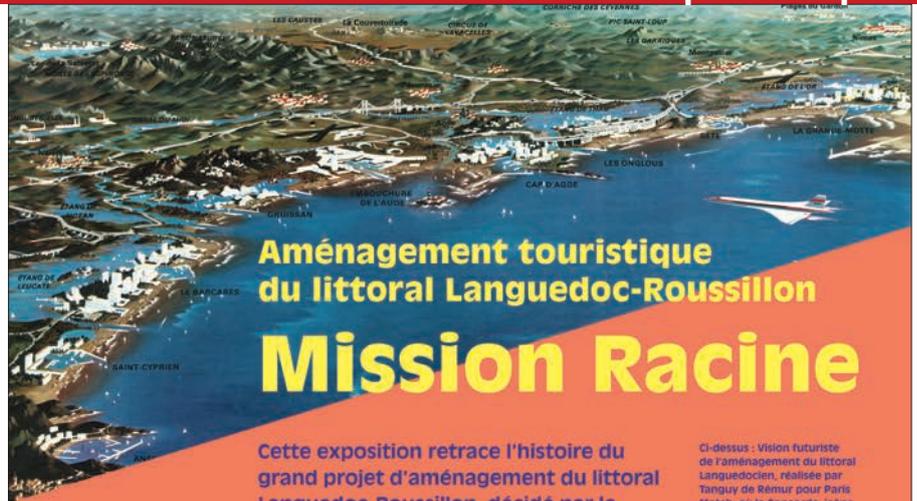


EXPOSITION - Document technique et de prêt

Les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement sont issus de la loi sur l'architecture n°77 du 3 janvier 1977. Ils ont pour objectif de promouvoir la qualité de l'architecture et de son environnement dans les conditions fixées par leurs missions. L'une de leurs missions fondatrices est de développer l'information, la sensibilisation et l'esprit de participation du public dans le domaine de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement.

Ainsi, le CAUE des Pyrénées-Orientales s'engage à créer les conditions de cette sensibilisation en réalisant des expositions.

Les expositions produites par le CAUE des Pyrénées-Orientales sont destinées à devenir itinérantes dans l'objectif d'une meilleure diffusion de la culture de l'architecture et de son environnement, pour la construction d'une culture partagée sur les territoires.



Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon **Mission Racine**

Cette exposition retrace l'histoire du grand projet d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, décidé par le gouvernement de Georges Pompidou, sous l'impulsion du général de Gaulle.

Ci-dessus : Vision futuriste de l'aménagement du littoral Languedocien, réalisée par Tanguy de Rémur pour Paris Match, où le Concorde, icône de la modernité et fleuron de la technologie française, viendra atterrir en provenance de New York | [www.missionracine.com](#)



Les architectes en chef :
 Georges Candilis (1913-1995) ;
 Port Leucate et Port Barcarès,
 Jean Balladur (1924-2002) ;
 La Grande-Motte et Port Camargue,
 Jean Le Couteur (1916-2010) ;
 Cap d'Agde,
 Raymond Gleize (1913-1992)
 et Edouard Hartané (1910-2003) ;
 Gruissan,
 Pierre Lafitte (1920-1998),
 Henri Castella (1921-2001) ;
 Saint-Cyprien (et Embouchure
 de l'Aude, projet abandonné).

À ces grands noms de l'architecture ont été associés les paysagistes Elie Mare et Pierre Pillet, l'architecte-urbaniste Marcel Lods (1891-1978) et Francesco Lopez (né en 1934), François Lopez, ancien collaborateur de Jean Le Couteur, auteur, avec François Coste, de la résidence naturaliste Port Ambonne, au Cap d'Agde, en 1971.
 La couverture photographique de la Mission Racine a été confiée à un jeune photographe, Claude O'Suhrue, détenteur aujourd'hui de nombreux clichés historiques.

L'État, avec ce vaste projet d'aménagement, a voulu développer l'économie locale en créant des stations touristiques sur une côte jusqu'alors préservée du tourisme de masse, afin d'offrir au plus grand nombre des vacances en bord de mer Méditerranéenne.

Pour mener à bien un projet d'une telle envergure, une coopération inédite entre différents ministères a été mise en place. C'est ainsi qu'a été créée, le 18 juin 1963, la mission interministérielle d'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, présidée par le conseiller d'État Pierre Racine.

Entre 1963 et 1982, la Mission Racine, avec son équipe et ses interventions au plus près du terrain, a déployé un mode

d'action innovant dans l'histoire de l'urbanisme du XX^e siècle en France.

À l'occasion des 60 ans de la « Mission Racine », l'Union régionale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) Occitanie, en partenariat avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles Occitanie, a souhaité organiser cette exposition, pour mettre en lumière l'histoire de la création des stations touristiques, un projet politique dont l'impact sur la région a été et reste considérable.

Port Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Port Leucate, Port Barcarès, Saint-Cyprien, chaque station touristique a sa propre identité et propose une architecture de loisirs spécifique.

De grands noms sont associés à la création de ces stations, comme Jean Balladur à La Grande-Motte, Jean Le Couteur au Cap d'Agde et Georges Candilis à Leucate-Barcarès.

Leur devenir mérite une véritable prise en compte globale de ce patrimoine régional, pour répondre au mieux aux enjeux du changement climatique, avec, en particulier, la prise en compte de la montée des eaux. L'ambition régionale est une « croissance bleue », permettant de concilier à la fois l'économie du littoral, la préservation des espaces naturels, le développement des énergies renouvelables et la requalification des stations.

Un beau défi pour le XXI^e siècle !



Le 24 octobre 1967, le président de la République Charles de Gaulle, accompagné notamment de Pierre Racine, visite les chantiers des stations en cours de réalisation.

Ce catalogue présente l'exposition :
**« Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon
 MISSION RACINE »**

L'équipe du CAUE des Pyrénées-Orientales reste à votre disposition pour vous apporter tout renseignement complémentaire.

CONVENTION DE PRÊT

L'exposition est constituée de 24 panneaux au format vertical 100 x 200 cm

Panneaux 01-02-03 : Présentation générale de l'exposition

Panneaux 04-05-06 : La Grande Motte

Panneaux 07-08-09 : Port Camargue

Panneaux 10-11-12 : Le Cap d'Agde

Panneaux 13-14-15 : Le Barcarès

Panneaux 16-17-18 : Port Leucate

Panneaux 19-20-21 : Port Gruissan

Panneaux 22-23-24 : Saint-Cyprien

Veillez trouver ci-après la convention à compléter, à signer en 2 exemplaires.

CONVENTION DE PRÊT D'EXPOSITION

«*Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon* *MISSION RACINE*»

ENTRE :

.....dont le siège est situé, représenté(e) par son (sa)
....., d'une part,

ET :

Le **CONSEIL D'ARCHITECTURE, D'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES**, association créée par la loi du 3 janvier 1977, ayant son siège 11, rue du Bastion St-François à Perpignan, ci-après désigné CAUE, représenté par sa Présidente, Marie-Pierre SADOURNY d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJECTIF GÉNÉRAL

Le CAUE 66 met à disposition du preneur les 24 panneaux de l'exposition :
« *Aménagement touristique du littoral Mission Racine* »

ARTICLE 2 : DESCRIPTION ET CONTENU DE L'EXPOSITION

Exposition mettant en lumière le grand projet d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon.

ARTICLE 3 : PRESTATIONS ANNEXES

Dans le cas où le montage de l'exposition nécessiterait l'intervention d'un personnel et d'un matériel spécialisé, les frais y afférant seront à la charge du preneur.

ARTICLE 4 : LIEU ET DURÉE

L'exposition est mise à disposition du preneur du au (temps de transport aller et retour compris dans cette durée) et sera installée à l'adresse suivante :

ARTICLE 5 : TRANSPORT

Le CAUE 66 indiquera au preneur le lieu où il devra prendre le matériel de l'exposition. Les frais et risques du transport sont à la charge et sous la responsabilité du preneur, le transporteur étant choisi par celui-ci. Le preneur prendra rendez-vous avec le CAUE 66 préalablement pour l'enlèvement et le retour dont il a la charge.

ARTICLE 6 : PERTES ET DÉTÉRIORATIONS

Le preneur informera le CAUE 66 de tout manquant ou dégradation. Il informera de la même façon le CAUE 66 de tout dommage total ou partiel subi par le matériel au cours de l'exposition.
Les remises en état des dégâts constatés au cours de la période de location seront à la charge du preneur.

ARTICLE 7 : ASSURANCE

Sauf convention contraire, le matériel de l'exposition sera assuré par le preneur par une police tous risques, de clou à clou, en valeur agréée, avec clause de non recours contre le transporteur, l'emballleur et l'organisateur, et couvrant les risques de dépréciations. Une copie du contrat d'assurance sera à adresser au CAUE 66. L'ensemble de l'exposition devra être pris en charge, assuré et restitué quels que soient les éléments qui seront présentés dans le lieu d'accueil. Valeur globale à assurer : 2 000 €

ARTICLE 8 : SÉCURITÉ

Le preneur prendra toutes les précautions nécessaires et, le cas échéant, celles qui lui auront été prescrites par le CAUE 66 pour que le matériel soit conservé dans les meilleures conditions de sécurité.

ARTICLE 9 : MODIFICATION DE L'EXPOSITION

Toute modification du contenu ou de la destination de l'exposition devra faire l'objet d'un accord préalable du CAUE 66.

ARTICLE 10 : PHOTOGRAPHIE ET REPRODUCTION

Sauf autorisation expresse du CAUE 66, toute reproduction du matériel de l'exposition est strictement interdite.

ARTICLE 11 : MENTION DU NOM

Le preneur s'engage à utiliser la formule suivante : **Exposition produite par le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Pyrénées-Orientales**, et à apposer le logo du CAUE 66 sur tous les documents de présentation et de communication de l'exposition. Ceux-ci devront faire, au préalable, l'objet d'une validation par le CAUE 66.

ARTICLE 12 : MONTANT

Le CAUE 66 propose l'exposition gratuitement.

ARTICLE 13 : RESPONSABILITÉ DU PRENEUR

Le preneur est seul responsable vis-à-vis du CAUE 66 de la circulation de l'exposition. Il devra respecter les lieux et durée prévus à l'article 4. Il s'oblige à faire respecter toutes les clauses du présent contrat.

ARTICLE 14 : RÉSILIATION

En cas de faute grave du preneur, le CAUE 66 aura la faculté de résilier le contrat de plein droit et sans préavis. Il pourra en conséquence, reprendre immédiatement le matériel de l'exposition aux frais du preneur.

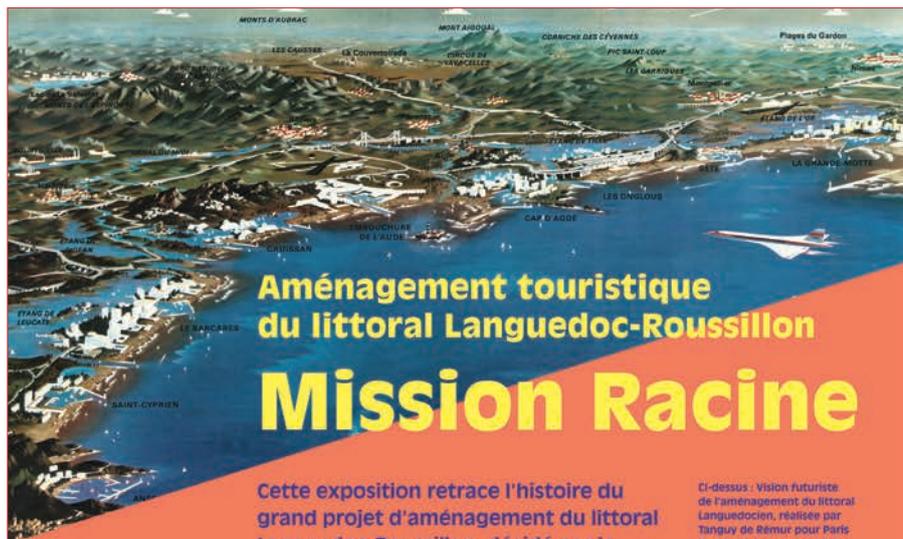
ARTICLE 15 : LITIGE

Tout litige du présent contrat sera de la compétence des tribunaux de Perpignan.

Fait à Perpignan, le

Le preneur,

La Présidente du CAUE 66
Marie-Pierre SADOURNY



Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon

Mission Racine

Cette exposition retrace l'histoire du grand projet d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, décidé par le gouvernement de Georges Pompidou, sous l'impulsion du général de Gaulle.

Ci-dessus : Vision futuriste de l'aménagement du littoral Languedocien, réalisée par Tanguy de Rémur pour Paris Match, où le Concorde, icône de la modernité et fleuron de la technologie française, viendra atterrir en provenance de New York. © Tanguy de Rémur



Les architectes en chef, Georges Candilis (1913-1985), Port Leucate et Port Barcarès.

Jean Balladur (1924-2002), La Grande-Motte et Port Camargue.

Jean Le Couteur (1916-2010), Cap d'Agde.

Raymond Gleize (1913-1992) et Édouard Hartane (1910-2003), Gruissan.

Pierre Laritte (1920-1988).

Henri Castella (1921-2001).

Saint-Cyprien et Embouchure de l'Aude, projet abandonné.

À ces grands noms de l'architecture ont été associés les paysagistes Elie Maurec et Pierre Pillet, l'architecte-urbaniste Marcel Lods (1891-1978) et Francesco Lopez (né en 1954), François Lopez, ancien collaborateur de Jean Le Couteur, auteur, avec François Coste, de la résidence naturaliste Port Ambonne, au Cap d'Agde, en 1971.

La couverture photographique de la Mission Racine a été confiée à un jeune photographe, Claude O'Suivru, détenteur aujourd'hui de nombreux clichés historiques.

L'État, avec ce vaste projet d'aménagement, a voulu développer l'économie locale en créant des stations touristiques sur une côte jusqu'alors préservée du tourisme de masse, afin d'offrir au plus grand nombre des vacances en bord de mer Méditerranéenne.

Pour mener à bien un projet d'une telle envergure, une coopération inédite entre différents ministères a été mise en place. C'est ainsi qu'a été créée, le 18 juin 1963, la mission interministérielle d'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, présidée par le conseiller d'État Pierre Racine.

Entre 1963 et 1982, la Mission Racine, avec son équipe et ses interventions au plus près du terrain, a déployé un mode

d'action innovant dans l'histoire de l'urbanisme du XX^e siècle en France.

À l'occasion des 60 ans de la « Mission Racine », l'Union régionale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) Occitanie, en partenariat avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles Occitanie, a souhaité organiser cette exposition, pour mettre en lumière l'histoire de la création des stations touristiques, un projet politique dont l'impact sur la région a été et reste considérable.

Port Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Port Leucate, Port Barcarès, Saint-Cyprien, chaque station touristique a sa propre identité et propose une architecture de loisirs spécifique.

De grands noms sont associés à la création de ces stations, comme Jean Balladur à La Grande-Motte, Jean Le Couteur au Cap d'Agde et Georges Candilis à Leucate-Barcarès.

Leur devenir mérite une véritable prise en compte globale de ce patrimoine régional, pour répondre au mieux aux enjeux du changement climatique, avec, en particulier, la prise en compte de la montée des eaux. L'ambition régionale est une « croissance bleue », permettant de concilier à la fois l'économie du littoral, la préservation des espaces naturels, le développement des énergies renouvelables et la requalification des stations.

Un beau défi pour le XXI^e siècle !



Le 24 octobre 1967, le président de la République Charles de Gaulle, accompagné notamment de Pierre Racine, visite les chantiers des stations en cours de réalisation.

Photo: Claude O'Suivru / AP Photo

Production :

© CAUE 66

Réalisation et impression :

Septembre 2024

Site Internet du CAUE66 :

www.caue66.fr

Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon

Mission Racine

Cette exposition retrace l'histoire du grand projet d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, décidé par le gouvernement de Georges Pompidou, sous l'impulsion du général de Gaulle.

L'État, avec ses outils de planification, a voulu promouvoir l'économie locale en créant des emplois et en attirant de nouvelles entreprises. Pour mener à bien son projet d'une zone d'aménagement touristique, il a lancé un grand concours de concours en 1962. C'est ainsi que s'est créée la Mission Racine, un organisme public chargé de l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon.

Les acteurs impliqués dans l'histoire de l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon sont nombreux. À l'initiative de la Mission Racine, il y a le général de Gaulle, le ministre de l'Équipement, Jean Bédouin, et le directeur de la Mission, Jean Bédouin. Les architectes Paul Geste et Pierre Denezue ont joué un rôle majeur dans la conception de la zone d'aménagement touristique.

Le projet de la Mission Racine a été un succès. Il a permis de créer une zone d'aménagement touristique qui a permis de développer l'économie locale et de créer de nombreux emplois. La zone d'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon est aujourd'hui une destination touristique majeure.

Des vacances pour tous !

«Loisir, possibilité d'une classe, est devenu loisir, droit des masses.»

Georges Candès

1936 : Le loisir est devenu un droit pour tous. Les vacances sont considérées comme un droit de tous. Les vacances sont considérées comme un droit de tous.

1950 : Les vacances sont considérées comme un droit de tous. Les vacances sont considérées comme un droit de tous.

1961 : Les vacances sont considérées comme un droit de tous. Les vacances sont considérées comme un droit de tous.

1962 : Les vacances sont considérées comme un droit de tous. Les vacances sont considérées comme un droit de tous.

Vers une nouvelle mission Racine, celle de l'adaptation et d'un nouveau contrat entre l'homme et la nature ?

Comment faire évoluer les logements, les infrastructures, les équipements ?

Adaptation : Les logements, les infrastructures, les équipements doivent être adaptés à la nouvelle mission Racine.

Adaptation : Les logements, les infrastructures, les équipements doivent être adaptés à la nouvelle mission Racine.

Adaptation : Les logements, les infrastructures, les équipements doivent être adaptés à la nouvelle mission Racine.

La Grande-Motte

Comment créer une ville balnéaire sur le sable et les étangs ?

«Et éviter qu'une horde de promoteurs déferle sur le littoral, éviter les lotissements sinistres et linéaires... Ne pas laisser faire à l'image de la Costa Brava, ou de la Côte d'Azur.»

Jean Balladur

Jean Balladur, architecte humaniste, se voit confier la mission de la Grande-Motte. Il s'entoure d'une équipe d'hommes passionnés, parmi lesquels Paul Geste et Pierre Denezue, architectes, ainsi que Pierre Pilet, paysagiste. Durant deux ans, de 1964 à 1966, ces hommes vont étudier le plan d'aménagement d'ensemble et en définir l'organisation, concrétisant à leur façon le rêve des architectes du mouvement moderne...

Le projet de La Grande-Motte sera celui d'une ville dans un parc !

La constitution d'un soi

La gestion des mobilités

La présence de l'art et de la symbolique

La construction d'un paysage

La constitution d'un soi : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

La gestion des mobilités : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

La présence de l'art et de la symbolique : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

La construction d'un paysage : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

Le choix architectural des pyramides

«Dans une ville créée de toutes pièces, il y a une question de mobilité, d'identité, de forme pour les habitants, puisque l'espace urbain n'est pas né par l'histoire. Il faut donc le nourrir autrement. Il y a donc deux manières principales. La première, c'est de favoriser la production de nouveaux artisans et la seconde est de réinventer les moyens d'habiter dans les bâtiments eux-mêmes.»

Le choix architectural des pyramides : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

Le choix architectural des pyramides : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

Le choix architectural des pyramides : La Grande-Motte est une ville qui a été créée de toutes pièces. Elle est une ville qui a été créée de toutes pièces.

Port Camargue

Ou la réussite de l'imprévu

En novembre 1968, l'État français lance un grand projet d'aménagement de la région de Camargue. Le projet de Port Camargue est lancé.

Alors qu'initialement, le Gard n'était pas intégré dans le projet de la mission Racine, la volonté et la ténacité des acteurs locaux ont permis de réparer cette erreur et de lancer l'opération qui fera de Port Camargue le premier port de plaisance d'Europe et le deuxième au monde.

Jean Ballard, architecte, homme de lettres et philosophe, déjà en charge de la réalisation de la Grande-Motte, est également mandaté pour imaginer Port Camargue, dont il est nommé architecte en chef.

Il associe au projet quelques architectes renommés (Paul Ginestà, Denis Barthélémy, Georges Chouleur, Joseph Massot), notamment pour construire les bâtiments phares ainsi que Pierre Pilet, paysagiste en charge des espaces verts, d'ores et déjà mandaté à La Grande-Motte.

Le projet de Port Camargue sera celui d'une cité lacustre en lien étroit avec la Camargue.



1960 L'origine du projet

L'aménagement de la région de Camargue est lancé en novembre 1968. Le projet de Port Camargue est lancé.

1967-1968 Un chantier cyclopien et prométhéen

Le chantier de Port Camargue est lancé en 1967-1968. Il s'agit d'un chantier cyclopien et prométhéen.

Intégrer un projet touristique ex nihilo à un village de pêcheurs - tel a été le pari réussi des équipes municipales successives depuis 1969.



A une architecture avant-gardiste des années 1970

Le projet de Port Camargue est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet d'architecture avant-gardiste des années 1970.

Des œuvres d'art identitaires

Le projet de Port Camargue est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet d'œuvres d'art identitaires.

Aujourd'hui : une réussite économique et environnementale

Le projet de Port Camargue est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet de réussite économique et environnementale.



Le Cap d'Agde

Un urbanisme de quartiers à échelle humaine

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet d'urbanisme de quartiers à échelle humaine.

« Au Cap d'Agde, le site existe !, mais il est confus et nous avons profondément transformé le rivage en faisant harmonieusement avancer la mer dans un sésu à demi-marécageux. Dans le fond, le mont Saint-Loup domine le paysage dans un cadre de collines. Le site se présente donc comme un amphithéâtre. Jean Le Couteur le traite, en urbaniste de talent, et nous soumet un projet qui s'y intègre parfaitement. La ville sera construite en plans, étagés autour d'un port sinueux, auquel le visiteur accède par des passerelles à l'italienne et des rues piétonnières. Pour l'architecture, il propose d'abord des maisons sans toit, en terrasse comme en Algérie. »

Marie Béatrice Mignon responsable



1965. Une création de la station du Cap d'Agde

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1965. Il s'agit d'un projet de création de la station du Cap d'Agde.

1968 Création de la station du Cap d'Agde

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet de création de la station du Cap d'Agde.

1969 Création de la station du Cap d'Agde

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1969. Il s'agit d'un projet de création de la station du Cap d'Agde.



La SEBLI et son directeur Jean Milouet, acteur majeur de la création de la station

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet de la SEBLI et son directeur Jean Milouet.

Les travaux d'aménagement

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet de travaux d'aménagement.

Un label architectural

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet de label architectural.

XIXe siècle Un nouveau cœur de station

Le projet de Le Cap d'Agde est lancé en 1968. Il s'agit d'un projet de XIXe siècle Un nouveau cœur de station.



Port Barcarès

De la vision Racine aux défis d'aujourd'hui

À leurs côtés, l'architecte Georges Wursten est chargé de l'élaboration du plan mass. Engagé pour le développement durable, il saisit l'importance de préserver de l'urbanisation certains espaces naturels, engageant également un travail en faveur de l'architecture bioclimatique en collaboration avec l'architecte Zygmund Knyszewski.

La station balnéaire est aujourd'hui le reflet de la créativité de ces architectes aux origines diverses, donnant à vivre un paysage colossal de loisirs.

L'architecte-urbaniste grec Georges Candilis est le maître d'œuvre désigné pour la conception des stations de Port Leucate et de Port Barcarès, qu'il entretient entre 1963 et 1976 avec son équipe d'architectes.

Une organisation réticulée

Georges Wursten a élaboré un plan mass qui structure le développement de Port Barcarès. Ce plan est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Des entités paysagères remarquables structurant le lieu

Le plan de Port Barcarès est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Un paquet de câbles pour marquer le début de l'intervention

Le plan de Port Barcarès est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Une architecture singulière : entre formes nouvelles et régionalisme

Le plan de Port Barcarès est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Quand l'art s'invite dans la rue

Le plan de Port Barcarès est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Et aujourd'hui ?

Le plan de Port Barcarès est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Aujourd'hui, la réflexion sur l'avenir des paysages et sur nos modes de consommation du littoral est plus que jamais d'actualité

Le plan de Port Barcarès est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Port-Leucate

Une station plurielle : entre tourisme social, objets architecturaux et port de plaisance

Le projet de station de Port-Leucate, initié dans l'été 1963, est le fruit d'une collaboration entre Georges Candilis et Zygmund Knyszewski. Le projet est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Entre mer et étang

«Faut-il transformer ce paysage étrange, si beau dans sa solitude presque sauvage?»

Pierre Racine

Urbanisme à l'échelle humaine

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Changer à l'échelle humaine

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Un projet de marina moderne

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

«Votre projet est grandiose mais parfaitement réalisable»

General De Gaulle

«J'ai choisi de créer l'habitat de vacances le plus simple et le plus économique possible afin qu'il soit ouvert à tous et pas seulement aux privilégiés.»

Georges Candilis

Design mobilier

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Un village blanc

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

«Villages : un bâtiment emblématique»

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

L'hexacube

Le projet de Port-Leucate est basé sur une organisation réticulée qui permet de préserver certains espaces naturels tout en favorisant le développement durable.

Port-Gruissan

Un urbanisme balnéaire entre mer et vieux village

Née dans la Rivère
débâtoise de la fin des années 60, la cadette de la Mission Racine est confiée aux architectes Raymond Oeize, Grand prix de Rome d'architecture 1968, et Edouard Martané.

Le site est adossé au massif de la Clape, sa garigue et ses vignes, dominant la mer et les étangs. Le vieux village entouré autour de son ancienne forteresse dont subsiste la tour Barbouse, est habité par des familles de pêcheurs et de marins. Pour gagner la mer, les barreaux empruntent un chemin du XIX^e siècle, reconstruits, elles seront préservées alors que les architectes prévoyaient initialement de les détruire.

Le site est adossé au massif de la Clape, sa garigue et ses vignes, dominant la mer et les étangs. Le vieux village entouré autour de son ancienne forteresse dont subsiste la tour Barbouse, est habité par des familles de pêcheurs et de marins. Pour gagner la mer, les barreaux empruntent un chemin du XIX^e siècle, reconstruits, elles seront préservées alors que les architectes prévoyaient initialement de les détruire.

Le site est adossé au massif de la Clape, sa garigue et ses vignes, dominant la mer et les étangs. Le vieux village entouré autour de son ancienne forteresse dont subsiste la tour Barbouse, est habité par des familles de pêcheurs et de marins. Pour gagner la mer, les barreaux empruntent un chemin du XIX^e siècle, reconstruits, elles seront préservées alors que les architectes prévoyaient initialement de les détruire.

Port-Gruissan

Un urbanisme balnéaire entre mer et vieux village

Le greffer sur l'existant
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Un urbanisme portuaire
Afin de ne pas détruire l'ancien village, les architectes ont opté pour un urbanisme qui greffe le nouveau sur l'existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

La Clape préservée
Le site est adossé au massif de la Clape, sa garigue et ses vignes, dominant la mer et les étangs. Le vieux village entouré autour de son ancienne forteresse dont subsiste la tour Barbouse, est habité par des familles de pêcheurs et de marins. Pour gagner la mer, les barreaux empruntent un chemin du XIX^e siècle, reconstruits, elles seront préservées alors que les architectes prévoyaient initialement de les détruire.

Port-Gruissan

Un urbanisme balnéaire entre mer et vieux village

Le vie et le plein
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Tapis rouge sur le sable
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Une architecture en voutains
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Un devenir en demi-teinte
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

« La tuile aurait engendré de trop grandes supercilles de toit. La voûte permet de décorriger l'espace et les volumes en petits morceaux. On évite ainsi les proportions discordantes. »
Raymond Oeize

Saint-Cyprien

Au-delà d'un port : quand la Mission Racine redessine les frontières

Dès 1963, l'architecte Eugène Beaudou travaille en collaboration avec certains de ses confrères comme Joachim Genard pour imaginer le fonctionnement de la station aménagée. Plusieurs croquis et schémas sont réalisés avec des choix graphiques révélateurs d'une philosophie axée sur le développement d'une activité portuaire. Contrairement à la plupart des autres stations balnéaires émergentes, Saint-Cyprien se distingue

D'abord, l'existence d'une station préalable, à laquelle s'est ajouté un port d'une ampleur nationale. Le port contribue à donner une nouvelle identité à Saint-Cyprien, reposant sur le tourisme de masse

Un projet national aux répercussions locales
Saint-Cyprien n'est pas une commune sélectionnée dans le cadre du projet d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon.

Saint-Cyprien

Au-delà d'un port : quand la Mission Racine redessine les frontières

« L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. »

Quelle organisation pour la station aménagée ?
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Le genre d'un port
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Saint-Cyprien

Au-delà d'un port : quand la Mission Racine redessine les frontières

Une composition architecturale conventionnelle et pour le pire
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Les projets nationaux de la Mission Racine au ZA, quel avenir pour le site de Saint-Cyprien ?
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.

Un regard sur les «réhabilitations Racine»
L'opération Racine a débuté 1968. Initialement, elle consistait à créer un grand port de plaisance moderne comme les autres bords de la Méditerranée, en respectant l'alignement existant. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané. L'opération a été confiée à Raymond Oeize et Edouard Martané.