NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude' (the national-socialist 'strength through joy' organisation): one of the most complete architectural legacies of the Nazi period. 20,000 were supposed to spend their holidays there. Yet Prora would

Enkele 'totalitaire' voorbeelden blijken het beste door de geschiedenis te zijn onthouden. (1) De 'badplaats KdF voor twintigduizend' in Prora, op het Duitse schiereiland Rügen, tussen 1936 en 1937 gebouwd, is ongeveer 4,5 km lang, en werd geleid door de 'NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude'. Het is een van de compleetste architectuurerfenissen uit het nazitijdperk. 20.000 mensen zouden er hun vakantie doorbrengen; Prora heeft nochtans nooit echt gefunctioneerd. (2) De sovjet-

Prora, beach resort in Rügen, 1937 / badplaats op Rügen, 1937



Miami Beach, the strip in 1950 / het strand van Miami in 1950



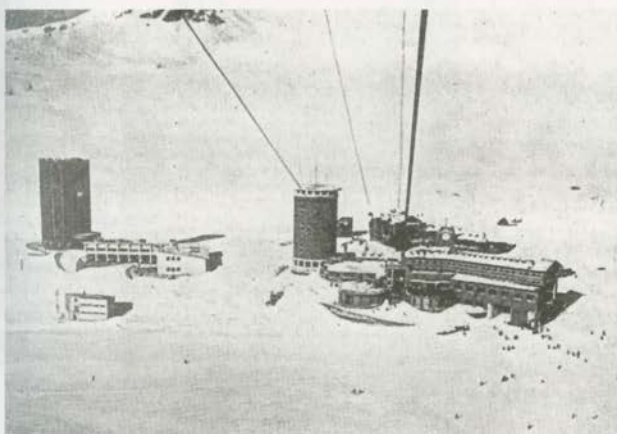
## PRODUCTIE VAN TOERISME EN TERRITORIUM De andere 'grands ensembles'

Men kan zich afvragen hoe bijzonder de grote toeristische installaties zijn die tussen 1960 en 1980 op gezag van de Franse staat werden gebouwd. Behalve enkele andere, bijna even sterke staaltjes van planning elders – waarvan het voortbestaan heden meer dan onzeker is<sup>1</sup> – heeft alleen Frankrijk zich met grote, totaal nieuwe vakantieoord- en uitgerust. Dit gebeurde op voordien maagdelijke plekken, tijdens 'Les Trente Glorieuses'<sup>2</sup>, een korte periode die ten einde liep omstreeks 1980.

Alvorens meer in detail de specificiteit te onderzoeken van het nu bijna unieke Franse geval, is het gepast meteen de volgende vraag te stellen: werd er door de architectuur van deze 'grands ensembles touristiques' een andere relatie tot het landschap geformuleerd? Is het een fenomeen dat op een gelijksoortige, krachtige manier de traditie van de grote Franse peri-urbane

ensembles voortzet? Neen, helemaal niet: de stedelijke buitenwijken hebben wel degelijk een echt volledig ander stedelijk landschap gedefinieerd, dat volledig brak met de traditionele stad die van het Ancien Régime en vooral van de Industriële Revolutie was geërfd. De 'plans-masses'<sup>3</sup> wilden een nieuwe ruimtelijke dynamiek, op de eerste plaats in relatie met de nieuwe wegen- en bebouwingsinfrastructuur. De toeristische oorden werden echter nooit gebaseerd op een echt globaal landschappelijk protocol.

Wanneer men ze nu bekijkt, dan lijken de 'grands ensembles péri-urbains français' in de sneeuw of aan zee weliswaar op de 'plan-masses', met inbegrip van nieuwe percepties van het landschap die steunen op een andere moderniteit, namelijk op een globale architectuur die in staat is om ruimte voor vrije tijd af te stemmen op de ruimte van de eigentijdse samenleving. Maar, bij het doornemen



Ski resort in Sestrières, Italy, 1937 / Skioord in Sestrières, Italië, 1937



Artek, beach resort on the Black Sea, USSR, 1961 / badplaats aan de Zwarte Zee, USSR, 1961

one the impression of a gigantic do-it-yourself endeavour, with the possible exception of the La Grande Motte-case, which we will re-examine later. Roughly speaking, each resort was, as well and especially, the fruit of a case-by-case, *ad hoc* policy. Each section had to be sold before one could think about the next one, and so on. Their system of production therefore has nothing to do with that of the housing projects in the urban periphery, almost entirely financed by the state and subsequently assigned to a captive and high-demand client base. In the tourist resorts, the whole economic machinery is primarily that of a classic private promotion, which must sell more and more building rights in order to amortise the financial costs of the development of the sites.

### The Case of La Grande Motte: How Can this Architectural Adventure Be Linked with the Landscape of Mass Leisure?

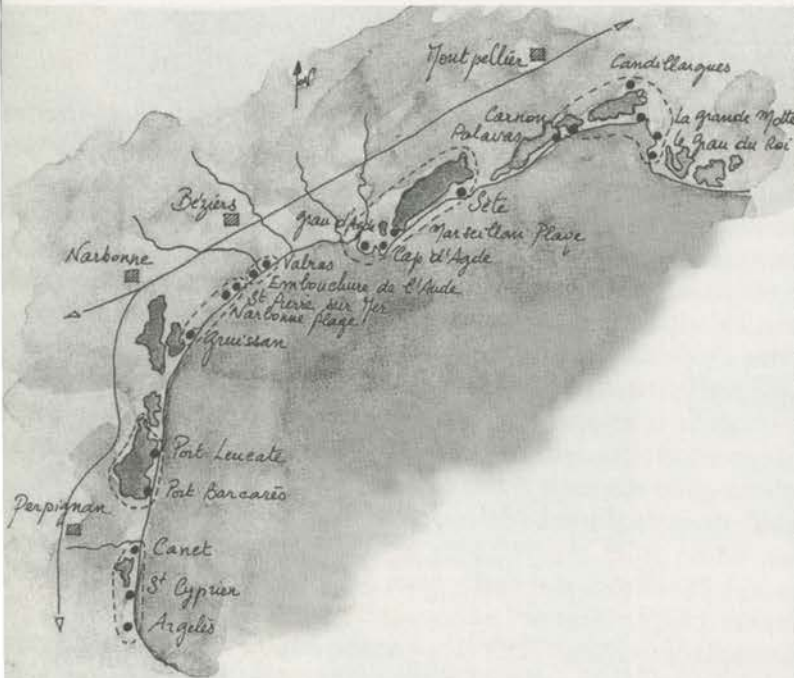
Let us return to this enticing consideration: can architecture reshape the whole of the surrounding landscape? Yes, on a massive scale around our old cities, but with much more circumspection in our holiday landscapes: only Jean Balladur, the chief architect of La Grande Motte in fact planned pyramidal buildings that echoed the Cévennes mountains – far in the distance, to be sure, but nevertheless a presence. Thus here is genuinely a landscape-oriented thinking, total and on a very large scale, essentially brought to fruition in a direct way by architecture, effective over several dozens of kilometres. Viewed from the sea or from the end of Port Camargue (since the coastline dips), the result today is in fact quite striking and complete. Moreover, the state's development mission for the Languedoc-Roussillon was also conscious, on a global level, of a strong land strategy, precisely applied over several hundred kilometres of what had previously been empty ground, as it was a marshy coast infested with mosquitoes. Directed by

never really be used. (2) The seaside resorts of the Soviet Union (and its satellites) on the Black Sea, primarily featuring large-scale hotel accommodations for the masses, were themselves a pastiche of a 1950s Florida coastline. (3) The Agnelli family, under Mussolini, with the Sestrière ski resort, did well to create, with its three spiral towers, an already 'mega-structuring' architecture, but this example was not followed.

badplaatsen (en -satellieten) aan de Zwarte Zee, vooral voorzien van grootschalige massahotels, waren op hun beurt weer een nabootsing van het Florida uit de jaren vijftig. (3) Met het skioord van Sestrière heeft de familie Agnelli, onder Mussolini, met drie spiraalvormige gebouwen wel degelijk een 'mega-structurende' architectuur geschapen, maar dit voorbeeld heeft geen navolging gekregen.

2  
*Les Trente Glorieuses* or 'thirty glorious years' refers to the period of economic growth, the advent of mass consumption and the rise of the welfare state, after World War Two in France. see Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses, ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris (1979) 1998.

2  
'*Les Trente Glorieuses*' of 'dertig glorieuze jaren' verwijst naar de periode van economische groei, de opkomst van massaconsumptie en de opbloei van de welvaartsstaat, na de Tweede Wereldoorlog in Frankrijk. Zie: Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses, ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Parijs (1979) 1998.



The regional plan for the coastline of Languedoc-Roussillon / Het regionale plan voor het kustgebied van Languedoc-Roussillon



La Grande Motte, 1982

van de archieven en het lezen van de talrijke interviews met de acteurs uit die periode krijgt men eerder de indruk van een gigantische doe-het-zelfoperatie – met uitzondering misschien van het geval La Grande Motte, waarop we later zullen terugkomen. Grosso modo was elk station (vooral) het resultaat van een ad-hocpolitiek, geval per geval. Men moest een eerste schijf verkopen alvorens aan de volgende te denken en zo verder. Het productiesysteem ervan heeft dus niets te maken met dat van de woningbouw in de stedelijke buitenwijken, die bijna integraal door de staat werden gefinancierd en vervolgens toegewezen aan een afhankelijke cliëntèle, die ook in hoge mate de vragende partij was. De economische machine in de toeristische oorden is op de eerste plaats de klassieke privé-promotie die meer en meer bouwrechten moet verkopen om de kosten voor de opwaardering van de gronden op te vangen.

La Grande Motte:  
hoe dit architecturaal avontuur in verband brengen met het landschap van de massavrijtijdsbesteding?

Laten we terugkomen op deze verleidelijke bedenking: kan architectuur de totaliteit van het omliggende landschap omvormen? Ja, op massale schaal rond onze oude steden, maar met veel meer omzichtigheid in onze toeristische landschappen: enkel Jean Balladur, hoofdarchitect van La Grande Motte, heeft inderdaad massieve piramidale gebouwen ontworpen die herinneren aan de bergen van de Cévennes, die misschien wel vër in de verte lagen, maar toch aanwezig waren. Als men de essentie bekijkt, heeft men daar dus inderdaad een totaal landschapsbeeld, en dit op zeer grote schaal, rechtstreeks bevrucht door de architectuur, effectief over verschillende tientallen kilometer. Gezien vanaf de zee of vanaf het uiteinde van Port Camargue (omdat de kust afbuigt), is het resultaat vandaag inderdaad verrassend en geslaagd. De staatsopdracht voor de ruimtelijke ordening van de Languedoc-Roussillon laat overigens, globaal genomen, ook een sterke en welbepaalde strategie zien over meerdere honderden

La Grande Motte, Skyline





kilometer verlaten gronden, aangezien het een door muggen geplaagde moerasachtige kust betrof. Deze opdracht werd geleid door Racine, voormalig kabinetdirecteur van de voornaamste en almachtige gaullistische eerste minister Michel Debré en later hoofd van de ENA. Het plan voorzag in een afwisselend kustritme van compacte kernen (de nieuwe verblijfsoorden, aanvankelijk zes) en brede zones die totaal ongerept bleven. Maar, let op, ook deze laatste hadden niets te maken met de oorspronkelijke natuur van dit kustgebied zoals het er bij lag vóór de ordening: men kon er toch de moerassen en muggen niet laten bestaan. Integendeel, een goed doorploegd landschapsprotocol voorzag in kunstmatig braakland met riet en bomen als onmisbare windschermen.

Deze opdracht voor de Languedoc is inderdaad bijna perfect geslaagd. Aanvankelijk opgezet als een 'anti-Côte d'Azur' (als alternatief voor een kust die als reeds te veel door bebouwing aangetaast werd beschouwd), werden met opzet vijf tot zes compacte eenheden van ieder ongeveer 100.000 bedden gegroepeerd, van elkaar gescheiden door evenveel stukken opnieuw ontworpen landschappelijk braakland. Met andere woorden, meer dan een half miljoen bedden kwamen tot stand daar waar voordien niets was en dit alles tussen 1962 en 1982: een enorme onderneming. Als we het nader bekijken dan hebben echter de andere centra, met inbegrip van die ontwikkeld door mensen rond Jean Le Couteur en Candilis-Josic-Woods, helemaal niet dezelfde impact op de herstructurering van het landschap gehad. De architectuur ervan was wel degelijk ook als compact en collectief bedoeld, maar zou uiteindelijk op heruitgevonden grote kustdorpen lijken, geënt op al bestaande kleine kernen. Wat verder is er weliswaar de poging van Port La Galère, geïnspireerd door de 'maisons bulles' van Antti Lovag. Het lijkt nog altijd op het decor van een sciencefictionfilm uit de *sixties*.<sup>4</sup> Men kan hier echter niet spreken van een sterke tussenkomst in het kustlandschap: La Grande Motte blijft beslist de enige efficiënte megastructuur voor ons betoog. De naam betekent dan ook 'grote' (*grande*) 'kleine duin' (*motte*) – niet dat een oxymoron meer of minder nodig zou zijn om het hedendaagse landschap te herdenken.

## Territorium, productie, landschap

De volledige heropbouw van het territorium (1944-1964) voorzag in een goede inleiding op een volledige herstructurering van de nationale ruimte, maar welke landschappen moet men op basis van de moderne tijd voorrang geven? Die van energie, van stromen: waarbij de rol van de architectuur gereduceerd wordt tot die van een eindstation, als uitloper van een infrastructuureel netwerk.

De vraag over een specifiek hedendaags toeristisch landschap, op de wijze van de 'grands ensembles', maar met een sterkere band met de plek zelf, lijkt dus omzeild: fiat dus voor infrastructuren van van grasbermen voorziene snelwegen, zelfs voor supergedimensioneerde interstedelijke verkeerswegen, zonder echter zo ver te gaan als de *parkways* die in Noord-Amerika tientallen kilometer kunnen bedragen.<sup>5</sup> Een generatie later is er geen sprake meer van een afdoende contemporaine brede landschapsdynamiek die op een correcte manier is voortgebracht door de buitenaardse schaal van deze inrichtingen.

In tegenstelling tot de 'landschappen van de energie', zo gecelebreerd door François Béguin<sup>6</sup>, die ook getuigen zijn uit dezelfde periode van massale industrialisatie van het territorium (stuwdammen, hoogspanningslijnen), hadden de Franse toeristische inrichtingen niets 'hards' te bieden, tenminste niets wat kon worden gerechtvaardigd in relatie tot een nieuwe productievorm of een specifiek gebruik. Onze toeristen, neofieten in hun nieuwe rol, eisten alleen maar het meest elementaire functionalisme van de moderniteit, namelijk de zee, de zon en... warm kraanwater.

Twee uur skiën in Les Arcs is voldoende om getroffen te worden door de kracht van een eenvoudige traditionele houten hut die daar alleen, in labiel evenwicht, op een rots staat. Op dezelfde manier lijken de grote golvende houten daken van Charlotte Perriand natuurlijk te versmelten met het omliggende bos, met de eenvoudige bedoeling van mimetische integratie.<sup>7</sup> De ware 'machines à récréer' zijn wel degelijk de ontelbare kabelbanen. Ze blijken in staat de ruimte van de bergen te versnijden volgens een mechaniseringslogica die steeds onverbiddelijker wordt.

Bijgevolg, hoewel er door de toeristische architectuur van die tijd wel een globale poging werd ondernomen tot landschappelijke systematisering, lijkt deze

Racine, himself the former cabinet director for the principal and all-powerful Gaullist prime minister Michel Debré, and future patron of the ENA, this mission had in fact expressly conceived a coastal rhythm alternating between dense poles – the new resorts, six at first – and large zones left entirely unspoiled. However, note well, these zones had nonetheless nothing to do with the authentic nature of this coastline, the one that had been there before all this development: no way would the marshes and mosquitoes remain. On the contrary, a skilful landscape protocol would produce fake fallow lands, with reeds and arboreal species with indispensable windbreak qualities.

In fact, this Languedoc mission succeeded almost perfectly. Created initially to construct an 'anti-Côte d'Azur' (a coastline already deemed far too affected by construction), it grouped on purpose five to six dense units of nearly 100,000 beds each, isolated by just as many great reinvented fallow landscape areas. In other words, more than half a million beds were put where there had previously been nothing, all between 1962 and 1982: a huge undertaking. But let's look more closely: the other poles,

including those developed by those around Jean Le Couteur and Candilis-Josic-Woods, would not have nearly the same landscape restructuring power. Their architecture, certainly intended to be dense and collective, would end up looking mostly like large seaside market towns, reinvented and grafted onto small, pre-existing cores. True, a bit further away, there is the attempt of Port la Galère, inspired by the 'maisons bulles' of Antti Lovag. It still looks like the set of a 1960s science-fiction film.<sup>4</sup> However we cannot speak of a strong intervention into the coastal landscape: the only effective megastructure suited to our discussion remains, definitively, La Grande Motte. Its name itself is derived from a 'large' (*grande*) 'small dune' (*motte*) ... not that we should mind one more oxymoron in rethinking the contemporary landscape.

#### Territory, Production, Landscape

The complete reconstruction of the territory (1944-1964) certainly set the preambles of the complete restructuring of the national space, but from that basis, which landscapes of modernity were to be favoured? Those of energy, of flows:

3  
The *plan-masse* can be referred to as a master plan, but is more specifically the single most important document that established the image of the french *grands ensembles*: the *plan masse* defined in three dimensions what a given construction-programme on a specific site needed to realise – a functional and plastic arrangement of buildings in relation to infrastructure and open space, a total organisation of space, a framework for life in the suburb.

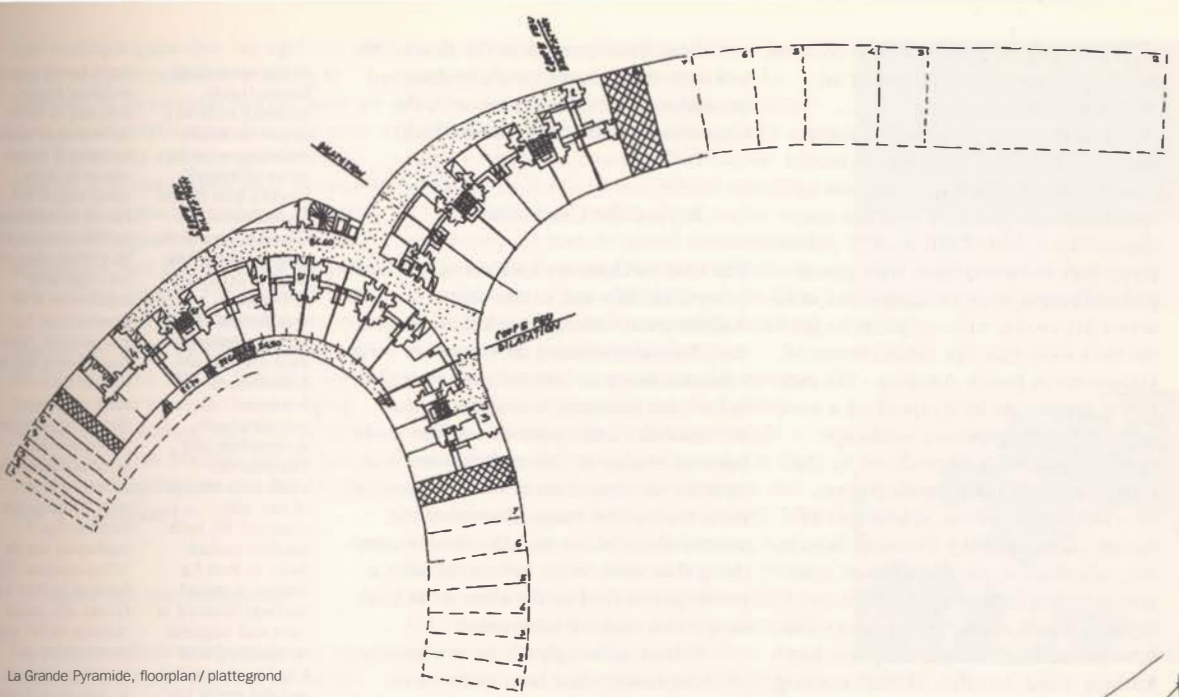
3  
Het 'plan-masse' kan men zien als een masterplan, maar het is meer specifiek dat ene allerbelangrijkste document dat het beeld van de Franse 'grands ensembles' heeft gevestigd: het 'plan masse' definieert in drie dimensies wat een gegeven bouw-programma op een specifieke locatie moest realiseren – een functionele en plastische rangschikking van gebouwen in relatie met infrastructuur en open ruimte, een totale ruimtelijke organisatie, een kader voor het leven in de buitenwijk.



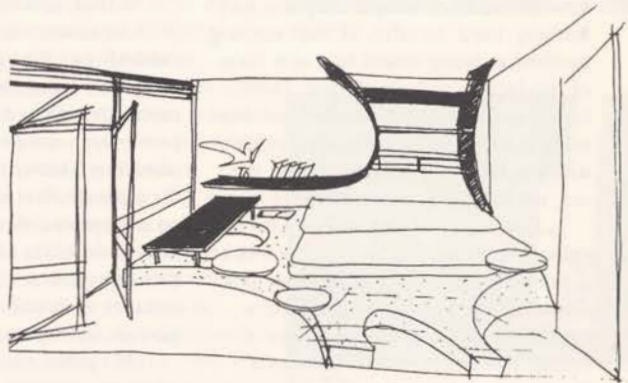
La Grande Motte, pedestrian pathways / voetgangerspaden



La Grande Motte, public space / openbare verblijfsruimte



La Grande Pyramide, floorplan / plattegrond



La Grande Pyramide, sketch of the interior / schets van het interieur



La Grande Pyramide



La Grande Pyramide, interior of a typical apartment / interieur van het appartement



where the role of architecture is reduced to that of a terminal, the end of an infrastructural network.

The question of a specific contemporary tourist landscape, in the mould of the 'grands ensembles', but with a much stronger interface with the site, thus seems to have been evaded: yes to motorway infrastructures with grassy embankments, even to super-sized intra-urban highways, without going so far as the parkways that can reach dozens of kilometres in North America.<sup>5</sup> We cannot, a generation later, speak of a vast, pertinent, contemporary landscape dynamic genuinely engendered by the outset scale of these developments.

In contrast to the 'landscapes of energy', celebrated by François Béguin,<sup>6</sup> also witnesses to the same era of massive industrialisation of the territory (hydro-electric dams, power lines), the French tourist development plans had nothing 'hard' to offer, at least nothing justified as being linked to a new form of production and specific use. Our tourists, neophytes, demanded nothing more than the most elementary functionalism of modernity, that is to say the sea, the sun and . . . hot running water.

Two hours' skiing at Les Arcs are enough to strike one with the power of a simple, traditional timber cabin positioned alone, almost teetering, on a rock, as much as the great waves of timber roofs designed by Charlotte Perriand seem to naturally melt into the bordering forest with the most simple of concerns for mimetic integration.<sup>7</sup> The true 'machines à récréer' are truly the countless cable-cars, capable of re-editing the whole mountain landscape according to increasingly implacable applications of mechanistic logic.

Thus, if there has indeed been a global attempt at a systemisation of the landscape through the tourist architecture of that period, it seems not to have gone much beyond the stage of a hyper-functionality largely understandable in the context of this increasingly objectifiable modernity: what people wanted was the management of a *gre-nouillère* as the convergence of ski slopes that take you directly, without having to take off your ski boots, to the foot of your building and its over-heated common rooms.<sup>8</sup> This as if it were an immediate face-to-face contact with your boat: nothing more, and certainly not paths of global rewriting of these

particular locations (as in the *Reichsbahnen* with their curves carefully designed to reinforce the relationship with the nourishing earth of the Third Reich).<sup>9</sup>

### Beyond the Cruise Ship?

The true mechanistic systems of modernity were ski lifts and cruise ships. Architecture, taking a back seat, limited itself to incorporating its 'clients' in large volumes, more or less anthropomorphic, fitted with promenade bridges on the intermediary and upper levels. The main burst of energy of this architecture thus remains the optimism of these megastructures with a free range, on top of the accessibility for the middle class to something that used to be, before the war, a privilege reserved to the elite, or at least to the sick and the tubercular.

Worse, although all the artificiality of those resorts that later came to be dubbed the 'third generation' resorts is quite well recognised, this artificiality is primarily only a direct prolongation of previously transposed innovations.<sup>10</sup> In rereading Michel Bezançon's memoirs, for example, it is clear that at La Plagne an enterprise-culture of public works took over, quite simply, followed by re-developments at the whim of sales (for instance such-and-such collective parking garage became a shopping gallery).

No pseudo-mammoth of the seas or of the snows from this era seems, in fact, to genuinely participate in a large-scale project of spatial and cultural reshaping as determinative as those taking place around the cities. Vast vessels of concrete, sometimes true cruise liners of steel run aground (in Port-Leucate) – we can hardly read into them much more than the will to produce a few macro 'machines-for-spending-our-leisure-time-together', like their predecessors of the seas already praised by Le Corbusier. It is difficult to detect any real collective stratagem that might have reached warp speed, worthy of the great Art Deco hotels of Miami, or more recently the towns, or rather 'gated communities' on offer by the Disney Corporation, at the very least as coded as the classic seaside or spa resort of the late nineteenth century.

As far as a large-scale territorial project is concerned, the case of the Landes is striking: we are in the nineteenth century, during the second empire, an era when the triumph of the railways has

4  
In the 1960s Antti Lovag (1925), architect without a degree, or rather 'habituologue' as he refers to himself, worked with Pascal Häusermann and Chanéac, one of the protagonists of the organic experiment in French architecture. Antti Lovag emphasised *auto-construction*, Häusermann a continued industrialised architecture and Chanéac the artificial landscape of the 'villes-cratères'. He built his first 'maison bulle' in Port La Galère; a second one was initiated in 1975 and acquired in 1989 by Pierre Cardin, who in the end did prefer his Venetian palazzo to Antti Lovag's 'palais-bulle'. Since the first model of 1969 the *oeuvre* of Antti Lovag developed for three decades to end up being registered as heritage in 1999. For this work see: Michel Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, 1978, 1986, Éd. Casterman; Nouvelles architectures de maisons en France, 1978, Éd. du Moniteur; Joël Unal, *Pratique du voile de béton*, 1981, Éd. Alternatives; Marcorelles, *Architecture Méditerranéenne*, 1981; Bruyas, *La Côte d'Azur*, 1999, Éd. Gilletta.

5  
See Christian Zapatka, *American Landscape*, New York 1997.

4  
Antti Lovag (1925), architect zonder diploma, of liever 'habituologue' zoals hij zichzelf noemt was in de jaren zestig samen met Pascal Häusermann en Chanéac een van de voorstanders van het organische experiment in de Franse architectuur. Voor Antti Lovag ligt de nadruk op zelfbouw, voor Häusermann bij een doorgevoerd geïndustrialiseerde architectuur en voor Chanéac het kunstmatige landschap van de 'villes-cratères'. Hij bouwde in Port La Galère zijn eerste 'maison bulle': een tweede werd in 1975 begonnen en in 1989 door Pierre Cardin aangeschaft, die uiteindelijk toch zijn Venetiaans palazzo verkoos in plaats van Antti Lovag's 'palais-bulle'. Vanaf de eerste maquette van 1969 ontwikkelde zich gedurende drie decennia het oeuvre van Antti Lovag om uiteindelijk in 1999 zelfs geklasseerd te worden door monumentenzorg. Voor dit werk zie: M. Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Éd. Casterman 1978, 1986; *Nouvelles architectures de maisons en France*, Éd. du Moniteur, 1978; J. Unal, *Pratique du voile de béton*, Éd. Alternatives, 1981; H. Marcorelles, *Architecture Méditerranéenne*, 1981; J. Bruyas, *La Côte d'Azur*, Éd. Gilletta 1999.

5  
Zie Christian Zapatka, *American Landscape*, New York 1997.

niet verder te gaan dan het stadium van een hyperfunctionaliteit, volledig te begrijpen in de context van die meer en meer objectiveerbare moderniteit: men eiste het beheer van een 'grenouillère', waar de skipistes op één punt samenkwamen die je allemaal, zonder je ski's uit te doen, brengen tot aan de voet van het gebouw met zijn gemeenschappelijke oververhitte ruimten.<sup>8</sup> Dit als het ware tot recht tegenover je 'boot': niets meer dan dat, en zeker niet de pathetiek van het manipuleren van de beleving van deze specifieke locaties (in navolging van de 'Reichsbahne' met hun zorgvuldig beredeneerde bochten om de band met de voedingsbodem van het Derde Rijk te versterken).<sup>9</sup>

### Meer dan een cruiseschip?

De echte mechaniseringssystemen van de moderniteit zijn skiliften en cruiseschepen. De architectuur stelt zich, op de achtergrond, tevreden de 'klanten' in te voegen in grote min of meer antropomorfe volumes, gesierd met promenadedekken op de middelste en hogere niveaus. De voornaamste ervaring van deze megastructuren blijft dus het optimisme ervan in volle vrijheid, boven op de toegankelijkheid voor de middenklasse van iets wat vroeger, vóór de oorlog, een privilege was voor de elite, of ten minste voor zieken en tbc-lijdende.

Ergers nog. Men bemerkt wel de kunstmatigheid van wat men achteraf de stations van de 'derde generatie' is gaan noemen, maar deze kunstmatigheid is niet meer dan een vervolg van de vorige geteleporteerde vernieuwingen.<sup>10</sup> Wie bijvoorbeeld de mémoires van Michel Bezançon er op naleest, ziet dat in La Plagne de bedrijfscultuur van openbare werken de bovenhand had, gewoonweg gevolgd door aanpassingen naargelang de verkoop vlotte (een gemeenschappelijke garage wordt bijvoorbeeld een winkelgalerij).

Geen enkele pseudo-mastodont van de zee of de sneeuw uit die periode maakt deel uit van een grootschalig project van ruimtelijke en culturele herstelling dat zo bepalend is als de projecten rond de steden. Grote schepen van beton, soms echte gestrande passagiersschepen van ijzer (in Port-Leucate), men kan ze niet beschouwen als meer dan de wil om enkele 'macro-machines-om-de-vrije-tijd-samen-in-door-te-bren-

en' te produceren, precies zoals hun verwanten op zee, reeds geprezen door Le Corbusier. Men kan er moeilijk een echte collectieve strategielijst in zien, op een hogere versnelling overgeschakeld, de grote art deco-hotels van Miami waardig, of meer recent de steden. Er is eerder een overeenkomst met de 'gated communities', aangeboden door de Disney Corporation, die minstens zo gecodeerd zijn als de klassieke badplaatsen en kuuroorden van het einde van de negentiende eeuw.

Wat betreft het grootschalige territoriale project is het geval van de Landes treffend: we zijn dan in de negentiende eeuw, tijdens het tweede keizerrijk, in de tijd dat de triomferende spoorwegen ons wereldbeeld totaal hebben veranderd. Men begint een gigantische onderneming van herbebossing-en-bonificatie met een intensieve naaldbomenteelt in het vooruitzicht. De Franse industrietak van de papierpulp, op correcte wijze aangetrokken door de spoorweg, was bijna geslaagd. Gelijktijdig met de opdracht van Racine in Languedoc begint Biasini in Aquitaine een uitgebreid project van kustplaatsen achter de duinstrook, met een zoutwater binnenkanaal dat de verbinding zou maken tussen de overblijvende meertjes. Op papier is het een perfect project, een aquatische megastructuur die als een infuus een verlaten kust omvormt tot een echt landschap voor de toekomstige toeristische moderniteit. Vandaag blijft de eindbalans van deze mislukking zwaar: enkele verloren plekken, zonder meer, en met tot besluit een houtarchitectuur die slechts in schijn van de Landes is. Om dan nog te zwijgen over de derde kustopdracht voorbehouden aan Corsica, het traditionele gebied voor het 'impeachment' van de Franse staat.

Als we een hiërarchie aanbrengen, moeten we vooral de geslaagde kracht – en vooral beperkt tot La Grande Motte wat de kust betreft – van een BTP-technologie (Bâtiment et Travaux Publics) onthouden. Deze had haar deugdelijkheid al bewezen rond de steden. De civiele techniek en de bouwtechniek werden grondig geassocieerd (men mag dat wel zeggen met hun identieke funderingspalen), hetgeen zonder dirigistische technocratie waarschijnlijk niet mogelijk was geweest, maar deze alliantie was eigenlijk op korte termijn al veroordeeld door de weigerachtigheid van de privé-clients die hier de eerste drijfveer blijft van de vastgoedpromotie. Zo kregen we uiteindelijk een architectuur die zeker een



[Arcs 1600]



[Les Menuires]



[Arcs 1800]



[Arcs 1800]



[Avoriaz]

forever changed our worldview. A gigantic enterprise of reforestation-and-bonification is started with an intensive nursery for coniferous wood on the horizon. The french paper industry, attracted rightly so by means of the rail-way, almost worked out succesfully. Together with the commission of Racine in Languedoc, Biasini starts in Aquitaine an extensive project of coastal places behind the dunes, with a saltwater intercoastal canal that would make the connection between the small remaining lakes. On paper it is a perfect project, an aquatic megastructure that like an infusion transforms the abandoned coast into a real landscape for future tourist modernity. Today the conclusion of this failure is a heavy burden: some lost spots, that is it, with the key being a fake wooden Landes-architecture. And let us not mention a third coast commission, the one for Corsica, the traditional zone for impeachment of the French State.

If we wish to set up a hierarchy, let us note the successful power – and primarily limited to La Grande Motte, for the seaside – of a BTP (*Bâtiments et Travaux Publics*, or Buildings and Public Works) technology which had already proved itself in the urban peripheries by making deep connections (fitting words, given the identical foundation pilings) between the techniques of civil and building engineering, the latter of which would likely never have seen the light of day without an interventionist technocracy, being already doomed in the short term by the rejection of private clients, in this case responsible for real estate promoting. This leads, in the end, to an architecture that was certainly experimental for a time (less than twenty years) but now more isolated than ever, and in any case unable to bring about a massive renewal in the landscape of the holidays imagined at the time. We can, of course, delve into details, with a legitimate wish to analyse micro-developments, here and there. In fact this must be done, if we want to better understand the subtlety of the plantations of the time, always narrowly linked to a gentle mineralisation of the intra-urban spaces conceived out of thin air.<sup>11</sup>

## 'Incorporating' Architecture In a Landscape Promenade

The specific links of this holiday architecture to landscape promenades remains slight: between a public merchandising space carefully managed (unlike that, at the time dubbed anarchic, of the *Côte d'Azur*) and a mythical virgin space, a new articulation does indeed take shape. A paradox of immobility versus nomadism, could these resorts have become interstitial paradises for our new pilgrims of leisure, apt to wander from one to the other? In fact, what we find is mostly a rather passive gaze onto the surrounding nature, reduced to panoramas, and especially to the blue sky, the only deviation in relation to the nineteenth century, or the reproduction of mass-scale urban models, including their surveillance principles.

There are, however, moments when this architectural adventure does connect to the landscape of mass leisure after all. So then what does it mean to 'incorporate' architecture in a landscape promenade? In the strongest sense of the word, to place one's body as firmly as possible into the built environment (see the ramps of the *Golf Hotel* at Arc 1800) in order to connect to the landscape, according to a course in reverse to that of the 1930s, when the landscape was inserted into a '*promenade architecturale*'.

6

François Béguin, editor of *La Revue des deux mondes*, is a geographer and philosopher, among other things. For a work that summarises and stirs up ideas and references often associated with the question of landscapes, see also François Béguin, *Le paysage*, Parijs 1995.

7

See for Charlotte Perriand's activity in the Alps: Cathérine Clarisse a.o., 'Charlotte Perriand and the Alps: Skiing for the Masses', in: Mary McLeod, ed., *Charlotte Perriand, An Art of Living*, New York 2001.

6

François Béguin, redacteur van *La Revue des deux mondes*, is o.a. geograaf en filosoof. Voor zijn ideeën en verwijzingen met betrekking tot de problematiek van het landschap, zie ook zijn boek: *Le paysage*, Parijs 1995.

7

Zie voor Charlotte Perriands activiteit in de Alpen: Cathérine Clarisse e.a., 'Charlotte Perriand and the Alps: Skiing for the Masses', in: Mary McLeod (red.), *Charlotte Perriand, An Art of Living*, New York 2001.

8

'*Genouillère*' is a reference to an island where bathers and boaters can rest, like frogs (*genouilles*) in a pond, as portrayed in Renoir's 1869 painting of that name [translator's note].

9

For a description and background on the German motorways, see: Wilfried van Winden, *Het landschap van de Reichsautobahne*, in *OASE* no. 28, *Snelheid en Zwaarte*.

10

See about the different generations: 'Générations', in: Jean-Pierre Hardy, *L'Aventure architecturale des stations de sports d'hiver*, published online (<http://www.sabaudia.org/v2/dossiers/archimontagne/public3.php>) by *l'Entente régionale de Savoie*, or in this issue of *OASE*: Marie Wozniak, 'Snow ships', p. 46-76.

11

Claude Prélorenzo, Antoine Picon, *L'aventure du balnéaire*, Marseille 1999, concerning La Grande Motte, remains in this regard the best analytical work, albeit very succinct and lacking any perspective or economic balance.

8

'*Genouillère*' refereert aan een eiland voor baders en bootjes, om op te rusten, zoals kikkers (*genouilles*) in een poel, zoals te zien op een schilderij van Renoir met die titel, 1869 [noot van de vertaler].

9

Zie voor een beschrijving en achtergronden van de Duitse snelwegen: Wilfried van Winden, 'Het landschap van de Reichsautobahne', *OASE*, nr. 28, *Snelheid en Zwaarte*.

10

Voor de verschillende generaties, zie: 'Générations', in: Jean-Pierre Hardy, *L'Aventure architecturale des stations de sports d'hiver*, online gepubliceerd. (<http://www.sabaudia.org/v2/dossiers/archimontagne/public3.php>) door *l'Entente régionale de Savoie*, en in deze *OASE*: Marie Wozniak, 'Sneeuwschepen', p. 46-76.

11

Claude Prélorenzo, Antoine Picon, *L'aventure du balnéaire*, Marseille 1999, over La Grande Motte, blijft wat dat betreft het beste analysewerk, hoewel het heel beknopt is en zonder enig perspectief, noch economische balans.

tijdje experimenteel was (minder dan een twintigtal jaar), maar die vandaag meer dan ooit geïsoleerd is en die, in ieder geval, niet in staat was een massale vernieuwing te brengen in de vakantielandschappen die toen bedacht werden. Men kan in de details treden met de gerechtvaardigde bekommernis de micro-inrichtingen te analyseren, hier en daar. Men moet het zelfs doen, als men een beter begrip wil krijgen van de subtiliteit van de aanplantingen toen, steeds in nauw verband met een zachte mineralisatie van de uit het niets geschapen intra-urbane ruimten."

#### Architectuur 'inlijven' in een landschappelijke wandeling

De band tussen deze toeristische architectuur en de landschapspromenades is dun: tussen een openbare commerciële ruimte, die goed in de hand werd gehouden (en niet zoals die van de Côte d'Azur, die anarchistisch kan worden genoemd) en een mythisch-maagdelijke ruimte ontstaat wel degelijk een verband. Als paradox van het immobilisme ten opzichte van het nomadisme, konden deze stations de paradijzen van de

jaarwende worden voor de nieuwe lichting pelgrims van de vrije tijd, die zich van het ene naar het andere zouden begeven. In de grond vindt men er echter vooral een eerder passieve blik op de omliggende natuur, die werd herleid tot panorama en vooral tot blauwe lucht. Dit laatste is wel de enige opwelling ten opzichte van de negentiende eeuw. Wat men er ook vindt is de reproductie van stedelijke massamodellen, inclusief het bewakingsprincipe.

Toch zijn er momenten waarop dit architecturaal avontuur een band vertoont met het landschap van de massavrijetijdsbesteding. Wat betekent het dan: de architectuur in een landschapspromenade 'inlijven'? In de dubbele betekenis van het woord, het lichaam zo sterk mogelijk in het gebouwde plaatsen (kijk maar naar de hellingen van het Golfhotel in Arc 1800) om één te worden met het landschap, en niet het omgekeerde. De tendens is precies omgekeerd van die van de jaren dertig, toen men het landschap in de 'promenade architecturale' schoof.



Pierre Dezeuze, Jean Balladur and Paul Gineste, planners and designers of La Grande Motte / planners en vormgevers van La Grande Motte

