

Ascendance et postérité de l'urbanisme du nouveau Saint-Malo

Le paragraphe 70 de *La Charte d'Athènes*, véritable catéchisme de l'urbanisme moderne dont l'élaboration s'était étalée de 1933 à 1943, ne portait guère à la tolérance. On y lisait en effet cette mise en garde sans nuance :

« L'emploi des styles du passé, sous prétexte d'esthétique, dans les constructions neuves érigées dans les zones historiques, a des conséquences néfastes. Le maintien de tels usages ou l'introduction de telles initiatives ne sera toléré sous aucune forme¹ ».

En 1958, dans son *Livre de l'Architecture moderne*, Michel Ragon tint à le rappeler, sentant peut-être fléchir la détermination de certains. Il est vrai qu'entre-temps Saint-Malo avait été détruite et reconstruite dans l'esprit que nous savons, ce qui lui valut d'ailleurs la réprobation de ceux qui exaltaient toujours la modernité sans nuances. Cependant, devant l'adhésion quasi unanime que le parti retenu recueillait, ils jugèrent inutile de rompre des lances, pensant que le silence conduirait plus sûrement à l'oubli. Ce qui faillit advenir. Patrice Gourbin peut ainsi constater que « la reconstruction de Saint-Malo passa presque inaperçue, à l'exacte inverse de son importante fortune critique actuelle² ».

Cette fortune critique est toutefois paradoxale, car elle est fondée sur la conviction erronée – Philippe Petout en a fait maintes fois la démonstration – d'une reconstruction à l'identique. Cette réputation dissimule la subtilité bien réelle du plan qui comporte des îlots dégrafés, des porosités entre espace public et espace privé, des tracés complexes mais nullement mimétiques. Surtout, elle a introduit l'idée d'une totale exception et d'un relèvement *sui generis*. Ce qui a empêché de voir en Saint-Malo une pièce des plus intéressantes à verser au dossier du procès instruit depuis la fin du XIX^e siècle à l'encontre de l'urbanisme rationaliste. Étrangement, on a pas même placé cette reconstruction dans le sillage de celles, nombreuses et sujettes en leur temps à des débats souvent enflammés, qui avaient suivi la Grande Guerre. Certaines pourtant, comme à Amiens, n'étaient pas encore achevées !

¹ Le groupe CIAM-France, *La charte d'Athènes*, Paris, Plon, 1943, p. 193.

² GOURBIN, Patrice, *Les monuments historiques de 1940 à 1959 : administration, architecture, urbanisme*, Rennes, Presses universitaires, 2008, p. 86.

Un art de bâtir les villes

Évoquer le cas de la Belgique eût été particulièrement éclairant. En effet, dès le début des hostilités, des villes parmi les plus prestigieuses de ce tout jeune pays, spécialement en Flandres, avaient subi de terribles destructions. Le gouvernement belge, qui s'était replié au Havre, dut donc se pencher rapidement sur la question de leur futur relèvement. Il fut alors soumis à l'intense propagande des champions anglais de la cité-jardin, qui subodoraient la chance d'imposer leurs vues. Une conférence pour la reconstruction de la Belgique fut organisée à Londres en 1915, à l'initiative de Raymond Unwin, qui présida le comité d'organisation. Ebenezer Howard (1850-1928) vint en personne, dans une vibrante allocution introductive, vanter les mérites du système qu'il avait tant contribué à forger. Mais rien n'y fit. Bien sûr, la Belgique en fut impressionnée au point de devenir, plus tard, une terre d'élection de la cité-jardin, mais pour l'heure le ministre Georgius Helleputte (1852-1925), un ingénieur qui avait enseigné l'architecture à Louvain, fit pencher la balance du côté d'une discrète modernisation dissimulée derrière un exercice « à la manière de »³ (fig. 1). Ce choix posait en termes nouveaux la question du pittoresque, si souvent associé jusque-là à un hédonisme facile et à la superficialité. En relevant les villes sinistrées dans leur ancienne allure au lieu de profiter de la *tabula rasa* pour s'affranchir de dispositifs souvent jugés obsolètes, il s'agissait de préserver leur âme (leur espace public), présumant qu'elle ne s'épanouirait à nouveau que dans un cadre où le passé retrouverait physiquement droit de cité. Systématiquement historicisée ou régionalisée, l'architecture vint à l'appui des plans pour maintenir le sentiment d'une continuité. La France connut également des reconstructions selon ces principes, mais, à quelques exceptions d'envergure – Reims, Lille, Arras, Cambrai –, elles concernèrent principalement des petites villes, voire de simples bourgades rurales, ce qui ne provoqua pas de débats aussi élaborés qu'en Belgique.

Ces reconstructions, belges et françaises, eurent en commun d'en référer implicitement à la théorie forgée par Camillo Sitte (1843-1903). Cet architecte et historien viennois avait publié en 1889 *Der Städte-Bau, nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, ouvrage dont la traduction en français avait attendu 1912 et n'avait ensuite connu qu'une réédition, en 1918, dans une quasi-confidentialité⁴. Il avait souhaité remédier à « l'ennui proverbial des villes modernes » découlant, selon lui, de la regrettable volonté « d'aborder toute chose avec système jusqu'à ce que [fût]

³ UYTENHOVE, Peter, « Les efforts internationaux pour une Belgique moderne », dans *Resurgam : La reconstruction en Belgique après 1914*, Bruxelles, Crédit communal, 1985, p. 33-68.

⁴ SITTE, Camillo, *Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, Verlag von Carl Graeser, 1889. L'ouvrage, traduit par Camille Martin, parut à Genève et Paris en 1912 sous le titre : *L'art de bâtir les villes : Notes et réflexions d'un architecte*.



Figure 1 – Ypres reconstruite après la Grande Guerre selon le plan de Jules Coomans (cl. D. Le Couédic)

étouffé sous la logique tout sentiment et toute joie de vivre⁵ ». Et de préconiser une tout autre méthode consistant à « analyser une série de villes anciennes et modernes du point de vue de la technique artistique afin de mettre en évidence les principes de composition qui engendraient jadis l'harmonie et les effets les plus heureux ».

Sitte ne doutait pas que la fonctionnalité avait toujours tenu un rôle important dans l'affaire, mais sans exercer de *diktat* apriorique : de nombreuses générations, en se succédant, auraient trouvé des accommodements entre la fonction et le désir, entre l'efficacité et le plaisir, dont la conformation des villes admirées eût été l'heureuse résultante. Pour autant, il n'imaginait pas qu'on se limitât « à construire des formes que les hasards de l'histoire [avaient] produites ». Un délicat travail de choix et d'adaptation s'imposait encore pour parvenir à « la joie de vivre », que la structure des villes pouvait étayer, mais que seule l'apparence, qui impliquait l'architecture, offrait véritablement.

Cet « art de bâtir les villes » heurtait évidemment le rationalisme d'un Le Corbusier, qui en 1925 jugea bon de s'en prendre à un homme décédé depuis 22 ans, dont l'ouvrage était épuisé en français et n'avait pas encore reçu de traduction en anglais. Il ouvrit en effet un de ses ouvrages majeurs, *Urbanisme*, par une sentence qui lui permettait ensuite de déclencher les hostilités :

« L'homme marche droit parce qu'il a un but ; il sait où il va. L'âne zigzague, muse en peu, cervelle brûlée et distrait. L'âne ne pense à rien du tout, qu'à ne pas s'en faire. La rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite est le chemin des hommes⁶ ».

Cette diatribe, assenée d'emblée au lecteur, préluait une mise en cause directe :

« On vient de créer la religion du chemin des ânes. Le mouvement est parti d'Allemagne, conséquence d'un ouvrage de Camillo Sitte sur l'urbanisme, ouvrage plein d'arbitraire : glorification de la courbe et démonstration spécieuse de ses beautés inconcurrençables⁷ ».

De fait, une école germanique s'était bien constituée. Josef Stübben (1845-1936) avait publié à son tour un *Städtebau* inspiré par l'enseignement de Sitte, à qui d'ailleurs il ne manqua jamais de rendre hommage⁸. Mais, si le précurseur était un érudit professeur, le second venu sur ce terrain doctrinal était également un maître d'œuvre renommé, qui reçut la commande de plans de villes en Autriche, en Allemagne et en Belgique. Il put donc expérimenter les théories qu'il avait contribué à forger et donner alors une vitrine aux principes initiés par Sitte. Il conçut ainsi en 1902 l'aménagement et l'extension de Thionville, cité alsacienne annexée au Reich 30 ans plus tôt par le traité de Francfort, comme Metz, qui fut également l'objet d'un vaste projet urbain selon les préconisations de l'école allemande. Guillaume II entendit

⁵ SITTE, Camillo, *L'art de bâtir les villes : L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris, Livre & Communication, 1990, p. 97.

⁶ LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Paris, Crès, 1925, p. 5 et 10-11.

⁷ *Id.*, *ibid.*, p. 9.

⁸ STÜBBEN, Josef, *Städtebau*, Darmstadt, Bergstrasser Verlag, 1890.

même en faire la capitale occidentale de son Empire, ce qui valut à cette ville lorraine, non seulement une extension, mais aussi d'être germanisée par une architecture fortement connotée. En effet, si le plan de ville, élément fondateur et primordial, pouvait renvoyer à une histoire générique, seule l'architecture avait la capacité de conférer l'accent local nécessaire à la territorialisation, prélude à l'appropriation que requiert l'espace public. À Metz, pour réaliser la gare, Ludwig Bettcher (1846-1912) opta pour un néo-roman, qui devait remémorer Otton le Grand, fondateur du Saint-Empire romain germanique. L'utilisation de grès rose importé de la Sarre venait parachever la mise en scène.

De Saint-Malo à Port-Grimaud

La Seconde Guerre mondiale fut à son tour l'occasion d'exploiter les ressources de cet urbanisme dans le cadre dramatique de reconstructions. Dès 1941, une consultation fut lancée pour le relèvement des villes têt sinistrées de Normandie, de la Somme et du Val-de-Loire. *L'Illustration* réserva une large place aux projets remis dans une livraison spéciale intitulée « Construire ». Une maxime couvrait l'ensemble : « Il faut non seulement conserver, mais créer à nouveau les petites places de village traditionnelles ».

Après-guerre, les hésitations doctrinales furent remises et les nuances balayées. Les modernes ragaiillards firent même aux champions de la ville traditionnelle – qui s'en firent discrets – le fielleux reproche d'avoir eu parti lié avec le gouvernement discrédité de Vichy. Quelques voix s'élevèrent pourtant pour réfuter cette *doxa*. Albert Laprade (1883-1978) avait un tout autre point de vue. Chargé de la reconstruction de Valenciennes, il entendit en retrouver l'esprit ancestral et, en 1946, y trouva matière pour livrer quelques considérations bien senties :

« Les Français veulent du neuf, mais du neuf raisonnable et le raisonnable représente souvent une constante. Partout on constate une vive protestation contre les projets enlevant à la ville sa physionomie traditionnelle. On veut bien admettre la nécessité de circulations élargies et meilleures, mais on exige de conserver à la nouvelle cité un minimum de ressemblance avec celle d'autrefois. À nous de les traiter avec conscience, simplicité et goût⁹ ».

Ces Français, qui voulaient retrouver la physionomie traditionnelle de leurs villes, ne furent alors écoutés qu'en deux circonstances. À Saint-Dié-des-Vosges, une véritable révolte de la population à l'encontre du projet de reconstruction élaboré par Le Corbusier le fit mettre à l'écart en dépit de ses appuis en haut lieu. À Saint-Malo, la situation très particulière de la ville close et son passé emblématique jouèrent à plein. Il est courant d'attribuer le parti retenu pour le relèvement à Guy La Chambre (1898-1975), qui veilla effectivement de façon sourcilleuse à la renais-

⁹ LAPRADE, Albert, « Le régionalisme dans la construction nouvelle », *L'Échange*, n° 4, février 1946, p. 54-61.

sance de sa ville. Mais c'est oublier qu'il n'en devint maire qu'en 1947 alors que l'essentiel avait été décidé entre 1944 et 1946 par Marc Brillaud de Laujardière (1889-1973), premier architecte pressenti pour concevoir et conduire la reconstruction.

Sans que la chose fût mise en avant, les théories de Sitte et de ses épigones reprirent ici du service, ce qui retire à Saint-Malo sa réputation d'une absolue singularité, mais lui vaut une place bien plus intéressante dans l'histoire de l'urbanisme. Cette reconstruction fut incontestablement l'aboutissement d'une réflexion sur la ville longtemps refoulée en France au nom d'un « cartésianisme », qui aurait trouvé sa filiation dans le Mouvement moderne ; en raison aussi des origines germaniques de ce courant, qui le rendirent suspect. On peut penser cependant que cette reconnaissance mutique était bien tardive et constituait en l'occurrence un formidable anachronisme. En effet, au retard consécutif au remplacement de Marc Brillaud de Laujardière, dont les esquisses ne furent pas contredites par Louis Arretche qui en prit la relève (fig. 2), s'ajoutèrent divers aléas : de difficiles relations entre les administrations des Monuments historiques et de l'Urbanisme, une inimitié envenimée entre Yves Hémar (1886-1955) et Raymond Cornon (1908-1982), tous deux persuadés de détenir les arcanes de l'architecture malouine, etc. La reconstruction tarda donc et ne s'acheva qu'en 1960 – en 1972 même, si l'on prend en considération l'érection de la flèche de la cathédrale –, alors que la modernité la plus radicale triomphait dans les spectaculaires réalisations de grands ensembles d'habitations : à Rennes, le chantier de Maurepas avait ainsi débuté en 1957.



Figure 2 – Saint-Malo reconstruite selon les principes définis par Marc Brillaud de Laujardière et le plan définitif de Louis Arretche

Pourtant, contre toute attente, cet urbanisme que l'on avait pu croire remis à jamais devait retrouver brusquement une actualité. En effet, l'augmentation constante du pouvoir d'achat donna aux vacances une importance sans cesse croissante et à la villégiature littorale un attrait sans précédent. On y rechercha volontiers un décalage hédoniste éloignant de la modernité acceptée le reste de l'année. Ce qui amena l'architecte et promoteur François Spoerry (1912-1999) à inventer Port-Grimaud. Il acheta 35 hectares près de Saint-Tropez et entreprit d'y réaliser un port provençal idéal et sans âge, évocateur d'une longue histoire qui aurait laissé ses strates et sa patine : « Mes collaborateurs et moi, écrivit-il, nous sommes attachés à organiser des espaces qui donnent l'impression de procéder de la longue maturation, des hasards et du temps, des superpositions de volontés contradictoires ». Il s'agissait « de rassurer et de plaire »¹⁰ (fig. 3). De tels propos scandalisèrent la plupart des urbanistes, qui les tinrent pour démagogiques et en virent la démonstration dans le formidable succès populaire, relayé par la grande presse, dont bénéficia Port-Grimaud. Ils s'en consolèrent cependant en se persuadant qu'une telle expérience ne pouvait se concevoir hors du champ des loisirs. Ce en quoi ils se trompaient.



Figure 3 – Port-Grimaud, conçue et réalisée par François Spoerry, 1962-1966

¹⁰ SPOERRY, François, *L'architecture douce*, Paris, Robert Laffont, 1989, p. 51.

Le message des vieilles villes

En fait, quelques tentatives hors de la villégiature estivale, appelées à connaître le succès, étaient déjà en cours, mais de façon moins systématique et, surtout, en se refusant absolument au pastiche architectural. Toutes partageaient avec Port-Grimaud le souhait de restaurer l'espace public et de retrouver une atmosphère familière. Les architectes britanniques John Darbourne et Geoffrey Darke avaient même été pionniers en entreprenant, dès 1961, la rénovation de Lillington Street, à Pimlico, un quartier parmi les plus populaires de Londres.

Un peu plus tard, dans un contexte de lourdes tensions communautaires et à une tout autre échelle, une ville nouvelle belge irait plus loin encore dans la référence à un urbanisme inspiré des théories de Sitte. L'expulsion des départements francophones de l'université de Louvain, en 1968, suscita en effet un étonnant projet qui avait pour mission d'acclimater en Wallonie l'espace public hâtivement déménagé de sa Flandre natale, devenue hostile. Un premier plan conçu par le cabinet américain de Victor Gruen (1903-1980) paru inapproprié ; il fut donc abandonné au profit d'une conception dont les principes furent élaborés sous la houlette d'un professeur d'histoire médiévale, très bon connaisseur de la reconstruction de Louvain après la Première Guerre mondiale et même restaurateur de son grand béguinage : Raymond Lemaire (1921-1997). Sans surprise, il retrouva les accents de Sitte pour justifier les choix qui furent faits :

« Ce plan tire parti du message laissé par les vieilles villes issues des siècles de culture urbaine. On a voulu en extraire ce qu'elles contenaient de permanent dans le domaine de l'adaptation inégalée de l'environnement urbain à la vie tant de l'individu que de la communauté. Et de citer : la variété des paysages urbains, celle de l'architecture, la succession rapide de séquences visuelles toujours renouvelées, le tracé sinueux des rues qui lient des places aux formes diverses¹¹ ».

En fait, Louvain-La-Neuve mit les urbanistes et les architectes dans un embarras dont ils ne sont pas sortis depuis. Certes il ne leur était plus possible de réfuter la crise dans laquelle s'enfonçait le fonctionnalisme, mais, pour autant, il leur était bien difficile de renier les idéaux dans lesquels ils s'étaient professionnellement constitués. Et puis, comment en référer à Sitte, tombé dans un oubli abyssal, dont il ne sortirait qu'en 1980 avec la réédition de *L'art de bâtir les villes*, sous la direction d'Antoine Grumbach¹². D'où le silence gêné et une durable désaffection qui empêchèrent l'étonnante originalité de Louvain-la-Neuve de recueillir un intérêt à sa mesure. L'expérience fit donc école en catimini. La ville nouvelle de Cergy-Pontoise, confrontée à son tour aux révisions doctrinales et à divers impératifs de développement domiciliaire, en vint à souhaiter ce qu'elle nomma pudiquement « des maisons

¹¹ LEMAIRE, Raymond, « Louvain-La-Neuve ou l'université moteur d'une ville nouvelle », *Environnement*, janvier 1971, p. 30.

¹² SITTE, Camillo, *L'art de bâtir les villes*, Paris, Éditions de l'Équerre, 1980.

et des immeubles de ville ». Deux concours en provinrent. Ils connurent un formidable engouement, mais les architectes qui se mirent sur les rangs durent vite constater leurs lacunes. Nombre d'entre eux prirent alors le chemin de Louvain-La-Neuve en quête de modèles, mais le résultat, en Île-de-France, fut cependant bien décevant, car ce retour aux anciennes formes urbaines ne répondait à aucune stratégie impliquant la ville nouvelle dans son ensemble. Le genre se cantonna donc longtemps dans les opérations de loisir balnéaire ou montagnard où il se gagna l'estime populaire au grand dam de la majorité des urbanistes et architectes pourtant remués par la vague post-moderniste. Les États-Unis n'eurent pas de ces pudeurs.

Camillo Sitte y avait en effet retrouvé une actualité dès 1943 où Eiliel Saarinen (1873-1950), au terme d'une brillante carrière de bâtisseur et d'enseignant, avait publié un ouvrage ramassant un demi-siècle de réflexion sur la ville : *The city : Its growth – Its decay – Its future*. Un long paragraphe consacré à « l'informal revival », y était l'occasion de rendre un hommage appuyé à Sitte¹³.

Haro sur la ville-machine

Le moment était assurément propice. La mondialisation de l'urbanisme, que défendait la *Charte d'Athènes* publiée la même année, et le style international en architecture, que le MOMA avait adoubé en 1932, avaient été progressivement assimilés à l'universalisme communiste dont le spectre inquiétait de plus en plus outre-Atlantique. L'heure était donc à la réaction, ce qui entraîna, en 1945, la première traduction en anglais du *Städte-Bau* de Sitte, avec une préface de Saarinen. Dans une introduction combative Ralph Thomas Walker (1889-1973) s'y livrait à une charge méthodique contre le Mouvement moderne et sa « philosophie de la ville machine », dirigeant spécialement ses flèches vers Le Corbusier et ses « cellules ». Ce libelle s'achevait par une mise en garde : les citoyens en viendraient à abandonner les villes si on s'obstinait à les concevoir sans y placer le moindre sentiment artistique, la moindre émotion. L'antidote cependant existait : il fallait s'en remettre, en l'adaptant bien sûr, à la leçon de Sitte¹⁴.

Le terrain était donc préparé. Il fallut cependant attendre les années 1980 pour qu'il donnât sa pleine mesure. Andrès Duany et Elisabeth Plater-Zyberk, sentant le moment favorable, créèrent alors une agence avec l'intention d'abolir la limite entre résidences principale et secondaire. La réalisation de Sea Side, en Floride, assura vite leur notoriété et en fit les figures principales d'une tendance sans cesse plus puissante, baptisée *new urbanism* en 1991. Ils contribuèrent d'ailleurs largement à la

¹³ SAARINEN, Eiliel, *The city : Its growth – Its decay – Its future*, New York, Reinhold publishing corporation, 1943, p. 115-128.

¹⁴ SITTE, Camillo, *The art of building cities*, traduit par Charles T. STEWART, introduction de Ralph T. WALKER, New York, Reinhold publishing corporation, 1945, p. VII.

fondation d'un « Congrès » voué à sa propagation, qui se dota d'une charte éponyme en 1996. Entre temps, François Spoerry avait réalisé Port-Liberté à Jersey City, sur un modèle inspiré de Port-Grimaud, mais habillé à la mode de la Nouvelle-Angleterre. Oublieuse du rôle qu'elle avait tenu dans la genèse de ce mouvement, l'Europe y a vu longtemps un genre typiquement américain et appelé à le demeurer. Ce qui était une erreur d'envergure. Poundbury (fig. 4), dont la conception est contemporaine de Port-Liberté, s'élève ainsi dans le Dorset sur les terres du duc de Cornouailles – alias Charles, prince de Galles –, qui en fut l'initiateur. Il faudrait y ajouter l'étonnante métamorphose du Plessis-Robinson débutée en 1990.

Cette commune de la vallée de Chevreuse, au sud de Paris, était bien connue des urbanistes pour l'action municipaliste qui avait conduit, durant l'Entre-deux-guerres, à l'édification d'une cité-jardin résolument moderniste conçue par Maurice Payret-Dortail (1874-1929)¹⁵. Elle avait ensuite reçu de nombreuses opérations de logements sociaux, notamment sous la forme de grands ensembles. Les élections de 1989 amenèrent un maire conservateur aux affaires, qui annonça d'emblée son intention de remédier à ce qu'il tenait pour une urbanisation aberrante relevant de l'idéologie collectiviste de ses prédécesseurs communistes. Pour cela, il afficha clairement sa volonté de s'en remettre à ce qu'il nomma « l'architecture classique », autrement dit le *new urbanism*, et fit appel à François Spoerry pour « éliminer tout élément de contrariété que la ville pourrait porter en elle¹⁶ ». La cité-jardin de 1925 en fit *illico* les frais, dont la démolition fut annoncée en dépit de ses indéniables caractéristiques patrimoniales. Depuis, sous la férule de Spoerry puis de Xavier Bohl, qui reprit son cabinet après sa disparition, 2 950 logements et les équipements afférents, réalisés en trois opérations sur 35 hectares, ont puissamment transformé cette commune. Aucune ressource du pittoresque n'a été écartée : le site en fort dénivelé y a présidé ; l'architecture a usé des mille facettes d'un régionalisme connotant vaguement l'Île-de-France ; le temps a été mis en scène sous la forme d'une halle métallique simulant la modernisation d'un vieux bourg, tel que le XIX^e siècle l'affectionna, etc. Mais jamais la fonctionnalité n'a été négligée : le discret traitement de l'automobile, nullement prohibée, révèle même une grande habileté dans sa prise en compte (fig. 5).

Une enquête a récemment montré la satisfaction de 70 % des habitants. Un charme opérerait donc dans cette opération de longue haleine, conduite démocratiquement sous la maîtrise d'ouvrage déléguée d'une société d'économie mixte créée à l'initiative d'un conseil municipal dont la majorité a été reconduite à trois reprises. La suspicion s'instille en revanche, à égale distance de Paris mais à l'est, au Val-d'Europe où

¹⁵ *Les cités-jardins de la région d'Île-de-France*, numéro spécial des *Cahiers de l'IAURIF*, vol. 51, mai 1978, dossier A13.

¹⁶ Philippe Pemezec cité par Jean-Louis Violeau, « J'élimine tout élément de contrariété que la ville pourrait porter en elle », *AMC*, n° 186, mars 2009, p. 43-44.

le *new urbanism* a également pris ses quartiers à grande échelle. L'architecture y est moins amène qu'au Plessis-Robinson : elle relève tantôt de l'éclectisme qui accompagna l'haussmannisme, tantôt de cette universelle écriture évocatrice d'un énigmatique « temps jadis ». Mais le malaise est ailleurs. Il réside dans la personnalité de l'aménageur, Eurodisney, et du bureau d'étude qui accompagna la firme américaine Cooper & Robertson dans l'élaboration du plan directeur : *Disneyland*



Figure 4 – Poundbury conçue par Léon Krier au cours des années 1980 et débutée en 1993.

Imagineering, auteur en 1994 de Celebration, ville-attraction de Floride où Mickey, Dingo et leurs coreligionnaires paradent à l'envi.

Serait-ce ici la preuve irréfutable que l'art de bâtir les villes forgé par Sitte portait en lui d'emblée ce ver destructeur que Le Corbusier avait subodoré, capable de ronger les cloisons séparant le permanent de l'exceptionnel, le complexe du superficiel, le lent de l'immédiat, le réel de l'imaginaire ? L'unification des contraires, qui serait l'aboutissement de cette sape, semble effectivement de nature à installer dans un désespérant présent perpétuel ayant paradoxalement le visage du passé. Au plein sens de l'expression, elle conduirait à se payer d'illusions. Mais comment tenir pour quantité négligeable le succès quasi systématique et durable des projets urbains nourris de la leçon de Sitte alors que les bastions du Mouvement moderne tombent les uns après les autres, parfois physiquement ? Saint-Malo, décidemment, mérite de figurer dans les expérimentations majeures, ne serait-ce que pour encourager à l'élucidation des secrets de l'espace public.

Daniel LE COUÉDIC



Figure 5 – Le Plessis-Robinson conçu par François Spoerry puis Xavier Bohl, 1993-2008