







<b>00</b>	<b>AVANT-PROPOS</b>	
	0.1 Choix du thème	01
	0.2 Introduction du sujet	02
	0.3 Questionnements	08
	0.4 Historiographie	09
	0.5 Méthodologie	11
<b>01</b>	<b>LES DÉBUTS DE PORT-GRIMAUD : L'OPPORTUNITÉ DE RÉALISER UN RÊVE</b>	<b>15</b>
	1.1 Choix du site	17
	1.2 Explication du projet par François Spoerry	20
<b>02</b>	<b>MAÎTRE D'ŒUVRE, D'OUVRAGE, PROMOTEUR : LA POLYVALENCE DE FRANÇOIS SPOERRY</b>	<b>25</b>
	2.1 Lancement du projet	27
	2.2 Organisation de la publicité	30
<b>03</b>	<b>MÉTHODES DE CONSTRUCTION : TECHNIQUE ET ESTHÉTIQUE SUJETS DE POLÉMIQUES</b>	<b>33</b>
	3.1 Préfabrication d'un «authentique» régional	35
	3.2 Standardisation des éléments	44
<b>04</b>	<b>RENOUVEAU DE L'HABITAT : LA CITÉ LACUSTRE COMME NOUVEAU CADRE DE VIE</b>	<b>47</b>
	4.1 Logements post-modernes	49
	4.2 Mode de vie communautaire	51
	4.3 Tourisme et intimité	53
<b>05</b>	<b>APPORTS ET INFLUENCES : UN PROJET PRÉCURSEUR RESTÉ UNIQUE</b>	<b>57</b>
	5.1 François Spoerry face aux critiques variées	59
	5.2 Reçu de commandes universelles	61
	5.3 Situation dans le contexte architectural mondial	63
<b>06</b>	<b>PORT-GRIMAUD AUJOURD'HUI : UNE RÉALITÉ LOIN DU RÊVE ?</b>	<b>67</b>
	6.1 La vie dans la cité	69
	6.2 Contrôle du tourisme	71
	<b>CONCLUSION</b>	<b>73</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>77</b>
	<b>ANNEXES</b>	<b>83</b>



## 0.1 Choix du thème

Lors de la finalisation de mon rapport d'études analysant les thermes de Vals<sup>1</sup> comme une architecture associant cadre minimal et variété spatiale, je me demandais quelles étaient les caractéristiques qui me plaisaient tant dans cette construction. Dans le but de comprendre ce style architectural, j'ai pour ce travail précédent développé cinq points fondamentaux que j'avais retenus à travers l'analyse des thermes et qui doivent selon moi être questionnés dans le cadre de la création d'un projet se voulant épuré et efficace :

- Un projet = Une idée forte
- Lien fort à la topographie
- Travail minutieux du plan
- Choix subtil des matériaux
- Maîtrise des détails techniques.

Depuis je constate que ces aspects se retrouvent dans chaque bâtiment qui attire mon attention; j'ai voulu y déceler le point fondateur et ait donc durant le premier semestre dédié au mémoire, et plus précisément à la recherche d'une problématique précise, lu plusieurs ouvrages dans la continuité du thème de mon rapport d'études dans le but d'être guidée vers une idée de sujet. C'était des ouvrages sur le thème du lieu, avec le livre de Christian Norberg-Schulz<sup>2</sup> notamment, mais aussi sur le mouvement du régionalisme critique, de l'architecture vernaculaire ou encore sur les architectures locales. Ces sujets se rapprochaient de mes centres d'intérêt d'une manière encore trop vaste ce qui m'a amené à réfléchir sur mes expériences architecturales passées. L'une a attiré mon attention : la cité lacustre de Port-Grimaud, que j'avais visitée par hasard.

Au travers de la végétation bordant la route que l'on parcourait, les mâts de voiliers dépassant des maisons colorées aux tuiles romaines ont attiré ma curiosité. C'est alors que je découvris un village lacustre qui me paraissait typiquement provençal bien qu'il m'était étrangement inconnu. Pourtant une cité lacustre au plein cœur du Golfe de Saint-Tropez ne devrait-elle pas être une étape immanquable pour les touristes ? Sauf si elle n'a été finie qu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle, comme cela a été le cas ici, après des décennies de polémiques autour de ce chantier de presque un kilomètre carré. Il s'est en effet fini à une date très récente comparée à la construction du centre-ville de Saint-Tropez, la fameuse ville voisine de la cité lacustre dont le centre fût bâti dès le XV<sup>e</sup> siècle. Après quelques recherches rapides il m'est apparu que ce projet d'architecture et d'urbanisme peu commun regroupait plusieurs thèmes suscitant mon intérêt, depuis l'architecture régionale jusqu'à la prise en compte du lieu dans un nouveau projet de construction. Port-Grimaud mène aussi à des sujets divers toujours d'actualité dans la création architecturale telle que la problématique du logement dont les caractéristiques ont été remises en cause avec la fin du mouvement moderne, ou la question du pastiche avec la multiplication de la technique de préfabrication de décors aux allures authentiques. Il me fallait donc en apprendre davantage sur ce village au travers des archives consultables et des quelques textes s'y rapportant. Ceci dans le but de développer une analyse autour de plusieurs axes principaux qui ont accompagné son histoire et suivi les étapes de sa réalisation, depuis le contexte architectural mondial jusqu'aux difficultés rencontrées dans la mise en place du projet en lui-même.

---

1. L'architecte suisse **Peter ZUMTHOR** a été chargé par la commune de Vals de la réalisation d'un centre thermal à 1200 mètres d'altitude, au cœur d'un complexe hôtelier de cinq bâtiments modernes construits dans les années 1940 qui surplombent le petit village, sur une source d'eau chaude thermale et minérale. Construit essentiellement de Gneiss, pierre régionale, il accueillera ses premiers visiteurs en 1996.

2. **NORBERG-SCHULZ (Christian)**, *Genius Loci*, éditions Mardaga, 1997.

## 0.2 Introduction du sujet

### PORT-GRIMAUD

Cette « Venise provençale » a été construite par l'architecte mulhousien François Spoerry qui acheta un terrain de 35 hectares dans le Golfe en 1962. La lecture du livre de Serge-Henri Parisot<sup>3</sup> nous apprend que l'architecte a eu écho d'un terrain marécageux en vente ne trouvant pas acquéreur au cours d'un repas familial dans leur maison de vacances à Cavalaire. Il décide alors d'y construire une cité lacustre méditerranéenne. Il découvre ce principe à l'âge de six ans, lors de la visite d'un musée à Zurich, dont quelques œuvres étaient des maquettes de cités lacustres préhistoriques. Cette idée de maisons sur pilotis disposant chacune de son canoë a peu à peu mûri jusqu'à cette année où il a eu l'opportunité de réaliser sa propre cité sur la côte méditerranéenne, selon ses propos recueillis dans son livre.

Composé de plus 2400 logements répartis sur douze îles, pour un terrain de soixante-quinze hectares au total, le projet se divise en trois parties, Port-Grimaud I, Port-Grimaud II (bâti de 1974 à 2002) et Port-Grimaud III (bâti de 1978 à 1993), mis en œuvre et développés les uns après les autres dans ce même ordre et divisés chacun en plusieurs tranches comme on le comprend dans les archives pour faciliter l'organisation du chantier ainsi que le financement selon les propos recueillis de François Spoerry dans son ouvrage. Cette première partie de la cité lacustre est aussi la plus grande (voir graphique complémentaire N°01, placé en annexe), s'étalant sur plus de 22 hectares, dont 13 hectares de plan d'eau. Elle comporte un peu plus de 1 100 logements, avec 834 places d'amarrage dont 250 publiques destinées à accueillir touristes, visiteurs ou locataires. Les premiers habitants arriveront sur les lieux en 1967 soit un an à peine après l'obtention du permis de construire le 14 juin 1966, date qui donnera son nom à la place principale du village. Ce dernier finalisa quatre années de longues démarches face à l'administration sceptique quant à la réussite du projet, et marque aussi un tournant dans les nombreuses esquisses, plans masse et façades se concrétisant peu à peu et visibles pour la plupart aux archives départementales de Colmar<sup>4</sup>. Les croquis ont pu prendre forme et se perfectionner pour créer la cité lacustre à l'image du rêve que François Spoerry avait depuis si longtemps.

Comme il l'est expliqué dans plusieurs articles et ouvrages concernant Port-Grimaud, malgré un départ méfiant de la part des banques, de l'administration et des acquéreurs potentiels, une fois la première tranche de construction finie, la cité est vite devenue un grand succès auprès des habitants. Vendue sur plans, la deuxième tranche de construction fût rapidement écoulee malgré une légère hausse des prix avant de créer une liste d'attente de 300 personnes désireuses d'investir dans un logement de Port-Grimaud. La cité sera finie en totalité à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle et sera inscrite le 28 novembre 2000 au label « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle »<sup>5</sup>.

Avec ses tuiles romaines, ses particularités formelles évoquant l'architecture de Provence ou encore ses nombreux éléments constructifs intérieurs ou extérieurs en

3. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, Documentaires alpha, éditions Grange Batelière, 1972.

4. Fonds des Archives Départementales de Colmar. Les tubes contenant les dessins, plans et autres documents graphiques du Fond Spoerry concernant Port-Grimaud sont cotés de 260J214 à 260J298.

5. Cité inscrite sous la dénomination « Station balnéaire dite Port-Grimaud ». Ce label créé en 1999 par le ministère de la Culture et de la Communication a pour objectif de faire connaître des réalisations de cette époque souvent peu connues ou mises en avant. À ce jour près de 2300 constructions ou ensembles urbains sur le territoire français ont ce label.

partie récupérés sur un chantier de démolition d'un quartier dans la Drôme<sup>6</sup>, cette cité lacustre est une première en France. Elle a ouvert à de nombreuses polémiques et a été le théâtre de plusieurs actes dénonçant soit le tourisme qu'elle amenait, soit plus directement la pratique de l'architecte parfois qualifiée par les professionnels comme la création d'un pastiche de l'architecture typique de la région. Pour exemple, voici un passage de l'avant-propos écrit par Yvan Christ citant au début les propos de François Spoerry lui étant destinés :

« Je ne pensais pas, m'écrivait-il alors, que les attaques viendraient de quelqu'un qui a toujours aimé et apprécié nos villages de Provence, précisément ceux que j'ai pris pour modèle en essayant avec conscience et modestie d'en retrouver le charme. » Des attaques ? Non ! Des réserves, nées de ma peur de tout pastiche. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 7)

En effet, l'architecte mulhousien se place avec ce projet à l'encontre des formes architecturales de cette époque que l'on peut qualifier d'universelles et de modernes, bien que le principe des villes nouvelles va commencer à faire son apparition peu de temps après. Comme le dit François Robichon dans son article<sup>7</sup> sur Port-Grimaud, « la cité lacustre est un concept entièrement nouveau dans les années 1960. Bien sûr, la ville de Venise est un fait architectural omniprésent mais elle n'a jamais servi de modèle à l'architecture moderne. ». Comme nous l'apprend l'histoire de l'architecture en France ou dans le monde, cette idée de cité lacustre ne fait pas référence à un quelconque projet construit dans les années précédentes, mais elle provient des sources culturelles de Spoerry sur l'archéologie grecque et romaine ainsi que de ses connaissances personnelles acquises sur le sujet des cités lacustres préhistoriques ou rapportées de voyages dans le bassin méditerranéen ou de la visite du musée à Zurich citée plus tôt.

C'est une création que l'on peut sans risque qualifier d'avant-gardiste dans le contexte architectural français, mais aussi une fois replacée dans la production de l'agence de François Spoerry lui-même. Malgré les quelques points de vue hostiles sur cette construction, elle annonce pour l'agence de l'architecte mulhousien le départ d'une longue période de commandes parvenant du monde entier sur lesquelles il consacra une grande part de son temps jusqu'à la fin de sa carrière. Comme on peut le constater dans les archives, ou encore dans son ouvrage *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, la portée médiatique internationale du projet a amené de nombreux dirigeants politiques à vouloir une cité lacustre semblable sur leur territoire avec une architecture à l'image de leur culture locale comme il l'a fait avec l'architecture de la côte méditerranéenne. En effet, les archives départementales de Colmar disposent de nombreux documents retraçant l'histoire des travaux de l'agence réalisés ou non, la plupart se classant dans cette seconde catégorie, ce qui confirme une forte influence internationale de sa réalisation sur la côte d'Azur. Une importante partie de ces projets ont comme thème la cité lacustre. Je peux citer par exemple Port-liberté, un projet débuté en 1984 à proximité immédiate de la statue de la liberté, dont juste une petite partie a été réalisée mais dont on peut retrouver de nombreux plans, dépliants et descriptifs des appartements à vendre et de nombreux détails de façades ainsi que des perspectives réparties dans plusieurs cartons et tubes<sup>8</sup>. On y trouve aussi des documents<sup>9</sup> sur Port-Louis, une cité mise à l'étude en 1981 et en partie réalisée en 1984 située en Louisiane. Puis de nombreux cartons référencés comportent des documents sur un nombre important de projets de cités lacustres finalement non réalisées dans divers pays, dont voici quelques exemples :

6. Propos recueillis à la page 53 de l'ouvrage de **François SPOERRY**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, éditions Robert Laffont, 1989.

7. **ROBICHON (François)**, Port-Grimaud, cité douce. *D'A D'Architectures*, juin 1994, n°46, page 52 à 54.

8. Cotes des archives : 260J391 et 260J392 (tubes), 260J578 à 260J583 (cartons)

9. Cotes des archives : 260J388 (tube), 260J576 et 260J277 (cartons)

France : l'île Saint-Martin en 1988 et les projets de Port Caraïbe<sup>10</sup> et de Puerto San Francisco<sup>11</sup> en 1982,  
Uruguay : Laguna Del Diario<sup>12</sup>,  
Espagne : Pentiscola<sup>13</sup>,  
Mexique : Puerto Cancun<sup>14</sup> en 1984, et Puerto Escondido<sup>15</sup> en 1984,  
Égypte : Pyramids Oasis<sup>16</sup> en 1978,  
Puerto Rico : Palmas del Mar<sup>17</sup> en 1973,  
Indonésie : Jakarta<sup>18</sup> en 1984.

François Spoerry écrit dans son livre que « la France est un des seuls pays au monde à renier l'architecture campagnarde, alors que la Suisse, l'Allemagne, l'Angleterre, pour ne pas parler des États nordiques, l'ont en grande estime et n'hésitent pas à utiliser son langage pour compléter des architectures traditionnelles.<sup>19</sup> ». Ceci pourrait justifier l'accueil parfois très négatif fait à son œuvre; cette approche était vue d'un mauvais œil par des habitants et par des architectes car mettre en avant les caractéristiques des architectures locales vernaculaires n'était pas encore commun en France. Il s'agit d'un parti pris allant à l'encontre des intérêts de cette époque, dont ces derniers sont sans aucun doute influencés et guidés par les médias qui mettent alors en avant les créations d'architectes internationaux tels que Moshe Safdie, Ludwig Mies Van Der Rohe ou encore Richard Buckminster Fuller. Mais, sans le savoir, François Spoerry a marqué avec cette cité le début d'une génération, bien que non spontanée, que l'on peut vaguement délimiter pour la cas français par quelques constructions comme Le Plessis-Robinson, la ville nouvelle Val d'Europe ou encore les « nouveaux villages médiévaux » proposés aux communes et vendus en quelques heures par Bernard Arnault dans les années 70, tous se rapprochant du mouvement mondial du *New Urbanism* de la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Pour me familiariser avec le projet et le situer dans son contexte historique au niveau architectural, politique ou même le placer face aux autres travaux de l'agence de François Spoerry, j'ai réalisé une frise située dans les annexes (voir document complémentaire N°00). Je l'ai peu à peu complété durant l'année avec les informations utiles à une meilleure compréhension du sujet et j'ai ainsi un document non exhaustif qui met en relation le projet s'étalant sur plusieurs décennies et le contexte historique.

## FRANÇOIS SPOERRY

L'architecte de Port-Grimaud est né le 28 décembre 1912 à Mulhouse, en Alsace, région où il commença ses études au sein de l'École des Beaux Arts en 1930. Comme il l'écrit dans une courte autobiographie au début de son ouvrage sur Port-Grimaud<sup>20</sup>, il avait avant cela préparé le concours d'entrée à l'École Navale à Paris, qui lui offrira dès ses dix-sept ans l'occasion de traverser l'Atlantique. Il abandonna rapidement cette voie suite à un problème de vue, ce qui ne l'empêchera pas de rester un marin dans l'âme.

Toujours selon sa succincte autobiographie il fût très tôt confronté aux questions

10. Cotes des archives : 260J397 (tube), 260J536 et 260J603 (cartons)

11. Cote des archives : 260J375 (tube)

12. Cote des archives : 260J563 (carton)

13. Cotes des archives : 260J340 (tube), 260J532 (carton)

14. Cote des archives : 260J595 (carton)

15. Cotes des archives : 260J393 et 260J394 (tubes), 260J597 à 260J599 (cartons)

16. Cotes des archives : 260J364 (tube), 260J548 et 260J549 (cartons)

17. Cotes des archives : 260J326 (tube), 260J520 (carton)

18. Cote des archives : 260J593 (carton)

19. **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, éditions Robert Laffont, 1989, page 10.

20. **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, éditions Robert Laffont, 1989, pp. 21-26.

architecturales sa première expérience étant de dessiner la future maison familiale située dans le village de Cavalaire-sur-mer. Il rejoint en 1932 l'atelier de l'architecte français Jacques Couëlle qu'il assistera dans plusieurs projets de maisons à proximité de la côte d'Azur avec notamment la Bastide Saint-François ou le Château de Pigranel dans lequel ils intégreront plusieurs éléments du XV<sup>e</sup> siècle; une technique pas encore répandue à cette époque mais qui lui inspirera une manière de diminuer le budget de Port-Grimaud tout en apportant dans ses constructions des éléments anciens. Il fit ensuite le concours d'entrée des Beaux Arts de Paris auquel il sera reçu premier grâce à l'étude d'un lavoir. L'année 1939 a été marquée par son départ à la découverte des îles grecques et de leur architecture populaire. En effet il a réussi à convaincre Jean Zay, le ministre de l'Éducation Nationale, de lui accorder un ordre de mission. Déjà passionné par la mer il prépara et équipa son voilier d'un peu plus de dix mètres tout l'hiver précédant son voyage avec l'aide de quatre camarades. L'obligation d'un retour précipité suite au début de la guerre l'a contraint à laisser son bateau à la charge d'amis Grecs sur l'île de Santorin, qu'ils firent sombrer avec à son bord planches, carnets et croquis d'études. Malgré le peu de documents qu'il en reste ce séjour a été pour lui révélateur comme il l'explique dans son livre :

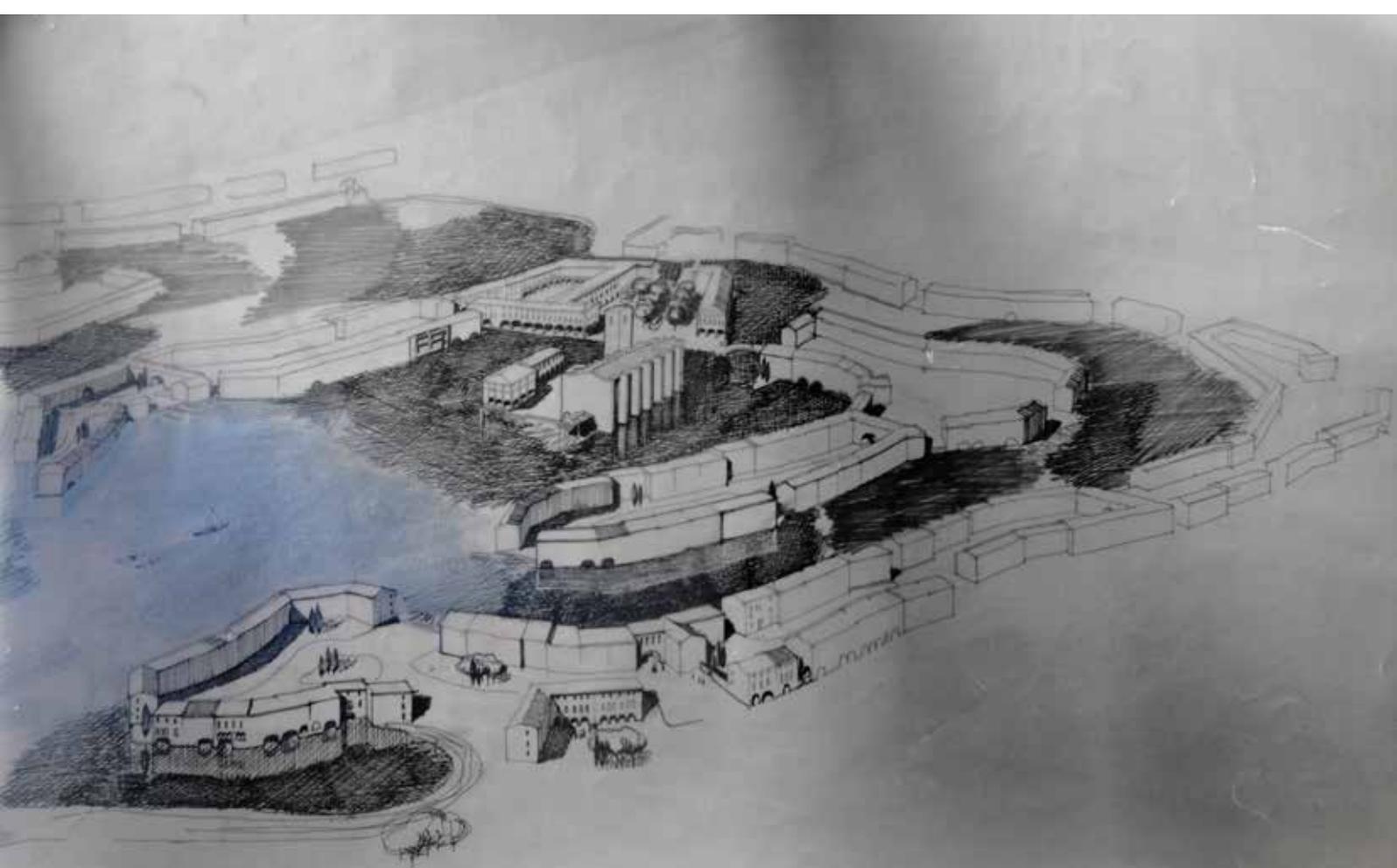
« Toutefois, s'il ne reste que bien peu de nos croquis, cette mission m'a permis de prendre conscience de la perfection et de la simplicité de l'architecture populaire, d'en étudier les détails, les escaliers, les coupes, les percements, l'intégration de l'habitat au relief, la disposition des ruelles contre la chaleur et contre le melten, ce vent dominant qui souffle avec tant de violence l'été dans les Cyclades. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 26)

Après avoir été mobilisé pour la guerre dès son retour de Grèce, il s'installe en 1941 à l'hôtel d'Espagnet à Montpellier pour continuer ses études dans l'École des Beaux Arts mais cette fois-ci dans l'atelier d'Eugène Beaudouin à Marseille qui mène à cette époque une carrière d'architecte et d'urbaniste dans le cadre des plans de reconstructions. Diplômé et engagé dans la résistance, il fût arrêté en 1943 par la Gestapo et passa deux ans emprisonné à Marseille, Fresnes, puis dans des camps Allemands.

Libéré en mai il ouvra un cabinet d'architecture dans sa ville d'origine pour s'occuper de dossiers concernant les dommages de guerres, les reconstructions et les réparations dans le secteur de Mulhouse et de Colmar. Dès 1959 François Spoerry se consacre au projet de la tour Perret d'Amiens abandonné depuis sept ans avant de se lancer dans le projet de Port-Grimaud en 1962 qu'il mettra au point pendant quatre ans, soit jusqu'à l'obtention du permis de construire. À partir de 1967 il multipliera les projets d'habitations à travers la France en débutant par des quartiers résidentiels à Mulhouse puis à travers le monde dès 1973. Il sera appelé en Espagne, en Suisse, à Haïti, en Turquie, en Egypte, aux États-Unis, au Mexique, en Finlande ou encore au Japon pour proposer de nombreux projets, notamment de cités lacustres. Bien qu'en grande partie non réalisés, ils témoignent aujourd'hui de l'importante activité de l'atelier de l'architecte et surtout de l'influence qu'a eu le travail de François Spoerry pour Port-Grimaud dans de nombreux pays et sur plusieurs continents. Ses projets, toujours pensés selon le site et les traditions locales, offrent aux habitants et aux visiteurs une architecture rassurante et à échelle humaine pour qu'ils puissent vivre sereinement et en communauté. Sa manière de penser l'architecture se résume bien à travers cette citation :

« Il ne faudrait pas que l'on cherche en moi un théoricien. Je ne suis pas à l'aise face à la dialectique des intellectuels ou des exégètes. Je me



définirais plus comme un bâtisseur que comme un architecte, à la manière des architectes-bâtisseurs de la Renaissance. Mon ambition est de faire une architecture qui soit à l'opposé de l'architecture brutale, agressive et médiocre qui régnait lorsque je commençai à exercer mon métier. Je rêvais d'une architecture douce. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 19)

François Spoerry nous dévoile dans son livre<sup>21</sup> son point de vue sur la création architecturale tout en nous présentant bon nombre de ses projets, réalisés ou non. Il fait part de quelques expériences qui lui sont restées en mémoire en ayant changé sa vision sur l'habitat et qui ont ainsi formé la base de son travail d'architecte. Les voyages de son enfance, ses séjours sur les îles grecques ou encore ses souvenirs de la déportation ont forgé la personnalité de l'architecte François Spoerry et ainsi influencé les points essentiels de ses projets. Je peux notamment citer ce passage pour appuyer mes propos :

« J'ai eu la révélation de l'architecture douce dès mon adolescence, lors d'un voyage avec mon père, féru de langues anciennes et fort brillant helléniste. De la découverte des civilisations grecques et romaines, de leur architecture ainsi que de l'architecture contemporaine locale, qu'il est convenu d'appeler à présent architecture vernaculaire, je garde un souvenir ébloui. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 21)

Amoureux de la mer depuis son enfance, il s'est consacré pendant une grande partie de sa carrière à des projets de cités lacustres dont les commandes se sont multipliées dès l'achèvement des premières tranches de constructions de Port-Grimaud. Dans tous ses dessins chaque maison comporte son propre jardin et il nous semble évident que le bien être des habitants est le point fondamental de ses créations. Ses projets sont essentiellement des quartiers d'habitations ou des missions d'urbanisme à échelle moyenne; qu'ils soient en Alsace, avec les quartiers résidentiels d'Entremont et de Pierrefontaine réalisés entre 1967 et 1975, en Espagne, avec plusieurs projets du bord de mer, ou encore dans le Var avec les villes de Hyères ou de Gassin pour lesquelles il a notamment respectivement dessiné un projet pour la lagune des Pesquiers en 1978 et une étude pour un projet comprenant une école des HLM un Golf et une extension du village en 1983.

En rompant avec les principes d'urbanisme et d'architecture courants pendant sa période d'exercice et en osant se placer à l'encontre des figures modernes du XX<sup>e</sup> siècle François Spoerry s'est démarqué et a influencé d'autres bâtisseurs qui ont amené par la suite une nouvelle vision de l'architecture, loin des barres faites de béton armé et des principes posés dans la Charte d'Athènes rédigée en 1933 sous la direction de Le Corbusier. Jusqu'à son décès en 1999, l'agence de François Spoerry continuera à répondre à diverses demandes de projets ou d'études pour des quartiers ou des cités lacustres à travers le monde. Il sera assisté par l'architecte Xavier Bohl dès 1984 qui, après la disparition de l'architecte mulhousien, ouvrira sa propre agence au cœur de la cité lacustre de Port-Grimaud pour se lancer dans des projets de restructuration urbaine. Dans l'église Saint-François d'Assise de Port-Grimaud est visible le tombeau de son créateur.

---

21. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, éditions Robert Laffont, 1989, 122 pages.

### 0.3 Questionnements

Ce village lacustre et son histoire particulière ouvre à plusieurs approches, et donc à plusieurs problématiques qui peuvent être développées dans le cadre de ce mémoire :

- Une vision contextuelle, notamment un parallèle entre la création architecturale globalement moderne en France et son approche personnelle du projet. Malgré les avancées techniques et matérielles influençant un mouvement architectural mondialisé dès le milieu du XX<sup>e</sup> siècle, François SPOERRY semble rester attaché aux formes locales des maisons méditerranéennes colorées dans des teintes chaudes et couvertes de tuiles romaines. Il y a donc une possibilité de me pencher sur le contexte architectural en France à cette époque, pour établir un lien et ainsi y voir les relations ou les contradictions.

- Depuis l'image idyllique de la cité que souhaitait Spoerry, en allant vers l'analyse de l'ambiance communautaire rencontrée actuellement. La vie devait y être paisible et harmonieuse bien qu'encadrée par des règles strictes concernant les déplacements, les animaux domestiques ou les loisirs extérieurs. Cependant, cette réalisation qui se détache des autres travaux d'architectes du XX<sup>e</sup> siècle en France est vite devenue touristique, et désormais plusieurs milliers de personnes viennent bousculer la petite communauté chaque jour en période estivale. Une analyse de ces répercussions sur le projet rêvé de François Spoerry et sur ses habitants actuels est une piste pouvant être développée.

- Le régionalisme en Provence et la préfabrication de formes caractéristiques authentiques. La notion de pastiche, très courante en architecture, pose une polémique dans ce projet. De nombreuses constructions peuvent venir appuyer ou contrer la démarche de Spoerry qui a aussi été très utilisée par des promoteurs comme Bernard Arnault au courant des années 1970 dans la région Parisienne. Une comparaison des divers points de vue sur ce type de projets peut aussi être possible à travers une analyse des articles ou des films parus dans les médias.

Mon choix final a été au vu de l'abondance des archives mises à disposition à Colmar et de la situation historiographique sur le projet de me pencher sur l'analyse du projet en lui-même au travers des différentes étapes: depuis la conception et la vente sur plans jusqu'à la livraison de la cité et son accueil auprès des habitants ou des architectes nationaux et internationaux. Une analyse complétée par les éléments évoqués ci-dessus, qui viennent l'enrichir et la personnaliser point par point mais aussi la situer parmi d'autres projets et d'autres pensées de la même époque.

## 0.4 Historiographie

Les cités lacustres ont inspiré des ouvrages surtout consacrés à l'architecture vernaculaire ancienne, à l'image de leur développement; la plupart des habitats de cette forme visibles aujourd'hui parviennent en effet de villages de pêcheurs encore peu développés et restant à l'écart de la technologie et des techniques constructives des grandes villes. Le livre *Habitat Lacustre*<sup>22</sup> écrit par Alejandro Bahamón et Ana Maria Alvarez retrace une chronologie illustrée de cette forme d'habitat à travers le monde. Les auteurs analysent l'évolution de cette typologie et recherchent les architectes ou concepteurs qui ont pu s'en inspirer. On trouve aussi l'ouvrage *La cité à travers l'histoire*<sup>23</sup> écrit par l'historien américain Lewis Mumford et paru en 1964 qui analyse la formation de ces « regroupements urbains » qu'il qualifie comme sacrifiés par les progrès technologiques et la hausse démographique. Aucun ouvrage ne rend compte des cités lacustres construites durant les derniers siècles; des réalisations qui passent sans doute à la trappe face aux constructions monumentales modernes ou contemporaines d'architectes à la renommée le plus souvent internationale.

Concernant Port-Grimaud plus précisément, le principal ouvrage a été écrit par l'architecture lui-même : *L'architecture douce, de Port-Grimaud à Port-Liberté*<sup>24</sup>. L'auteur y fait une courte autobiographie avant de nous parler de son projet à travers des explications sur le site, l'organisation de la construction, les détails ou encore les envies qu'il avait en développant la cité. Il choisit ensuite de nous présenter quelques uns de ses projets, réalisés ou non, dans une partie explicitement appelée *Rêves et réalités*. Deux autres livres, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*<sup>25</sup>, ainsi que *Port-Grimaud cité lacustre*<sup>26</sup>, traitent le thème de Port-Grimaud. Le premier reprend en quelques pages l'historique de la naissance de la cité, depuis la découverte du site marécageux par François Spoerry jusqu'à l'obtention du permis de construire et l'achèvement des premières tranches. Une partie suivie par un rapide questionnement du projet autour de la question du tourisme et par une description illustrée du projet : école de voile, habitations, jardins, ruelles, mobilier urbain ou encore détails ornementaux. Le second est une description simple et succincte du projet illustrée par des photos prises par l'auteur du livre ainsi que des plans des logements. Deux principaux articles nous proposent aussi une critique et une remise en question du projet et de ses dysfonctionnements. Le premier de Dominique Larrouy<sup>27</sup> évoque le problème de la perte d'intimité due à la forte affluence des touristes dans la cité ainsi que les critiques négatives faites au projet, parfois qualifié de pastiche ou de trompe l'œil. Le second de François Robichon<sup>28</sup> aborde lui aussi les problèmes liés au tourisme et mentionne un parallèle possible avec une architecture de parc d'attraction ayant l'allure de villages authentiques.

Le travail de François Spoerry dans sa globalité n'a que peu été traité. Un livre a été écrit par l'atelier de Xavier Bohl<sup>29</sup> mais il traite des projets sur lesquels il a collaboré avec

22. **BAHAMÓN (Alejandro), ALVAREZ (Ana Maria)**, *Habitat lacustre*, éditions L'inédite, 2009, 141 pages.

23. **MUMFORD (Lewis)**, *La cité à travers l'histoire*, éditions du Seuil, 1964, 781 pages.

24. **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, éditions Robert Laffont, 1989, 122 pages.

25. **PARISOT (Serge-Henri)**, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, Documentaires alpha, éditions Grange Batelière, 1972, 64 pages.

26. **NEUVILLE (Walt)**, *Port-Grimaud cité lacustre*, éditions Neuville, 2000, 151 pages.

27. **LARROUY (Dominique)**, Port-Grimaud ou les limites de l'utopie. *Urbanisme*, janvier-février 1993, n°260, pp. 68-71.

28. **ROBICHON (François)**, Port-Grimaud, cité douce. *D'A D'Architectures*, juin 1994, n°46, pp. 52-54.

29. **Atelier Xavier BOHL**, *Projets de François Spoerry*, éditions Port-Grimaud : Atelier Xavier Bohl, 2000.

l'architecte mulhousien c'est à dire ceux datant de 1987 et après. Un second livre<sup>30</sup> présent à l'ENSA de Montpellier et publié par l'atelier de François Spoerry présente les réalisations et les études de l'agence pour le développement des cités lacustres. Les archives de Colmar fournissent ensuite suffisamment d'informations fiables et de documents pour compléter ceux présents dans ces deux ouvrages.

L'architecture provençale, dont s'est inspirée François Spoerry pour la cité lacustre, est un sujet abordé par deux écrits. *L'architecture du XXe siècle dans le Var, Le patrimoine protégé et labellisé*<sup>31</sup> ainsi que *L'architecture rurale française en Provence*<sup>32</sup>. Ces documents me permettront si besoin de faire le parallèle entre les formes architecturales, les couleurs et les ornements choisis et présents sur les façades de Port-Grimaud avec ceux visibles sur les constructions vernaculaires de Provence, pour retracer plus précisément le travail fait par Spoerry.

La lecture de quelques uns de ces ouvrages et la courte liste de livres se rapportant à la cité lacustre ou à son concepteur m'a amené à me concentrer sur l'historique de cette construction. Plutôt que de traiter ce thème encore très peu étudié sous forme de problématique en partant de faits concrets qui risqueraient de rester confus dans mon travail, le choix le plus judicieux est de l'analyser grâce aux nombreuses archives disponibles situées à proximité. Cette connaissance historiographique du sujet rend compte du manque d'informations concrètes pouvant être extraites par une exploitation des documents protégés de l'agence de François Spoerry consultables à la cité administrative de Colmar.

---

30. **SPOERRY (François)**, François Spoerry Architect & Town Planner, éditions Port Grimaud : Atelier François Spoerry, 1985.

31. **BARTOLI (Pascale), BONILLO (Jean-Lucien), COLONNA (Claudie)** collab., **LOCHARD (Thierry)** collab., *L'architecture du XXe siècle dans le Var. Le patrimoine protégé et labellisé*, éditions Imbernon, 2010, 210 pages.

32. **BROMBERGER (Christian), LACROIX (Jacques), RAULIN (Henri)**, *L'architecture rurale française en Provence*, éditions Berger-Levrault, 1980, 356 pages.

## 0.5 Méthodologie

La proximité de l'ancienne agence de Spoerry, qui était située dans la ville natale de l'architecte, me permet un accès facile aux archives qui se situent en grande partie dans le bâtiment des archives départementales du Haut-Rhin à Colmar. En m'orientant vers ce sujet, j'ai pu contacter la responsable du fond Spoerry, Madame Laëtitia BRASSEUR, qui m'a donné les cotes<sup>33</sup> des archives très nombreuses et détaillées sur le projet de cité lacustre et qui formeront ainsi une base très riche pour ce mémoire, soit :

- 84 tubes cotés de 260J214 à 260J298,
- 48 cartons cotés de 260J460 à 260J508.

Le fond Spoerry est numéroté dans sa totalité de 260J1 à 260J426 pour les tubes, puis de 260J427 à 260J640 pour les cartons, soit un total de 426 tubes et 214 cartons. Ce stock est considérable étant donné les quantités de plans et de documentation pouvant être regroupés sous une même cote. Concernant le projet de Port-Grimaud, les cartons et les tubes sont triés en trois catégories supplémentaires qui sont Port-Grimaud I, Port-Grimaud II et Port-Grimaud III, correspondant aux trois secteurs qui divisent le projet de cité, eux même encore divisés en tranches s'accordant avec les différentes phases du chantier nécessaires à son organisation et à son financement. Voici la répartition des cotations pour ces trois parties :

- Port-Grimaud I : 260J217 à 260J246 (30 tubes) et 260J464 à 260J476 (13 cartons),
- Port-Grimaud II : 260J247 à 260J272 (26 tubes) et 260J477 à 260J497 (21 cartons),
- Port-Grimaud III : 260J273 à 260J298 (26 tubes) et 260J498 à 260J508 (11 cartons).

Dans un premier temps il se révèle indispensable de lire les livres et les articles concernant Port-Grimaud ou son concepteur. Ceci me permet d'avoir une première partie d'illustrations ainsi qu'une meilleure connaissance de l'objet d'étude dans sa globalité. Je relève aussi systématiquement les phrases et les passages clés des livres et les réécrits dans des documents pour alimenter et appuyer mes propos lors de la phase d'écriture du mémoire. De plus une première journée aux archives m'a permis de me rendre compte du grand nombre de projets réalisés ou non traités par l'agence mulhousienne. Cette première phase de travail m'aide à tracer les premières grandes lignes directrices de mon travail et à repérer les mots-clés caractérisant la problématique de la cité lacustre pour être capable, en plus d'un travail analytique, de situer le projet dans son contexte historique, architectural, social et politique et d'amener des critiques objectives, qu'elles soient de la part d'architectes, d'habitants ou ensuite plus personnelles.

Dans un second temps, une documentation solide est incontournable sur les thèmes encadrant mon sujet pour mieux le comprendre en le situant dans le contexte architectural de la moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Pour cette partie, j'ai fait le choix de regarder notamment *L'architecture moderne : Une histoire critique*<sup>34</sup> en plus des connaissances acquises durant mes études. Cette lecture m'aidera à esquisser un premier plan de mémoire et plusieurs passages de chaque livre sont relevés comme dans la première phase de travail pour à la fois les garder en mémoire lorsque je rapporterai les livres

33. Chaque cote peut regrouper des dizaines de plans ou de documents divers (correspondances, dessins, permis de construire, ...). Un index avec le détail des documents présent sous chaque cote est disponible en salle de lecture, ce qui facilite les recherches. La liste des archives consultées pour ce mémoire est située en annexe.

34. **FRAMPTON (Kenneth)**, *L'Architecture moderne : Une histoire critique*, éditions Thames & Hudson, 2006, 399 pages.

à la médiathèque mais aussi pour pouvoir les réutiliser si besoin dans le travail d'écriture.

Pour finir plusieurs autres journées aux archives sont nécessaires à trouver les nombreuses informations et documents essentiels qu'il faut ensuite trier. Ces journées de recherche vont augmenter mes connaissances sur Port-Grimaud mais je vais aussi me documenter sur d'autres projets notamment ceux de Port-Liberté et de Port-Louis. Le parcours à travers les innombrables documents tels que les correspondances, les dessins de détails, les croquis ou encore les plans amènent une connaissance plus détaillée des évolutions du projet au fil des cartons, que ce soit à l'échelle du plan masse ou à l'échelle du mobilier urbain et des ferronneries. Une bonne maîtrise du sujet est possible après la consultation des archives du fond Spoerry très complet au vu du nombre de cotes disponibles. Mon plan se retrouve alors à l'image de la documentation qui a constitué la base de mon travail. Il est composé chronologiquement de points retraçant l'histoire de la cité depuis sa création en passant par son développement jusqu'à sa position dans l'histoire de l'architecture aujourd'hui, appuyés et enrichis par des connexions faites avec son contexte, des faits historiques ou encore des propos d'auteurs et d'habitants.

Évidemment, une visite s'impose afin d'égayer ce mémoire par un reportage photographique qui donnera une idée plus précise de l'ambiance qui y règne. De plus elle me permettra un regard plus mature après avoir pris connaissance des méthodes de construction utilisées. Il s'agira de la visiter non plus avec un regard touristique comme la première fois où je m'y étais rendue par grand hasard, mais avec un œil critique de future architecte. Toutefois j'ai à ces deux reprises visité Port-Grimaud à la fin du mois de septembre ce qui ne m'a *malheureusement* pas permis de prendre conscience du nombre de visiteurs en saison estivale.

J'avais donc trouvé mon sujet et les documents qui allaient faire avancer mes recherches pour apprendre l'histoire de cette cité lacustre que j'avais visité une première fois par hasard. Une visite qui ne m'avait à aucun moment laissé deviner qu'il s'agissait non pas d'un village provençal typique mais d'une réalisation postmoderne imaginée et créée de toutes pièces par un architecte alsacien « amoureux de la mer »<sup>35</sup>.

---

35. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud et la cote des Maures*, Documentaires alpha, éditions Grange Batelière, 1972. Citation page 3.



Vue sur le canal Occidental depuis la rue des deux port. Au premier plan, un poste de mouillage (Source : Photo personnelle)



# LES DÉBUTS DE PORT-GRIMAUD : L'OPPORTUNITÉ DE RÉALISER UN RÊVE

01

François Spoerry a bouleversé l'histoire de l'architecture avec la réalisation de son projet de village de marins en plein milieu d'une période où le style moderniste était au cœur des constructions. Il n'a pourtant pas décidé de la date de construction; cette idée lui était venue à l'esprit des décennies avant cela. Mais il fallait trouver le terrain ainsi que les moyens, autrement dit les soutiens financiers et les entreprises partantes pour le suivre sur le chantier qui était prêt pour durer au vu de son importance, mais qui allait aussi évidemment présenter quelques problèmes techniques au regard de la complexité du projet. Il y avait là des problématiques qui n'avaient jamais ou très peu été abordées dans d'autres projets. La disponibilité du terrain lui est apparue par hasard bien qu'il dût ensuite convaincre les propriétaires voisins de lui vendre certains de leurs sites afin de construire un accès suffisant et d'une ampleur semblable à celle du projet de la cité lacustre. C'est alors à proximité du massif des Maures qu'il pourra implanter Port-Grimaud, une cité bien évidemment conçue avec des formes locales et une esthétique régionaliste jusqu'aux moindres détails. C'est un style architectural qui découle de l'implantation dans le Var mais aussi des particularités du terrain marécageux situé au fond du Golfe. Il y met en place des idées fortes, de l'échelle urbanistique à celle du mobilier intérieur ou encore des ferronneries diverses. François Spoerry y dévoile des concepts qui s'éloignent de sa propre lignée de création architecturale qu'il définit pourtant comme des leçons tirées de ses nombreuses expériences connues pendant sa jeunesse, entre les voyages et la guerre. L'architecte n'hésitera pas à pousser ses idées au maximum et à les développer malgré les critiques qui étaient parfois très dures. Tout cela, dans le but de réaliser son rêve et de le partager avec d'autres marins, pêcheurs, ou tout simplement passionnés de la mer comme lui l'était depuis très jeune.



Les abords du Canal du Nord (Source : Photo personnelle)

## 1.1 Choix du site

Située au fond du Golfe de Saint-Tropez, une zone marécageuse de trente-cinq hectares n'avait pour le moment jamais intéressé de promoteurs malgré sa situation idéale à quatre kilomètres à peine de la célèbre ville qui donna son nom au Golfe. Débordant de roselières, le terrain est délimité par la route départementale D559 à l'ouest, par le fleuve côtier de la Giscle au sud, et par la mer méditerranée à l'est. Il fut cependant vu comme une grande opportunité par l'architecte François Spoerry, tel que Serge-Henri Parisot l'écrit dans son livre *Port-Grimaud et la Cote des Maures* :

« Après la conquête, de haute lutte, des ports, et l'irrésistible élan qui présida à la libération de la Provence, les plages du fond du Golfe retombèrent dans l'oubli. Jusqu'au jour où un architecte alsacien, depuis longtemps amoureux de la mer et passionné de navigation, apprit au cours d'un repas familial, à Cavalaire, en 1962, que ces terrains étaient à vendre et ne trouvaient pas d'acquéreur. Ils ne semblaient pas présenter le moindre intérêt et selon toute vraisemblance des fonds insuffisants devaient en interdire l'approche aux embarcations. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 3)

Bien que très peu attractif, ce terrain vague (voir pièce complémentaire N°02 en annexes) a su éveiller l'imagination de Spoerry; suffisamment pour lui rappeler son rêve d'enfant. Parfaitement décrit par Serge-Henri Parisot, nous pouvons nous imaginer l'ampleur du site ainsi que son état lors des visites effectuées par le futur acheteur qui dût sans doute à chaque détour aiguïser son œil d'architecte et de promoteur afin de pouvoir y imaginer une telle construction prendre place.

« Le fond du Golfe de Saint-Tropez était encore, il y a peu de temps, une zone de marécages envahie par les roselières; un rivage bas et incertain, formé de bancs de sable et de cailloutis, bordait une série de flaques d'eau naturelles ou creusées çà et là de main d'homme : de petits entrepreneurs venaient de temps à autre, évitant les fondrières, y chercher quelques chargements de sable ou de graviers. Malgré la proximité d'une route nationale, le site actuel de Port-Grimaud avait la fâcheuse réputation faite une fois pour toutes à ce genre de paysages amphibie, déserté à la fois des pêcheurs et des paysans : les alluvions déposées par un petit cours d'eau, la Giscle, colmataient lentement ce littoral lagunaire que l'on soupçonnait bien à tort d'être en même temps vaseux et paludéen. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 3)

Plutôt vu d'un œil négatif par les habitants, l'architecte y vit pourtant l'opportunité de réaliser enfin son rêve de cité lacustre. C'est par le même hasard que, quelques années plus tard, il eut l'idée de Port-Liberté, comme il l'explique lui-même :

« Je déjeunais dans un restaurant perché à quelques quatre cent mètres de haut sur le toit du World Trade Center de Manhattan, à New York, et mon regard errait sur le paysage lorsque je fus soudainement frappé par une gigantesque étendue de terrains abandonnés, sur les rives de l'Hudson,

face à Manhattan. (...) En regardant ce site abandonné, et pourtant si bien placé dans l'agglomération new-yorkaise, j'eus, comme cela m'était déjà arrivé devant les marécages et sablières du futur Port-Grimaud, une vision d'architecte : j'imaginai dans l'instant même l'extraordinaire cité lacustre que l'on pourrait y construire. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 106)

C'est donc un scénario semblable auquel Spoerry a été confronté plusieurs années plus tard pour son projet de Port-liberté, dans la baie de New York à proximité immédiate de la statue de la liberté. Ce site en rive de l'Hudson (voir la pièce N°03 en annexes) était désert et avait servi pendant la seconde guerre mondiale comme port d'embarquement où y « aboutissaient autrefois les chemins de fer trans-américains et les compagnies de navigation transatlantiques » qui « embarquaient et débarquaient leurs marchandises »<sup>36</sup>.

Avec une vision d'architecte et d'urbaniste il a su voir en des sites paraissant hostiles à toute construction des opportunités de réaliser son rêve, donnant la chance à ces terrains de devenir des zones accueillantes et bientôt connues mondialement. Manquant d'informations sur les découvertes des autres parcelles comme celle de Port-Louis en Louisiane, ou de Puerto Escondido et Puerto Cancun au Mexique, nous savons toutefois que c'était à de nombreuses reprises le chef d'État ou du moins un politicien proche qui faisait appel aux services de l'agence de l'architecte suite à la lecture d'articles de presse sur son travail ou à la visite de Port-Grimaud, cette première cité lacustre étant la plus représentative de son travail. Dans le cas de Port-Liberté l'accession au terrain abandonné situé à quelques centaines de mètres à peine de la statue de la liberté a été un peu plus compliquée comme le dévoile François Spoerry dans son ouvrage<sup>37</sup>. Après avoir obtenu quelques informations sur le site disponible à la vente, il a réalisé une étude à son retour en France valorisant les terrains qui étaient jusque-là sans intérêt. Mais lors de la présentation de son projet devant le maire de Jersey City il s'avéra non concevable pour ce dernier de libérer des espaces de cette ampleur sans organiser un concours entre architectes, entre autres américains. Quatorze projets ont alors été présentés devant un jury indépendant de la mairie, amenant presque l'architecte concepteur de l'idée à être évincé du projet.

Sont présents dans son ouvrage de nombreux plans masse et croquis de plusieurs projets internationaux non réalisés. Bien que l'organisation des bras de terre s'avancant vers la mer semble conçue de la même manière dans tous les projets, ils diffèrent selon leur emplacement pour venir interférer avec l'environnement proche, comme c'est visible sur les dessins d'archives. Dans le cas de Port-liberté par exemple, un axe central très visible et bien marqué vient se finir au loin sur la statue de la liberté (voir pièce N°04 en annexes). L'architecte François Spoerry décrit ce geste fort dans son livre comme une place centrale ouverte sur la rade en liaison directe avec Manhattan qui fait une discrète allusion à la place Saint-Marc de Venise. Pour Puerto Escondido situé en bordure du Golfe de Californie Spoerry a dû s'adapter à la forme de la ville Mexicaine ancienne constituée d'îlots à angles droits. Il a rattaché à cette dernière un nouveau port venant compléter l'ancien et destiné à accueillir les voiliers les plus imposants des futurs habitants de la cité lacustre (voir les pièces graphiques complémentaires N°05 situées dans les annexes). Dans le même pays la cité lacustre de Puerto Cancún située cette fois-ci dans le Golfe du Mexique était destinée à accueillir pas moins de 70 000 habitants. Elle a elle aussi un axe orienté vers le large destiné à simplifier et limiter les manœuvres des marins lors de la première entrée dans le projet, les invitant ainsi à venir s'amarrer à proximité immédiate de la place centrale du village (voir pièce N°06 en annexes regroupant des croquis divers) en

36. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 106.

37. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 108.

recopiant le même plan urbain orthogonal que les anciens centres des villes mexicaines et en reprenant évidemment les caractéristiques formelles qui composent cette architecture régionale jusqu'à l'échelle de la maison.

François Spoerry obtient toujours son idée de manière spontanée une fois sur place alors que les projets sont travaillés dans son atelier parfois à plusieurs milliers de kilomètres du site. Selon lui le travail de l'architecte peut consister à trouver du charme aux coins qui jusque là n'intéressaient personne comme dans ce cas là « parce qu'il était marécageux et infesté de moustiques »<sup>38</sup>. Le créateur de Port-Grimaud considère qu'il est dans le devoir de l'architecte de trouver du charme aux coins les moins attirants en y projetant des villes ou divers projets : « Le rôle de l'architecte n'est-il pas le plus souvent d'imaginer ce qu'il fera à partir d'un terrain vague ? »<sup>39</sup>. En observant le site et en s'imprégnant de l'ambiance des environs lors de la première découverte des lieux, qualifiés parfois de « ingrats », il parle d'une « révélation de l'œuvre »<sup>40</sup>. Serge Henri Parisot cite dans son livre les paroles de l'architecte alors qu'il parle de son projet de la cité lacustre de Port-Grimaud :

« J'eus alors brusquement, en multipliant l'échelle de ce panorama pourtant peu engageant, une véritable révélation de l'œuvre à laquelle j'allais vouer ma vie : à la place de ce misérable plan d'eau, un immense bassin reflétait le ciel; un dédale de presqu'îles et d'îles le ramifiait à l'infini ; au lieu de ces bords sablonneux où les roues des camions avaient creusé de profondes ornières, je voyais des quais bien nets. Tout un village de petites maisons de pêcheurs en peuplerait les rives, où viendraient s'amarrer des voiliers... »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 3)

L'architecte explique cette spontanéité de l'idée à plusieurs reprises dans son unique livre. Ce point semble être une étape importante dans son travail. Ses premiers croquis faisant suite à la visite de site et aux multiples recherches sur les architectures régionales respectives de chaque projet de cité lacustre marquent aussi le point de départ de ses œuvres. L'idée finale ne s'éloigne souvent que très peu du concept de départ qu'il met en place à travers des multiples dessins sur calques. Rarement numérotés, il est possible de ressentir tout de même les nombreuses évolutions, bien que souvent mineures, grâce à la multitude de documents graphiques réalisés à la main se comptant par milliers dans les archives départementales. C'était sans doute toujours dans l'idée de travailler le moindre détail avec précision et sans s'éloigner de son objectif, qui était notamment de créer une ambiance de village lacustre ancien, dans un art « global » dont la méthode et le principe n'est pas sans rappeler les travaux de style Art Nouveau s'étant développés un peu partout en Europe. Selon l'auteur Serge-Henri Parisot à propos de Port-Grimaud et de François Spoerry, l'« idée directrice était simple, mais révolutionnaire: donner aux personnes partageant son amour de la mer la possibilité d'amarrer leur bateau à la porte même de leur maison; il s'agissait en somme de réaliser enfin le rêve de tout marin... »<sup>41</sup>.

38. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 38.

39. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 38.

40. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, Documentaires alpha, éditions Grange Batelière, 1972, page 3.

41. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 4.

## 1.2 Explication du projet par François SPOERRY

Rêvé depuis son enfance, le concept du village marin de Spoerry a été mis en œuvre dès 1966. Venant ajouter environ quatorze kilomètres au linéaire du littoral français, le projet dont le plan masse est fait de courbes sinueuses bordées de barres constituées de modules rectangulaires offre aujourd'hui près de 2400 logements et 2000 places d'amarrages. L'architecte mulhousien qui ne se décrit pas comme un théoricien se dévoile pourtant sur ce projet qui a tant marqué sa carrière dans son livre déjà cité plus haut. Il y décrit son approche post-moderniste qui vise à créer une atmosphère pérenne en solidarité avec les constructions des siècles passés. Admiratif du milieu de la mer comme le montrent ses ambitions lorsqu'il était plus jeune, il voulut rendre sa cité attractive par les marins grâce à des places d'amarrages privées et un système de déplacement privé de transports en commun à travers la ville peu standard :

« Comme nous avons quelques raisons de supposer que les habitants seraient pour l'essentiel des adeptes de la mer et du bateau, nous leur avons offert la possibilité de se déplacer sur l'eau, sans contrainte, à l'intérieur de la ville, au moyen de canots à moteur ou à rames. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 45)

Bien que la réalisation d'un projet aussi inhabituel peut paraître compliquée, elle semble pour l'architecte simplement découler du terrain et de ses caractéristiques, qu'elles soient formelles ou dans une vision plus large climatiques. Des contraintes qui paraissent dans ce cas guider l'idée de l'architecte, comme par exemple les études nécessaires des fonds marins et des courants qui ont mis en évidence le besoin de construire en retrait de la rive. Un fait dont Spoerry va tirer profit comme il l'énonce à la page 45 de *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté* :

« La construction d'une cité lacustre en arrière du rivage naturel était une démarche nouvelle. Sur le plan de l'urbanisme, elle a permis de multiplier les fronts de mer, d'atténuer la pression spéculative sur le littoral, d'éviter la densification des constructions. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 45)

François Spoerry voulait retrouver l'esprit du village typique tel qu'il était avant la construction des barres pendant la période moderne en reprenant toutes les caractéristiques de mise en œuvre précédant les techniques des architectes du mouvement international. Par ailleurs, il critique vivement les visions modernistes de Le Corbusier qui font l'objet de nombreuses inspirations encore à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Sa méthode contradictoire à ses contemporains se distingue par la régularité d'échelle qu'il recherche et l'aspect rassurant qu'évoque l'architecture vernaculaire dans laquelle il puise ses concepts et ses éléments esthétiques. Il va ainsi faire un *recopiage* des formes de l'habitat provençal dans leur globalité c'est à dire en mimant la faible pente des toits, les enduits de couleurs chaudes ou encore les tuiles romaines aux tons pastels jusqu'au détail des génoises. Malgré cette reprise des spécificités traditionnelles il explique clairement que son architecture ne peut être qualifiée de pastiche; il voulait au contraire prouver que l'on peut reprendre des idées du passé tout en concevant de nouveaux principes.

« En dessinant Port-Grimaud, je voulais retrouver certaines constantes d'échelle, cette permanence de l'architecture vernaculaire que



j'avais admirée lors de mes voyages en Grèce. Je voulais aussi affirmer sans ambiguïté que la référence aux architectures traditionnelles et régionales peut aboutir à une création et non à un pastiche, comme l'ont prétendu la plupart de mes détracteurs, certains sans jamais avoir mis les pieds à Port-Grimaud, de leur propre aveu d'ailleurs. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 51)

Ce thème qui va être abordé plus tard dans le mémoire a fait polémique tout au long de l'histoire du projet. En exagérant l'effet de ville historique à l'ambiance paisible François Spoerry est allé jusqu'à faire disparaître toute trace de fils électriques ou de réseaux aériens inconfortables à la lecture de l'architecture mais aussi les antennes, paraboles, tableaux électriques ou même les poteaux électriques. Cette clarté visuelle d'autrefois, sans « éléments intempestifs » comme il les nomme lui-même au cours de son livre, est rendue possible grâce à des galeries techniques au sous-sol et surtout à ses nombreux dessins visant à cacher les bornes techniques réparties dans la ville et dans chacune des habitations et nécessaires au confort de la vie moderne sans toutefois gâcher l'esprit ancien voulu dans la cité. Avec un rôle ici comparable à celui de Gabriel Davioud<sup>42</sup> pendant les grands travaux d'Haussmann dans la capitale française, il explique avoir porté une attention particulière à chaque détail dans toutes les échelles que l'on peut trouver dans une ville :

« Les rues, bordées de jardins, s'émaillent d'anecdotes architecturales ou décoratives, chaque détail ayant son importance dans l'harmonie générale d'un lieu. Nous avons réfléchi longtemps sur le dessin de chacun d'eux et veillé à ce que la réalisation ne trahisse aucunement les intentions : lanternes, potences d'éclairage, plaques indicatrices, bancs, sols (par exemple, le dallage de galets et en forme de mosaïque qui se trouve devant les boutiques de la place du Marché), tous ces éléments ont été soigneusement mis au point. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 57)

Ce concept et cette manière de penser et même de créer la ville est nouveau, pendant que les autres architectes de la même époque font appel à des corps de métier différents tels que des designers, des paysagistes ou des urbanistes afin de compléter et enrichir leurs esquisses de base ne concernant que le domaine propre à l'architecture. François Spoerry tient tout de même à minimiser son rôle dans ce mouvement de l'architecture douce, bien que sa cité ait été vue par beaucoup comme l'élément précurseur d'une certaine révolution, celle de l'architecture postmoderniste.

« Je dois dire tout de suite que je ne suis pas l'inventeur de l'expression architecture douce. Elle a été employée au moins une fois à ma connaissance, dans un numéro d'Architecture d'aujourd'hui en mai 1975. Les auteurs de la revue entendaient la formule dans un sens un peu différent, plus écologiste, artisanal et auto-construit, tout en reconnaissant que l'architecture douce pouvait comporter bien des variantes. En revanche je me sens proche de leur définition d'une architecture anti-monumentale, non rhétorique et politique. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 28)

---

42. Gabriel DAVIOUD (30 octobre 1824 - 6 avril 1881) a été un architecte fonctionnaire principalement actif dans les projets d'Haussmann pendant le XIX<sup>e</sup> siècle. Nommé inspecteur des travaux d'architecture de la ville de Paris, il a été chargé de dessiner et de faire réaliser le mobilier urbain, depuis les bancs et les lampadaires jusqu'aux kiosques en passant par les fontaines ou encore les poubelles dans plusieurs projets visant l'amélioration de la qualité de vie dans Paris.

Cependant, en référence à la pièce annexe N°00 ci-joint, François Spoerry a réalisé dans la même décennie que sa cité lacustre de Port-Grimaud des projets bien contradictoires à ses principes qu'il évoque dans *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*. Je peux notamment citer la Tour de l'Europe située à Mulhouse dont la construction a débuté en 1969 et les cent quatre vingt logements ont été inaugurés en 1973, soit un an avant le début de Port-Grimaud II ou vers le milieu de l'avancement du chantier de Port-Grimaud I. Moins connue que ce dernier bâtiment, un autre exemple est la tour Auguste Perret réalisée entre 1949 et 1952 qui a été terminée par Spoerry après qu'il l'ait racheté en 1959. Il semble au vu de ses écrits ne pas y porter une grande importance bien qu'ils ont sans doute eu une influence considérable sur son expérience de l'architecture et ainsi sur sa vision personnelle de celle-ci. Cette mise en perspective importante avec ses travaux qui ne sont pas des cités lacustres ou des villes nouvelles telles que Plessis-Robinson ont l'air de moins apparaître dans ses centres d'intérêt, sans doute passaient-elles en second plan dans ses priorités qui s'étaient alors tournées vers sa passion de bâtir pour un art de vivre, pour que les habitants puissent retrouver leurs rôles de partenaire et de citoyen. Un fait qui a pu changer sa manière de voir les choses pourrait être la seconde guerre mondiale à laquelle il n'a pas pu échapper pendant près de cinq ans et pendant laquelle il a été appelé deux ans puis démobilisé. Il a ensuite été arrêté par la gestapo et emprisonné avant d'être déporté dans des camps en Allemagne pour des actes de résistance à la fin de ses études à Marseille et auprès de l'atelier de Eugène Beaudouin.

« La déportation fut pour moi l'occasion de faire rapidement et définitivement la part entre l'accessoire et l'essentiel, d'apprendre à classer les événements importants ou secondaires qui se présentent dans une vie. Ce sont tous ces facteurs qui m'ont amené, je m'en aperçois avec le recul du temps, à concevoir l'architecture douce. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 28)

Bien que ses projets de logements sont postérieurs à la fin de la seconde Guerre Mondiale, on sent tout de même un changement de centre d'intérêt quand il commence à s'occuper des dommages de guerres depuis son agence située rue Sainte-Catherine à Mulhouse, des projets toujours dans l'ombre par rapport à celui de Port-Grimaud. C'est sans doute dû, d'une part à l'échelle importante de ce dernier qui a évidemment du occuper la majeure partie du temps et de l'énergie de l'agence. D'autre part, son idée aux antipodes des constructions habituelles de cette époque a assuré à la cité une publicité, voulue ou non, mise en place par la curiosité et les questionnements qu'elle a engagé de la part des autres architectes, des politiciens nationaux et internationaux ou même des habitants de la région. Ce qui a ainsi mis en avant cette construction en la faisant devenir la réalisation phare de l'atelier de François Spoerry à travers la France et le monde.



# MAÎTRE D'ŒUVRE, D'OUVRAGE, PROMOTEUR :

## LA POLYVALENCE DE FRANÇOIS SPOERRY

02

Avec Port-Grimaud, l'architecte dût assurer plusieurs rôles au vu de la complexité du projet sur les nombreux plans techniques et économiques. Ceci lui permettait aussi à n'avoir pas à tenir comptes de directives extérieures, sous l'agitation des regards des journalistes et des habitants voisins. En plus de l'originalité de son projet parfois comparé à Venise, qui servait alors de modèle pour la première fois, sa méthode de travail est elle aussi vue comme novatrice bien qu'elle eût été utilisée quelques temps avant par d'autres professionnels. Le lancement du projet s'étalant sur quatre ans est à l'image de la difficulté de la cité lacustre qui ne faisait pas que des adeptes tant au niveau administratif qui a dû valider les plans pour le permis de construire que chez les architectes habitués aux formes modernes. Avec la collaboration de Georges Giraud, le directeur du BTM (Bureau Technique Méditerranée), il arriva à surpasser les problèmes techniques rencontrés à cause de la qualité médiocre des terrains, des courants marins forts... De nombreuses correspondances aux archives entre ces deux parties laissent à voir les complications auxquelles ils ont du faire face ensemble, à Port-Grimaud mais aussi à Port-Louis où des machines ont été inventées et construites exprès pour l'occasion. Il trouva aussi des solutions aux soucis économiques avec l'aide d'amis qui achetèrent des habitations et grâce à des récupérations sur des chantiers de démolition. Mais très vite la publicité faite sur le projet, souvent gratuite en raison de la presse très présente et alimentant les critiques variées, aida François Spoerry pour les futures tranches de construction. Port-Grimaud remporta un grand succès international, tout comme sa petite sœur Port-Liberté qui verra partiellement le jour presque deux décennies plus tard alors que sa première cité lacustre s'achève seulement.



Vue sur le Canal Occidental depuis la Rue de deux ports (Source : Photo personnelle)

## 2.1 Lancement du projet

De 1962 à 1966, quatre ans ont été nécessaires à l'obtention du permis de construire auprès de l'administration française d'abord « sceptique sur le concept de cité lacustre et sur la solidité financière de son auteur »<sup>43</sup> pour ce projet peu banal et d'une ampleur importante pour un seul architecte. François ROBICHON souligne dans son article de juin 1994 de la revue *D'Architectures* que « au début seuls les prix sont attractifs ». Il explique ensuite que le succès ira en s'amplifiant, ce qui assurera l'autofinancement de la cité. Ce système de financement par tranches avait été organisé peu à peu par François Spoerry pour faire face aux difficultés financières rencontrées au début :

« Je ne parvins à réunir qu'un premier crédit bancaire de trois millions de francs, somme dérisoire compte tenu de l'importance des travaux à effectuer. Il fut donc décidé de procéder par tranches et de terminer au plus vite un ensemble habitable et cohérent dont la vente assurerait et le financement de l'étape suivante et une vie agréable pour les premiers habitants. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 42)

En effet, il réussit à réunir quelques connaissances et quelques amis pour les convaincre en premier lieu d'investir dans les premières maisons qui allaient se construire. La première tranche sera en totalité achevée en 1974, et le centre-ville débuté en 1968. Cette tranche se composait de soixante quinze maisons en bordure de canal ainsi que de quarante appartements, tous livrés en juillet et août 1967. S'ajoutèrent ensuite cent trente appartements et studios sur la plage. Cette première partie a été celle située en bordure du golfe pour simplement reculer sur les terres au fur et à mesure du chantier et ainsi ne pas gêner la vue vers la mer pour les habitants déjà installés. Les camions et les grues seront à l'arrière des logements pour ne pas s'interposer sur le point fort principal des habitats qui est la vue sur le rivage. Grâce aux contacts de Spoerry et à ses arguments, cette tranche de lancement fut vendue à près de 90% sur plans. Le succès de cette première île eut plusieurs répercussions : la hausse des prix des maisons suivantes qui se vendront tout de même avec beaucoup de facilité et la création d'une liste d'attente de plus de trois cent personnes pour la troisième tranche dont l'échéance n'avait pas encore été fixée tant l'enthousiasme des premiers occupants était absolu.

Afin de réduire d'avantage les coûts de construction de la première tranche face au Golfe, de nombreux matériaux ont été récupérés sur un grand chantier de démolition d'un quartier de Romans situé dans la Drôme. Ces carrelages, tuiles, ferronneries ou même menuiseries permettent d'accroître l'effet ancien voulu par Spoerry et son équipe donnant quelques détails plus artisanaux et irréguliers au projet. Le résultat a bien plu au concepteur étant donné que l'exploration de cet effet ancien a été prolongé dans d'autres éléments non récupérés mais créés manuellement pour ce chantier. La réduction des coûts n'a pu être bénéfique qu'à la première tranche, le reste nécessitant d'acheter des matériaux à l'aspect ancien et donc souvent onéreux.

Comme sur beaucoup de chantiers, des changements ont toutefois eu lieu avec l'avancement allant souvent de pair avec la découverte de problèmes techniques dus à la complexité du projet. Par exemple Walt Neuville évoque la mise en place d' « un môle d'environ vingt quatre mille tonnes de matériaux rocheux »<sup>44</sup> pour consolider les bâtiments parallèles à la mer et la plage suite à la découverte de l'importance des dégâts que pouvaient causer les courants marins sur ces constructions à proximité immédiate du golfe. De plus,

43. ROBICHON (François), Port-Grimaud, cité douce, *D'A D'Architectures*.

44. NEUVILLE (Walt), *Port-Grimaud cité lacustre*, page 18.

a eu lieu en 1967 la jonction des premiers canaux ainsi que les percements vers la Giscle, rivière bordant la parcelle du côté sud et séparant Port-Grimaud et Port-Cogolin en se jetant dans la baie là où les voiliers entrent dans la cité. Il se révéla pendant cette phase de chantier que les stations de pompes et de filtrage qui étaient projetées dans les différents canaux n'étaient en réalité pas nécessaires, le mélange d'eau de mer et de rivière se faisant de manière cyclique.

Des marécages à la cité lacustre, un concept neuf dans les années 1960, la technique utilisée à été de creuser la terre pour amener l'eau entre les palplanches métalliques définissant l'emplacement des futurs quais, plutôt que de gagner sur la mer et ainsi perdre en stabilité mais aussi en profits, les coûts étant forcément plus importants avec cette seconde solution. Serge-Henri Parisot cite quelques détails techniques au début<sup>45</sup> de ses écrits sur Port-Grimaud, comme l'assainissement du sous-sol qui a été fait par des injections de béton afin de préparer et stabiliser le sol marécageux, mais aussi avec l'enfoncement de micro-pieux ou de larges semelles à une profondeur de neuf mètres et consolidant ainsi les futures constructions. Des fondations importantes faites sous les ordres de Georges Giraud, le patron de la société BTM (Bureau Technique Méditerranée) dont on trouve de nombreuses lettres de correspondance avec l'agence Spoerry qui dévoilent la multiplicité des problèmes techniques rencontrés, notamment autour du problème des palplanches devant délimiter et maintenir les quais (voir pièce annexe N°07).

La première phase, constituée de plusieurs tranches, était faite de 500 logements qui se sont ensuite étendus à 900 certainement avec la demande en forte augmentation de propriétés. Ces 68 000 mètres carrés sont distribués sur vingt hectares entourés d'un bassin artificiel de seize hectares bordé de jardins et de quais où peuvent s'amarrer les bateaux. Ensuite, le projet de Port-Grimaud deviendra « Port-Grimaud I » car l'agrandissement des terrains acquis par François Spoerry ont donné lieu à deux nouveaux projets s'accolant à la première cité lacustre, baptisés naturellement « Port-Grimaud II » et « Port-Grimaud III ». Cette multiplication de la surface du terrain passant de 35 à 70 hectares a été décidée dès la construction de la première tranche de soixante quinze maisons bordant la mer. Il empêchait ainsi un éventuel projet d'immeubles dont il avait toujours critiqué le principe de construction.

« Le succès rencontré par cette première tranche, et la menace que faisait peser sur son environnement un projet prévoyant la construction, à proximité, d'un groupe de grands immeubles modernes, incita le créateur de la cité lacustre à acquérir le terrain limitrophe et à doubler la surface de son domaine. Le périmètre de la station fut ainsi repoussé au sud-ouest jusqu'au cours inférieur de la Giscle et à la route nationale n° 98 contournant le golfe pour relier Sainte-Maxime à Saint-Tropez. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 5)

François Spoerry a amené l'eau, l'électricité et même la télévision sur un terrain que personne n'aurait imaginé comme constructible. Cette nouvelle ville bordant la cote a été en totalité créée par l'architecte, qui s'est alors révélé devenir un architecte d'intérieur, un designer et un technicien en plus du rôle d'architecte, de promoteur mais aussi de celui de maître d'ouvrage évident alors qu'il est écrit qu'il achetait en son nom les terrains et obtenait personnellement les prêts bancaires. Très peu d'informations se trouvent sur ce dernier point, tant au niveau des archives que des écrits divers sur le projet ou sur son architecte Spoerry. Cette situation de rôles multiples n'est pas sans rappeler l'histoire de l'architecte Fernand Pouillon qui à partir de 1948 est devenu l'architecte le plus demandé de l'état sur les chantiers de reconstructions à Marseille grâce à sa bonne gestion économique du projet et à son énergie. Condamné à quatre ans de prison en 1964, il a été actionnaire grâce à des prête-noms d'un ensemble de sociétés de promoteurs et d'entrepreneurs dont des SCI (Sociétés Civiles Immobilières). Cette pratique liant l'activité d'architecte avec des

45. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 4.

activités commerciales dans le domaine du bâtiment était déjà interdite en France au moment où il exerçait son métier. Le concepteur ne peut jamais financer un projet tout en participant à sa construction, ces deux activités devant rester totalement distinctes. Peut-être est-ce pour cette raison que nous avons accès à peu d'informations, sauf le fait qu'il « fonda une société de services qui assurait certaines informations immobilières »<sup>46</sup>. Cette situation peu courante donna lieu à des critiques venant de toutes part montrant ces pratiques du doigt. François Spoerry s'en défendit ainsi :

« Avec mon équipe, nous nous démarquions, certes, des habitudes de la profession, mais il me semble que le mode d'exercice que nous tentions d'inaugurer permettait de donner à l'architecture une qualité esthétique et technique que l'éparpillement des décisions et des responsabilités dans la programmation et la réalisation est loin de garantir... Il n'y a aucune incompatibilité entre le métier de promoteur et celui de maître d'ouvrage, les deux professions étant même parfaitement complémentaires: La définition d'un programme est la démarche du maître d'ouvrage, sa conception est celle du maître d'œuvre... »

(Propos de François Spoerry recueillis sur : <http://www.atelier-crabe.com/H4.html>)

À la recherche d'informations complémentaires sur les limites entre les pratiques de l'architecte, du promoteur et de l'entrepreneur, le site de l'Ordre des Architectes a pu me renseigner au sujet des lois et des réglementations encadrant ces métiers dont la « Loi sur les architectes » datant de 1939. Concernant les relations entre l'architecture et l'entrepreneuriat : « L'exercice de la profession d'architecte est incompatible avec celle d'entrepreneur de travaux publics ou privés (article 6 de la loi du 20 février 1939 sur la protection du titre et de la profession d'architecte). (...) L'interdiction de cumuler les deux professions est générale et n'est pas limitée au cumul des fonctions d'entrepreneur et d'architecte dans le cadre d'un même projet concret de construction. »<sup>47</sup>. Pour le cas de l'architecte et du promoteur, « il n'existe pas d'incompatibilité de principe entre les professions (...). La licéité du contrat d'architecture conclu avec le promoteur constructeur est donc ainsi admise, même si elle est balisée. ». L'indépendance des deux métiers est donc vérifiée au cas par cas pour juger de la préservation de l'autonomie des membres afin de rester compatibles au regard de l'Ordre des Architectes. Rapporté sur le cas de Port-Grimaud, sa situation complexe et multiple au regard du projet a forcément amené à des plaintes ou des rumeurs relatives aux limites de ses exercices multiples. Ce positionnement face au projet a inévitablement simplifié les démarches bien que déjà tourmentées dès le lancement du projet, bien qu'il se définissait plutôt comme un artisan, et qu'il était considéré par beaucoup comme un créateur humain et un artiste adroit.

« François Spoerry, le créateur de Port-Grimaud. Architecte ? Certes, mais... ailleurs, car ici, il n'a voulu être qu'un artisan ; se défendant d'avoir innové, il refuse de se prendre au sérieux et s'est contenté de réunir en une harmonieuse synthèse, plus méditerranéenne, il est vrai, que strictement provençale, les formes traditionnelles d'un habitat adapté à ce paysage de mer et de soleil. Urbaniste ? Ce n'est pas douteux, à l'échelle aimable d'une cité lacustre, dessinée par un artiste. Jamais l'oeuvre accomplie ne trahit le moindre effort : primesautière, fantaisiste, tout simple, elle nous prend le coeur. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 67)

46. Source : site internet *Atelier Crabe* tenu par Thierry Lhermitte, un habitant de la cité lacustre. Lien: <http://www.atelier-crabe.com/H4.html>.

47. Site web de l'Ordre des Architectes. Lien : <http://www.ordredesarchitectes.be/fr-be/architecte-ma-profession/compatibilites-professionnelles>.

## 2.2 Organisation de la publicité

Le projet a attiré un bon nombre de curieux très tôt pendant son chantier. À la fin de la construction de la tranche d'habitations numéro une, des premières photos ont été prises avec des bateaux qui ont été amenés par camions « alors que les canaux ne sont même pas encore reliés à la mer »<sup>48</sup>. Ceci lui a valu bien des plaisanteries, mais surtout une réussite commerciale menant à d'importantes plus-values qui n'avaient jamais été imaginées avant.

Des feuillets publicitaires complets vendant la *Marina de Port-Grimaud* ont aussi été créés avec des photos accrocheuses et des termes forts tels des slogans comme « Des maisons douces à vivre », « Un village de Provence », « Un vrai port pour de vrais marins », « Entre mer et jardin, le charme des maisons de pêcheur »... À côté des plans des places d'amarrages et des appartements, il est expliqué que l'on vend ici « l'abri le plus sur de la Côte d'Azur, un pied à terre où vous laisserez votre bateau en toute quiétude »<sup>49</sup> (voir pièce N°08 en annexes pour un exemple). En plus de ces flyers multiples, il y a dans les archives de nombreux articles de journaux sur le projet (voir à la pièce N°09 située dans les annexes pour quelques références). Il s'agit toujours d'informations précises comme la construction d'un échangeur menant directement à Port-Grimaud et nécessitant l'expropriation de plusieurs propriétaires, la mise en place de barques louables pour les visiteurs désireux de découvrir la cité depuis ses canaux ou encore le thème des H.L.M. dont trente ont été construits à Port-Grimaud. Cet engouement pour la cité lacustre est plus marqué encore pour le cas de Port-Liberté qui a beaucoup fait parler de lui dans la presse internationale. Une actualité passant souvent au premier plan de par son originalité mais aussi évidemment par son importance car il influencera forcément les quartiers en bordure du projet et les habitants aux alentours.

Cette médiatisation a donc été encore plus forte pour Port-Liberté. Il est visible dans les archives un grand nombre de plaquettes publicitaires vendant des habitations de type pavillonnaires à proximité de la Statue de la Liberté et au bord de canaux par lesquels il serait possible d'y accéder directement à l'avenir via des ferry partant de la marina de la cité. Depuis le lancement du concours jusqu'à l'achèvement des maisons, les journalistes ont activement participé à la publicité des projets de François Spoerry et ainsi à l'écoulement des habitations auprès de la population internationale. Cependant, les clients n'avaient pas comme habitude d'acheter sur plans, surtout des habitations aussi atypiques et de taille importante. Une maison témoin était visitable à Port-Grimaud dans la première tranche de construction, et de nombreux croquis et des aquarelles rythment les plaquettes et contribuent à l'image d'un aspect « humain » voulu pour la réalisation mais aussi au cachet ancien du projet qui se voulait typique, réalisé d'après de nombreux relevés de façades et des plans de maisons de style Nouvelle-Angleterre aussi consultables dans les archives et regroupés dans des livrets dont il s'inspirait.

---

48. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 42.

49. Plaquette de présentation *Connaissance de Port-Grimaud*, Fonds d'archives Spoerry, carton numéro 260J460.





Au vu des spécificités formelles et par conséquent des particularités techniques que présentait son projet, François Spoerry eut recours à des procédés de constructions en partie contraires à l'image typique et authentique que Port-Grimaud devait donner à la livraison. Bien que les habitations sont toutes différentes afin de s'insérer dans le paysage méditerranéen et pour préserver l'idée de maison vernaculaire exclusive, il travailla avec une trame standardisée et des plans répétés et recopiés des centaines de fois. La formule de la maison disposant d'un double accès est généralisée sur l'ensemble du village. Cependant il était difficilement concevable pour la critique de préfabriquer une architecture dite régionaliste. Mais François Spoerry arriva à donner l'illusion d'un village qui aurait été façonné au fil des années alors qu'il a été en grande partie construit en un peu plus de deux décennies; un trompe l'œil qui déplaît et qui crée un malaise auprès de certains visiteurs. Avec une compilation de nombreuses références recherchées dans toute la région provençale l'architecte a pu créer un foisonnement d'ornements et de détails qui seront ensuite créés en exemplaire unique par des ateliers locaux. C'est un mélange de standardisation et d'artisanat qui ne gêne pas les adeptes pour qui il a fourni un travail très énergique sur chaque façade et chaque détail afin que les futurs occupants aient chacun un habitat singulier. Les tons des crépis, les fresques, les volets, la taille des ouvertures, les ferronneries, les balcons, les encorbellements, les portes, les menuiseries des fenêtres, les portillons d'entrée, les carrelages intérieurs, les cheminées, les agencements des cuisines... Tous ces éléments ont été dessinés ou au minimum validés par François Spoerry qui souhaitait travailler sur une architecture plus humaine et plus proche des souhaits et des besoins des habitants, en opposition à l'approche moderniste.



Vue sur le Petit-Port depuis les quais bordant l'île accueillant la Place du Marché (Source : Photo personnelle)

### 3.1 Préfabrication d'un « authentique » régional

François Spoerry a su, au travers des multiples rôles qu'il a assumé pendant son chantier de près de soixante quinze hectares, travailler les moindres détails extérieurs et intérieurs de toutes échelles confondues afin de donner l'illusion d'un village typique construit avec les techniques traditionnelles comme l'avaient été faits les centres ville alentours, celui de Grimaud par exemple, ou même celui de Cogolin, ou encore celui de Saint-Tropez dont les hautes maisons aux façades ocre, jaunes ou orangées datent de la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Il ne se cache d'ailleurs pas de les comparer comme le fait aussi Serge-Henri Parisot dans son ouvrage dont j'ai repris la légende et les deux images concernées aux pages suivantes.

L'architecte mulhousien a dans un premier temps cherché des références d'architecture provençale afin de s'en inspirer comme il le fera avec chacun de ses projets selon la région où il s'insère afin de s'y fondre parfaitement aux yeux des visiteurs et des habitants n'ayant pas connaissance de la problématique initiale du projet et des méthodes de constructions utilisées bien loin des savoirs artisanaux utilisés pour les habitats vernaculaires des centres historiques des villes dont on a imité le côté esthétique uniquement. Ce passage de son ouvrage résume bien sa façon de faire déjà évoquée plus tôt :

« J'ai réuni au préalable une documentation exhaustive en procédant à des relevés architecturaux en Provence, mais aussi en Italie, en Espagne ; j'ai répertorié les recettes des bâtisseurs de jadis et recherché des éléments anciens que nous pourrions insérer dans la construction (nous avons ainsi récupéré sur des chantiers de démolition de la région, des poutres, des carrelages, des tuiles, des éléments de fer forgé et de fonte). »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 53)

Ainsi, même si chaque habitation est dessinée sur le même plan en 2D et donc vendue avec les mêmes illustrations n'étant alors évidemment non contractuelles, chaque maison est rendue différente par le travail des détails. Dans le respect du style provençal avec des crépis aux tons ocres, des tuiles romaines, de la pierre locale et des génoises sur les avant-toits. Agrémentés d'un double accès, l'un depuis le quai, l'autre depuis le jardin privatif donnant sur la ruelle sinueuse, les nombreuses maisons et les quelques appartements sont pourtant préfabriqués avant d'être ornés de détails qui faussent le regard sur le projet et son époque de construction. Serge Henri Parisot donne l'exemple d'un pont sans doute réalisé en béton armé et recouvert d'un crépis ocre qu'il a orné de deux écussons sculptés : « d'un côté, les armes de Castellane, qui furent pendant des siècles les seigneurs de Grimaud ; de l'autre, celle de la famille à laquelle appartient le créateur de Port-Grimaud; il est juste d'avoir ainsi rapproché les bâtisseurs d'autrefois et d'aujourd'hui, d'unir ceux qui ont donné ou redonné la vie au pays, et cette référence à la tradition est extrêmement sympathique »<sup>50</sup>. Il prouve l'attachement de Spoerry aux savoirs du passé et à l'héritage que l'on en a aujourd'hui. La mise en relation de ces deux blasons illustre aussi le lien que l'architecte a fait avec l'architecture locale et le paysage « façonné au cours d'une longue histoire par les conditions géographiques particulières au pays »<sup>51</sup> qui ne seront pas effacés par son projet de cité lacustre.

Ses habitations méditerranéennes du XX<sup>e</sup> siècle gardent le même charme que les plus anciennes se trouvant au cœur des villages de la région grâce aux détails travaillés par

50. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 10.

51. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 10.



Les pages 57 et 58 du livre *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures* de Serge-Henri PARISOT compare deux photos selon la légende : - À gauche, un canal de Port-Grimaud. À droite, un quai de Saint-Tropez : la similitude n'est-elle pas frappante ? Et celui-là ne semble-t-il pas aussi ancien que celui-ci ? Ils rivalisent d'authenticité, et les deux illustrations seraient absolument interchangeables si - ce qu'à Dieu ne plaise - des carrosseries de voitures ne venaient enlaidir la première de ces vues comme elles déparent la seconde.



François Spoerry mais aussi aux règlements interdisant les éléments intempestifs présents autour des habitations modernes comme les paraboles, les tableaux électriques, les véhicules des habitants ou même les murs hauts défendant l'intimité des habitants. Dans Port-Grimaud I, les jardins se situent à l'arrière des habitations c'est à dire non pas du côté du quai d'amarrage vers lequel se tourne évidemment la pièce maîtresse de l'habitat qui est le séjour, mais du côté de la ruelle par laquelle se fait l'accès terrestre. Ceux-ci sont parfois simplement bordés d'un cordage, ou alors d'un muret de pierres sèches, d'un banc ou d'une haie qui suffisent à les fermer sans rendre les rues visuellement pauvres. Le regard du visiteur est libre de se promener sur les nombreuses fleurs et plantes qui parsèment et habillent les petits jardins disposants de chaises et d'une table d'appoint tout le long de l'année. Le visiteur est plongé dans un mélange de couleurs et d'ambiances que chaque habitant a créé autour de son entrée. Les seuils à franchir depuis la rue jusqu'à l'intérieur de l'habitation évoquent aussi les habitats anciens mais aussi les cités ouvrières. Une petite marche marque le premier seuil que l'on franchit grâce à un portillon personnalisé faisant l'ouverture dans le mur bas de pierres sèches caché par des pots de plantes abondamment disposés devant et au dessus de celui-ci, chose rare dans les autres villes à cause du passage important d'inconnus et du manque de confiance qui en découle à cause des dégradations possibles. La boîte aux lettres vient aussi se placer devant la façade tout en se fondant dans le caractère ancien, les habitants devant certainement choisir des modèles spécifiques et plus esthétiques que les cubes métalliques et froids présents dans les halls d'immeubles.

Les éléments de ferronnerie sur les façades ont été dessinés avec grand soin. Les balcons, les barreaux des fenêtres mais aussi les portillons ont été dessinés un à un, tout comme les vitrages mais aussi les portes parfois en bois et les encorbellements en pierre taillée (voir les illustrations dans la pièce en annexes N°12) afin de rendre la standardisation quasiment invisible au delà de la trame de quatre mètres sur les plans masse. Il met en avant le travail des divers artisans intervenant sur le chantier: le poseur de cheminée, le carreleur, le ferronnier, le tailleur de pierre, le menuisier... Serge-Henri Parisot décrit bien sa promenade au sein de Port-Grimaud et les sensations qu'on y trouve en s'y promenant dans le livre ayant comme sujet la cité lacustre :

« Ces jardins, aux pelouses parfois bordées par un simple cordage, ont tous le bon goût de ne pas se défendre par un haut mur : une banquette, un muret de pierres sèches, une haie suffisent à les enclore et permettent aux promeneurs, comme aux habitants, d'admirer les fleurs dont ils sont parsemés : géraniums, bougainvillées, énormes touffes de marguerites blanches ou jaunes, iris ou corolles multicolores des pourpiers. De temps à autre, la maison d'un gardien de quartier enjambe la petite rue, et l'agrément d'un passage voûté ; l'une d'elles porte un colombier, dont les minuscules fenêtres sont entourées, à la mode provençale, de carreaux de faïence vernissés. À chaque instant, l'oeil remarque un détail pittoresque, la balustrade de pierre d'une loggia, la colonnade de bois d'un escalier, le sobre fer forgé d'un balcon ; il n'est pas jusqu'aux plaques de rues et les numéros des maisons, en céramique, qui n'aient été étudiés avec un soin particulier et un goût très sûr. Vous ne trouverez pas non plus dans toute la cité lacustre le moindre fil électrique, ni un seul de ces isolateurs qui partout ailleurs déparent de navrante façon le plus beau des paysages urbains. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 11)



Vue sur un jardin et son entrée, rue des deux ports (Source : Photo personnelle)



Vue sur le jardin d'une habitation rue des deux ports (Source : Photo personnelle)

En alliant la préfabrication pour les éléments les plus imposants tels que les murs, les cloisons définissant les plans ou le dessin de la trame urbaine, mais en jouant sur de légers décalages notamment en plan, François Spoerry arrive à le faire passer inaperçu. Cette importante réduction de coûts est invisible car recouverte d'un crépis aux tons provençaux et parfois même ornée de fresques en trompe-l'œil. Entourées de plantes et de fleurs aux couleurs variées et de mobilier de jardin aux styles éclectiques, les maisons sont uniques par leurs traitements des détails réalisés par des artisans et dessinés un à un par Spoerry et son agence.

Créant une certaine élégance grâce à la multitude des formes et à leur harmonie, il a voulu selon ses mots « que le visiteur rencontre ce que confusément il attend quand il déambule dans un quartier ancien, et ressente les mêmes sentiments. Les villes et les villages du passé sont ceux qui offrent le plus de choix à la liberté individuelle. Ils font une large place à cette fantaisie que je juge indispensable. »<sup>52</sup>. Il était aussi dans ses objectifs de ne pas changer l'esprit provençal du Golfe comme il était connu à travers le monde grâce à sa principale destination touristique renommée qu'est la petite ville de Saint Tropez. François Spoerry évoque un projet humain. Cette approche humaniste de l'architecture est prouvée lorsque l'on entend les habitants parler de leur architecte, et réciproquement. Il ne considérait pas les futurs habitants comme des clients mais comme des associés ou encore des partenaires. C'est à dire qu'ils l'aidaient forcément dans ses démarches de travail qu'il traversait avec le projet de Port-Grimaud. Inversement, les habitants étaient fiers de le voir habiter la cité. Spoerry hissait un drapeau dans sa propriété de la cité à chacun de ses séjours pour montrer sa présence auprès des habitants qui prenaient ce geste comme un signe d'amitié et de reconnaissance. Cette proximité entre l'architecte et les habitants est aussi visible dans les dossiers d'archives où de nombreux courriers avec l'association syndicale de Port-Grimaud lui sont adressés avec beaucoup de sympathie; qu'il s'agisse de régler les problèmes techniques ou même de l'inviter aux fêtes annuelles organisées dans la cité.

Cette sensibilité envers les habitants des lieux qu'il concevait est transcrite dans son travail au travers de la qualité des rues, qui est l'espace public majeur de la ville, où se croisent, se rencontrent ou se côtoient les citoyens. Les rues sont éclairées par des lampadaires aux ferronneries d'un aspect ancien et travaillé, mais aussi de bancs du même style. Elles sont souvent pavées comme des anciennes ruelles de centre-ville et ponctuées de places plus ou moins grandes amenant à la rencontre, en étant rythmées par des ouvertures d'une largeur de dix à vingt mètres où le sol bitumé rencontre un plan incliné de sable blond : des postes de mouillage où il est possible de mettre les barques à l'eau et d'accoster les coches d'eau quand l'échappée est équipée d'un ponton de bois. Il existe une vingtaine de ces petits ports dans Port-Grimaud I. Ceux-ci donnent des aérations à la ville et permettent des vues panoramiques sur les îles alentours et sur les percées d'eau. C'est là que l'on remarque toute la beauté de la cité qui, même faite d'éléments préfabriqués, donne l'impression d'un hasard et d'un éclectisme étant le résultat de nombreuses superpositions; des constructeurs aux attitudes variées qui auraient pu participer à la création de la ville au travers des siècles comme partout ailleurs, créant ainsi des malfaçons et des incohérences courantes dans les paysages urbains. François Spoerry a compris l'importance de ces lieux parfois maladroits mais qui procurent pourtant du plaisir à y vivre car sont appropriés par les occupants. Je peux citer cette phrase de son ouvrage qui démontre l'attention qu'il apportait à cette méthode de travail devant « tromper » le visiteur, mais avant tout le rendre heureux :

« Mes collaborateurs et moi 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. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 61)

---

52. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 62.

Walt Neuville évoque aussi bien la précision avec laquelle François Spoerry et son agence ont dessiné les détails constructifs :

« Avec cette architecture Monsieur François Spoerry retrouva un style d'habitation que d'habitude ne se trouve que dans de vieilles villes qui se sont développées au cours de siècles. L'individualisation des maisons résulte du fait que la grandeur des fenêtres et portes fut établie précisément, que les couleurs des façades s'y accordent et que les avant-corps ainsi que les arrière-corps des maisons furent minutieusement projetés. »

(Walt NEUVILLE, *Port-Grimaud cité lacustre*, page 20)

Ce dernier souligne d'une belle façon avec son reportage photographique précis et très complet l'énergie qu'a eu l'architecte pour concevoir chaque élément et le dessiner pour que l'acheteur potentiel puisse acquérir, malgré la standardisation des plans, une maison unique sans avoir l'impression que son voisin dispose du même intérieur, même si l'organisation générale reste la même pour réduire les coûts et les difficultés bien qu'il n'était certainement pas évident de gérer les commandes alors spécifiques à chaque maison une fois sur chantier. Cette recherche de singularité entre en cohésion avec la façon de penser de François Spoerry, même s'il n'avait pas construit de la même manière ses appartements quelques années plus tard dans la tour de l'Europe de Mulhouse qui eux se répètent sur chacun des vingt huit niveaux de logements. Il se place pour Port-Grimaud à l'encontre des modernistes qui construisaient alors des barres d'appartements destinées à accueillir le plus d'habitants possibles depuis les lendemains de la guerre. C'était alors des appartements standardisés qui se répétaient sur plusieurs niveaux, tant au niveau des plans que des élévations, créant une certaine monotonie que Spoerry n'approuvait pas, le bien-être des habitants étant selon lui incompatible avec cette façon de vivre :

« La logique d'une trame fonctionnelle est le contraire d'un urbanisme heureux : elle n'est pas faite pour l'homme libre qui aime l'imprévu et la diversité. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 71)



Vue sur la séquence d'entrée d'une habitation rue des deux ports (Source : Photo personnelle)

## 3.2 Standardisation des éléments

La trame de quatre mètres choisie pour les habitations a été définie sur le gabarit d'un bateau « moyen » de l'époque, ceux-ci étant plus grands aujourd'hui. Il existe malgré leur diversité d'aspect uniquement « cinq types de maisons individuelles, des « grandes maisons » aux « maisons de pêcheurs » (à deux ou à quatre chambres), trois fenêtres et un type de couverture en tuile romaine ancienne, seules les hauteurs du troisième niveau, la combinaison des ouvertures et la couleur de l'enduit (nuancier de 14 couleurs) variant. »<sup>53</sup>. Des tonalités de façades et de volets bien entendus inventoriés afin de garder les couleurs d'origine lors des travaux d'entretien. Quelques maisons à plusieurs appartements font toutefois leur apparition, dans les coins, reconnaissables avec leurs revêtements en pierre locale ou leurs coursives rythmées par des gardes-corps en bois et des cages d'escalier extérieures visibles depuis la rue. La maison de François Spoerry ou les habitats des gardiens viennent aussi semer le trouble dans le plan masse de base standardisé au maximum. Ces derniers viennent parfois se prolonger sur le dessus de la rue pour créer un porche d'entrée et délimiter ainsi un passage, un seuil supérieur franchi dans la ville menant à plus en plus d'intimité et de privatisation.

Les façades se développent à partir de peu d'éléments et de formes de fenêtres ou de portes. Viennent ensuite apporter de la richesse leur disposition ponctuelle et différenciée de tous ces composants qui eux même seront déguisés de détails ornementaux changeants. Tous ces agencements paraissent évidemment naturels comme l'a voulu Spoerry. Il en joue d'ailleurs en évoquant une « variété chaleureuse » qui « s'exprime aussi bien dans la composition générale que dans le plan, le volume, le décor des petites et moyennes maisons et dans leur tonalité délicate, calculée subtilement comme par un bon peintre qui, du bout de son pinceau, sait tempérer les couleurs de sa palette. »<sup>54</sup>. Cette standardisation sait passer inaperçue ce qui prouve la réussite du projet de l'architecte. Une invraisemblance évoquée par François Robichon qui souligne le succès de Port-Grimaud auprès des habitants comme auprès des touristes venus là pour un seul jour pendant leur voyage sur la côte :

« Enfin, dernier paradoxe, les visiteurs d'un jour semblent maintenant admirer non pas une architecture contemporaine exemplaire mais un authentique village provençal, lacustre qui plus est ! »

(François ROBICHON, *Port-Grimaud, cité douce*. D'A D'Architectures)

Cette spécificité d'un faux pittoresque évoquant le caractère accidentel d'un urbanisme façonné au fil des siècles est devenu un attrait pour les fréquentations de la ville, autant les passants que les propriétaires. Selon le même article de François Robichon, les nouveaux acquéreurs en redemandaient parfois, ce qui renforce cette particularité et la rend encore plus ludique et fantaisiste. Dans les archives se trouvaient des détails numérotés sous forme «P27», «P28», «B14», «B17». Avec eux, des plans masse spécifiant l'emplacement de chaque habitation, tranche par tranche, sur lequel chaque module était lui aussi indiqué d'un code de la même forme. Après la consultation de plusieurs dossiers il m'est apparu que la lettre correspondait à un plan-type de maison. Le numéro derrière indiquait ensuite l'habitat particulier et permettait de le retrouver sur un plan global de la cité lacustre. Par exemple la maison «P27» correspond certainement à une maison ayant un plan-type «Maison de pêcheur» et regroupant tous les détails spécifiques et les élévations notés du numéro 27. La construction B12 est l'habitation unique ayant un plan «Bungalow», regroupant tous les détails sous le numéro 12. Cette standardisation cachée derrière des ornements caractéristiques à chaque habitation n'est pour Spoerry qu'une façon de

53. ROBICHON (François), *Port-Grimaud, cité douce*. D'A D'Architectures.

54. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 10.

simplifier le projet qui devait de toute manière correspondre à une trame de quatre mètres de large pour l'amarrage des voiliers et qui serait de toute façon enrichie par des plantes sous les soins des habitants venant compléter l'abondance de couleurs chaudes des façades et des volets.

Cette standardisation est aussi limitée car en plus de s'arrêter à la conception en plan en ce qui concerne uniquement le gros œuvre elle ne peut s'étendre à chaque projet de cité lacustre de François Spoerry. En effet sa préoccupation pour le site et le pays dans lequel il s'insère l'empêche de reproduire les mêmes habitations au delà des frontières et même de la région méditerranéenne française. Il le dit lui même dans son livre sur l'architecture douce :

« Entre Port-Grimaud et Port-Liberté, presque un quart de siècle s'est écoulé. Temps fertile où une bonne partie des études qui me furent confiées concernait des cités lacustres conçues selon le principe de Port-Grimaud avec, bien sûr, une foule de variantes liées à la topographie et au climat. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 124)

Bien qu'il utilise des techniques de standardisation se rapprochant des procédés de construction modernes, François Spoerry arrive à créer une architecture s'apparentant plus à du vernaculaire. Elle évoque les modes de vie provençaux et l'architecture de provence dont il s'inspire en tous points. Il défend tout de même son procédé car il ne sera évidemment pas ressenti par les habitants de la cité lacustre contrairement aux habitants des logements modernes qui subissent parfois le manque d'identité de leurs appartements.

« Si on me demandait quel a été mon but à travers tous ces projets, je dirais : tenter de créer un lien visible entre l'architecture populaire, si variée aux quatre coins du monde, et l'architecture technicienne moderne trop souvent inhumaine; retrouver les traits communs, les références familières, les caractéristiques permanentes indissociables de la notion de cité, de village. Ces références ne sont ni anciennes ni modernes, elles sont éternelles. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 124)



## RENOUVEAU DE L'HABITAT : LA CITÉ LACUSTRE COMME NOUVEAU CADRE DE VIE

Le principe de cité lacustre est forcément lié à des manières d'habiter différentes. François Spoerry offre ici tout le confort moderne aux acquéreurs souhaitant paradoxalement résider dans un habitat à l'apparence ancienne. L'architecte conçoit des maisons à échelle humaine et ainsi accueillantes et agréables. Alors que plusieurs siècles en arrière les personnes voulaient échapper à la vie paysanne qui était synonyme de lourd travail la situation s'inverse et les plaquettes publicitaires prônent un retour à la nature et vendent surtout une relation étroite à la mer dans ce cas présent pour échapper à la froideur des logements modernistes. Il met aussi en œuvre avec Port-Grimaud les principes du *New Urbanism* qui se développera un peu plus tard. En plus des logements post-modernes retrouvant les caractéristiques des anciennes habitations, les ruelles sinueuses et les espaces urbains pavés et profondément hiérarchisés ramènent les visiteurs et les habitants plusieurs siècles en arrière. Ces organisations spécifiques créent aussi un mode de vie différent. Des relations particulières découlent de ces espaces restreints qui amènent les passants à se parler. Mais cela provient aussi des déplacements qui sont réduits, la voiture restant à l'extérieur de la cité. Ainsi les habitants se croisent dans les coches d'eau ou à pied ce qui favorise les échanges et l'esprit communautaire connu autrefois. Toutes ces curiosités sont toutefois bouleversées par un tourisme important qui gêne l'intimité des habitants. Le succès de Port-Grimaud attire aussi des acheteurs étrangers qui contribueront à renforcer le caractère saisonnier de la cité lacustre que François Spoerry ne souhaitait point. De plus, le tourisme crée des dégradations qui coûtent cher aux habitants qui ont à leur charge de payer l'entretien des espaces publics mais qui ont aussi le pouvoir de privatiser définitivement tous ces espaces.



Vue d'entrées privées depuis le quai des fossés (Source : Photo personnelle)

## 4.1 Logements post-modernes

À la différence des habitations modernes imbriquées dans des barres de logements à l'aspect répétitif et homogène, chaque logement ici est accueillant et se distingue des autres voisins. Selon Serge-Henri Parisot,

« Ils sont tous différents, gais, confortables, frais, pavés de tomettes à l'ancienne, pleins de caractère grâce à une vraie cheminée à large poutre, éclairés par des portes-fenêtres à petits carreaux rustiques donnant sur le miroir des plans d'eau ou sur des jardins fleuris. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 13)

Les logements conçus par François Spoerry sur la côte d'Azur sont vus comme des refuges douilletts contre le monde contemporain. Un habitat a en effet toujours été un refuge, même quand Bernard Rudofsky nous parle de maisons vernaculaires datant d'il y a plusieurs siècles. Il s'agissait déjà de se protéger du monde extérieur parfois agressif. Yvan Christ souligne ce point dans l'avant-propos de *L'architecture douce*: « L'architecture douce qu'il conçoit et réalise, n'est-elle qu'un refuge confortable et doré contre les attentats du monde contemporain ? Toute maison est, d'abord, un refuge. Vérité d'évidence. »<sup>55</sup>. L'architecture principalement quantitative de l'habitat depuis la fin de la seconde guerre mondiale a séparé les concepteurs des clients, les premiers ne pouvant pas répondre à des demandes personnelles pour chacun des logements. Ceci reflète bien l'idée de la machine à habiter fonctionnelle dont parlait le Corbusier en 1923 dans son livre *Vers une architecture*. L'habitant y est vu comme un consommateur. Les principes fondateurs de ce mouvement moderne ne plaisaient guère à François Spoerry qui a décidé de donner vie à ses logements, de les différencier et de les habiller avant que les habitants puissent venir finir son travail d'occupation par une sorte d'appropriation encore plus forte que le cachet déjà donné à l'habitat grâce aux carrelages et aux éléments ornementaux autour de la cheminée notamment.

Cette façon de bâtir de François Spoerry est la même pour les quartiers de Pierrefontaine et d'Entremont à proximité de Mulhouse où il a aussi été maître d'ouvrage et maître d'œuvre. Édifiés à la manière de cités-jardins, il a pensé comme il le dit dans ses écrits à la qualité de l'usage en premier lieu. Il attend des habitants qu'ils viennent occuper les espaces et s'y installer en y apportant des adaptations personnelles comme cela est fait depuis des siècles dans les habitats vernaculaires. À l'opposé des espaces habitables parfois aseptisés que les architectes modernistes construisaient, François Spoerry recherche une richesse d'espaces dont les habitants pourront prendre aisément possession. L'architecte voit cet acclimatement de la part de l'acquéreur comme un compliment; si l'homme s'y installe, c'est qu'il s'y plaît :

« Un habitant montrera qu'il est séduit par sa façon d'occuper un lieu, d'y créer son style de vie, de modifier l'espace, ne serait-ce que celui de son jardin ou de sa cour « devant » ou « derrière » sa maison, de s'intégrer enfin par de multiples interventions personnelles. Le territoire n'est plus la chasse gardée d'une idéologie, il est devenu manifestation d'un bonheur de vivre. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 124)

Le prince Charles a aidé à cette prise de conscience sur les logements modernes bâtis dans la période de l'après-guerre. Il publia en 1989 le livre *A Vision of Britain* dans

55. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 12.

lequel il diffusait les idées en lesquelles il croyait dans les domaines de l'urbanisme et de l'architecture. Il attaquait alors les architectes contemporains qui selon lui manquaient de vision. Un sondage du journal britannique Sunday Mirror qu'il fit réaliser montra que 70% de la population n'appréciaient pas ce mouvement d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle. Le village de Poundbury qu'il fit construire outre manche et dont les travaux commencèrent en 1993 est son village idéal. Il mit au point ce projet avec l'aide de Léon Krier dès 1980 qui lui dessina les plans et qui sera fini en 2025 lorsqu'il pourra héberger près de cinq mille habitants dans des pavillons semblables aux maisons individuelles de la période industrielle et des cités jardins.

Cependant, malgré une envie de retrouver l'ambiance des centres ville historiques dont les rues sont bordées d'habitations aux styles variés, François Spoerry voulait équiper les logements de tout le confort moderne. Il a pourtant fait enterrer tout signe de modernité. Les câbles et les canalisations sont dans des sous-sol accessibles. Les panneaux électriques sont cachés derrière des façades travaillées par des artisans et s'ouvrant de manière quasiment invisible pour tromper le visiteur. Un peu comme à la manière des parcs d'attraction ou des villages *outlet* où l'on peut faire du shopping, certains murs à l'allure de façades de maisons ne viennent que cacher des éléments techniques gênants bien que l'échelle de cette tromperie est ici plus petite. Les logements sont donc pourvus de cuisines équipées et de tout le confort disponible à cette époque. C'est un point commun avec les logements modernes qui étaient alors très enviés pour la technologie qu'ils abritaient; avoir une cuisine équipée était alors encore un luxe. De même, les places d'amarrage situées dans les ports principaux destinés aux visiteurs de Port-Grimaud bénéficient de branchements pour accéder aux chaînes télévisées, à l'électricité et même à l'eau courante ce qui était évidemment rare au milieu du XX<sup>e</sup> siècle.

L'idée urbanistique du village de méditerranée accentue l'architecture humaine de Spoerry. Les façades aux proportions humaines et aux hauteurs modérées sont parfois dépassées par les mâts des voiliers mais surtout par les arbres. La végétation prend elle aussi parfois le dessus, ce qui n'est pas possible dans les barres d'habitation hors d'échelle face aux plantations qui sont souvent mises à distance dans de vastes parcs plats et agrémentés de gazon qui est parfois découpé par d'étroits passages sablonneux. Cette végétation participe aussi à l'ambiance du logement qui est alors entouré de plantations diverses mettant l'accent sur la particularité de l'habitation et venant compléter la diversité des couleurs et des formes. Une symbiose impossible dans la multiplication moderne des appartements créant d'immenses façades froides percées d'innombrables fenêtres alignées de manière répétitive. Le caractère humain du logement est souligné par les branchages stoppant la vue et le soleil de manière naturelle comme autrefois.

## 4.2 Mode de vie communautaire

Allant de pair avec l'envie de créer des logements post-modernes équipés pourtant d'un confort moderne, un autre souhait de François Spoerry a été de vouloir retrouver dans sa réalisation une ambiance communautaire, où chaque habitant participe activement à la vie de la cité lacustre et vit pleinement son rôle de citoyen. Le but était aussi de ne pas créer un village vacances qui ne serait animé qu'une partie de l'année mais une réelle nouvelle ville qui prendrait vie grâce à tous les équipements semblables à un centre ville historique datant d'il y a plusieurs siècles. Serge Henri Parisot a aussi souligné cette crainte qu'avait Spoerry :

« Mais ce paradis pour gens de mer ne risquait-il pas de rester un ravissant décor, un cadre factice proposé à l'emballage éphémère des touristes, une escale hâtive pour les navigateurs de plaisance et tout au plus une villégiature accueillant ses propriétaires quelques semaines par an, à la meilleure saison ? »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 6)

Dans un premier temps, une poste, une église, une mairie, un cinéma, des restaurants, une centaine de commerces, une école, des hôtels mais aussi treize locaux pour artisans et un chantier naval de réparations et d'entretien furent réalisés un peu partout sur les îles de Port-Grimaud. Un marché bi-hebdomadaire vient aussi égayer la place principale du village lacustre. Pour stimuler son village de façon autonome et en toutes saisons, François Spoerry a imposé des conditions aux commerçants. Ces derniers ne peuvent fermer que trois mois dans l'année, par roulement. Ainsi les activités restent annuelles et à la portée des habitants qui peuvent alors subvenir à leurs besoins sans sortir de la cité et donc sans utiliser leur voiture, Port-Grimaud étant très mal desservie par les transports en commun.

Dans un second temps, il a recréé dans sa petite ville un centre, comme un centre ville, situé autour de la vaste place du 14 juillet. Elle est animée par les marchés, l'église, des cafés et de nombreux commerces. Les citoyens peuvent s'y retrouver pour jouer de la pétanque ou discuter autour d'un verre sur l'une des nombreuses terrasses les soirs d'été. Un point de manifestation central et essentiel à la vie communautaire comme il en existe dans toutes les villes ou plutôt au sein de chaque quartier et créant ainsi un point de repère efficace pour les habitants. Un programme particulier attire aussi les habitants alentours autant que les touristes: l'école de voile. Elle abrite plusieurs voiles et des moniteurs qui toute l'année participent à l'activité de Port-Grimaud pour assurer une affluence minimale à chaque saison.

De plus, la construction d'une maison commune de trois cent places permet des événements qui favorisent l'échange entre les habitants ce qui pousse ainsi à plus de convivialité au sein de la cité lacustre. Avec ceci un important personnel de gardiennage et des vigiles assurent une atmosphère sereine et calme dans la ville. Enfin, les transports en commun gratuits et ne sortant évidemment pas des limites du projet de François Spoerry permettaient de dynamiser Port-Grimaud et d'encourager les déplacements au sein de la cité uniquement. Les coches d'eau circulent à cinq nœuds tandis que les autres bateaux sont limités à trois nœuds pour éviter le clapotis, le bruit et les heurts du sillage contre les quais.

François Spoerry veut assurer, avec des activités artisanales ciblées sur les hobbies des habitants amoureux de la mer comme lui et des commerces à petite échelle, un retour à la vie urbaine de petite échelle. Cette ambiance festive de centre ville comme quelques

siècles auparavant qui contenaient un concentré de petits commerçants locaux et des habitants au cercle de fréquentation réduit améliorant l'échange au sein d'une petite cité dans laquelle on se déplace à pied. Un mode de transport que son design urbain a bien évidemment privilégié et qui favorise la rencontre entre voisins dans une cité comme celle dont il avait toujours rêvé. Il se décrit lui-même comme un « partisan acharné des commerces de quartier », les grandes surfaces et les chaînes de magasins étant selon ses propos « largement responsables de la déshumanisation des villes, de l'altération des rapports entre les individus (...) où la conversation et l'échange entre vendeur et acheteur ont disparu » ce qui crée « un frein à la convivialité et à l'urbanité »<sup>56</sup>. Il s'est alors assuré de la sécurité des petits commerces de Port-Grimaud et de leur réussite :

« Ce secteur commercial ne sera jamais concurrencé par le froid anonymat d'un quelconque supermarché, dont la direction de la station s'est engagée en juste contrepartie à ne pas tolérer l'implantation à proximité. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 6)

Pourtant, le succès immobilier a tout de même réussi à grignoter l'utopie de François Spoerry. On note au sein de la cité une grande affluence de touristes et d'habitants saisonnier à la haute saison. Mais les habitants y sont cependant à l'aise et suffisamment nombreux selon eux pour parvenir à vivre de manière agréable et ne pas se sentir dans une ville fantôme en saison hivernale.

L'attitude familière de François Spoerry vis à vis de son œuvre mais aussi directement envers les habitants a aussi contribué à cette ambiance chaleureuse. Marc Gaillard cite des propos venant des habitants lorsqu'il introduit le livre *L'architecture douce : De Port-Grimaud à Port-Liberté*. Les marchands disent alors : « Notre architecte reste chez nous et ne nous a jamais quitté » et expliquent les visites de François Spoerry dans sa cité lacustre à laquelle il se confronte directement en y habitant et en y faisant alors pleinement l'expérience de son ouvrage :

« Quand il rentre de voyage, il hisse le drapeau sur le mât de sa tour. Nous prenons cela comme un signe d'amitié, une façon de nous saluer. Et puis nous le voyons aller et venir sur les canaux dans son petit bateau, entre son cabinet d'architecture, sa maison et les nouveaux chantiers du dernier quartier de la ville. Non seulement il a construit des maisons qui plaisent à tout le monde, mais il a fait une petite ville, avec une multitude de jardins, d'arbres, d'arbustes qui poussent d'une façon incroyable. Nous sommes assez flattés qu'il vive parmi nous. Ce n'est pas un de ces architectes qui construisent des H.L.M. qu'ils se gardent bien d'habiter. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 17)

---

56. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 81.

### 4.3 Tourisme et intimité

Alors le troisième site français le plus visité dans les années 1970 après la tour Eiffel et le Mont Saint-Michel<sup>57</sup>, les acquéreurs de maisons au sein du projet de François Spoerry ont du faire face à un afflux de visiteurs journaliers. La cité a enregistré un grand succès auprès de la popularité contrairement au rejet de la part de la population professionnelle des secteurs de l'architecture et de l'urbanisme. Larrouy Dominique souligne dans son article le phénomène de vente des maisons par certains habitants à cause de l'afflux de touristes<sup>58</sup>. La nouvelle clientèle achète non plus une maison de pêcheur pour y vivre paisiblement à côté de son voilier, mais ils deviennent propriétaires de mètres carrés d'« art ». Ces « collectionneurs » sont pour 60% des allemands et des hollandais mais aussi des commerçants italiens. Selon son article datant d'il y a plusieurs années il ne reste en hiver que mille cinq cents personnes dans la cité lacustre.

Cet affluence importance amène inévitablement à des dégradations bien que non intentionnelles. Jean-Michel Picazo parle effectivement de *site touristique* dans son article *La ville et ses territoires en Méditerranée septentrionale* :

« Aujourd'hui, il est essentiel de réaliser pour chaque site touristique, un programme adapté, un aménagement intégré au site. Unité et diversité s'imposent pour favoriser le dépaysement auquel aspire le citadin, pour faire naître une ambiance personnalisée et conviviale, ou encore des possibilités réelles de loisirs. L'idée est d'obtenir un parfait équilibre dans la diversité des espaces, des fonctions et des usagers. »

(Jean-Michel PICAZO, Un espace de qualité, garant de l'avenir du tourisme, *Méditerranée*)

Les touristes aussi sont attirés par les valeurs que François Spoerry a mis en œuvre dans son projet de cité. Ainsi il n'attire pas les visiteurs grâce au soleil, aux boutiques ou aux belles plages à proximité mais grâce à l'apparente authenticité du village lacustre qui offre un véritable plongeon dans la culture provençale. Le succès vient de l'impression qu'a le visiteur de se retrouver dans l'âme de la région selon toutes les promesses des campagnes touristiques et des dépliants sur Port-Grimaud. Mais au milieu des années 1980 un problème lié aux palplanches métalliques eut comme conséquence des taxes d'habitation en hausse. Elles ont dû être refaites à neuf à cause des nombreux passages de bateaux, souvent de touristes, ce qui amena à de sévères tensions pendant les réunions organisées par le syndicat de Port-Grimaud. Ces soucis sont à chaque fois mis à l'écrit puis envoyés à François Spoerry après les rencontres visant à soulever les problèmes dans la ville. De nombreux habitants feront part de leur mécontentement auprès de leurs responsables qui pointeront du doigt les absences de l'architecte pendant les réunions où sa présence serait appréciée de tous. Les pavés de certaines rues ont aussi dû être remis à neuf à cause de l'afflux important, mais les coûts étaient sans doute plus négligeables que les nombreux kilomètres de quais à remplacer.

Afin de ne pas empirer cette situation d'encombrement de la cité lacustre, le POS de la commune a été révisé afin de rendre inconstructibles une grande partie de la commune et ainsi protéger les 2000 hectares de forêts et les 1000 hectares de terrains agricoles jouxtant la ville. Quelques zones commerciales éparses animent les alentours de Port-Grimaud. De plus un vaste terrain vague se transformant en camping pouvant accueillir jusqu'à 30 000 campeurs en saison estivale s'est installé dans la forêt, depuis la route nationale jusqu'à la

57. Selon l'ouvrage de BÉDARD (Mario), AUGUSTIN (Jean-Pierre), DESNOILLES (Richard), *L'imaginaire géographique. Perspectives, pratiques et devenir*, page 22.

58. LARROUY (Dominique), Port-Grimaud ou les limites de l'utopie. *Urbanisme*.

plage rejoignant celle de la cité lacustre. Selon les chiffres présents dans l'article de François Robichon<sup>59</sup> datant tout de même de 1994, la population de la cité peut atteindre les 25 000 personnes en été, eux même envahis en plus par 10 000 touristes journaliers. Ce changement important d'affluence peut amener la question de parc d'attraction soulevée aussi dans ce même article. Ce caractère saisonnier n'était pourtant pas ce qu'a voulu François Spoerry. Le succès et la valeur des surfaces dans la cité étant devenue si forte, des investisseurs ont inévitablement acheté des habitations ou des commerces afin d'en tirer profit, que ce soit en les occupant de temps à autres ou en les louant à des prix forts. Cependant des habitants occupant les lieux toute l'année s'y plaisent et arrivent à prendre leurs repères aisément. Au delà de ce changement d'affluence important, certains visiteurs parlent d'une *gated community* à la française; les entrées des maisons sont parfois cachées par des voitures luxueuses immatriculées en globalité à l'étranger et mises sous des bâches protectrices.

Mais ce succès immédiat a aussi ses limites, expliquées vaguement par Dominique Larrouy<sup>60</sup>. Les habitants doivent payer leur place pour rentrer chez eux en bateau. Cette redevance est due au soucis de propriété des canaux qui ne peuvent être achetés ni vendus car le domaine maritime est public. Malgré de nombreuses discussions par voie postale entre les différentes parties alors que François Spoerry tentait de régler ce problème d'accès aux canaux comme un lieu privé il n'y avait pas de solution possible qui se présentait selon les courriers visibles aux archives. Les propriétaires de parcelles terrestres ne peuvent alors qu'être concessionnaires des quais donnant sur les canaux, et ainsi de leur place d'amarrage devant au début être privée et donc incluse dans le prix d'achat de la propriété. Les espaces terrestres fonctionnent cependant parfaitement, les plages et les rues pouvant devenir privées sur simple souhait des habitants de la cité.

---

59. **ROBICHON (François)**, Port-Grimaud, cité douce. *D'A D'Architectures*.

60. **LARROUY (Dominique)**, Port-Grimaud ou les limites de l'utopie. *Urbanisme*.



Vue d'une entrée privée et sécurisée depuis le quai des fossés (Source : Photo personnelle)



## APPORTS ET INFLUENCES : UN PROJET PRÉCURSEUR RESTÉ UNIQUE

05

La personnalité extraordinaire du projet a évidemment créé des opposants auprès du public. Sa grandeur aussi, car il allait altérer selon certains le caractère du Golfe. Heureusement certains architectes se sont rendus à Port-Grimaud afin de vérifier leur jugement, qu'ils modifiaient parfois au vu de l'ambiance générale très joyeuse qui y régnait, l'essentiel après tout étant le bien être des habitants qui occupent la cité. Mais François Spoerry restait positif au regard des critiques; avec la multiplication des villes post-modernes dans ce genre, il reconnut petit à petit une acceptation des projets présentant une variété formelle peu commune ou se détachant du modernisme dont il fut malgré lui le précurseur. Cette position particulière lui a été bénéfique puisqu'elle lui a apporté de nombreuses commandes internationales. Elles ne seront toutefois pas réalisées malgré leur nombre important, ou alors seulement en partie; les raisons de ces échecs restent en globalité très floues, l'auteur se concentrant sur le cas le plus connu qui était et reste d'ailleurs Port-Grimaud. Sa contextualisation dans la production architecturale mondiale montre un important décalage entre Spoerry et les autres professionnels. Cette création à un tournant de l'histoire n'est pourtant pas unique car de nombreuses créations, de tous temps, ont été la cible de critiques. Une minorité d'architectes souvent connus comme avant-gardistes ne se pliaient pas aux styles d'actualité et refusaient les codes et les principes académiques qui étaient enseignés tout comme François Spoerry l'a fait ici.



Vue sur l'île comportant la place du marché depuis la rue des Deux Ports. Au premier plan un poste de mouillage et en arrière plan le clocher de l'église. (Source : Photo personnelle)

## 5.1 François SPOERRY face aux critiques variées

La face insolite visible de Port-Grimaud a été souvent qualifiée de pastiche et a été vivement critiquée par les contemporains de François Spoerry. Cependant d'autres architectes et constructeurs ont soutenu l'idée de Port-Grimaud, comme par exemple Maurice Culot<sup>61</sup>. Nan Ellin évoque sa façon de voir les choses dans un ouvrage sur l'urbanisme postmoderne<sup>62</sup>. Pour résumer les passages concernant la vision de Maurice Culot, rapprochée d'ailleurs de celle de Léon Krier qui a lui aussi participé au mouvement *New Urbanism*<sup>63</sup>, ce dernier pensait qu'il fallait revenir en arrière et imiter le travail des plus beaux exemples d'architecture pré-industrielle. Qu'il s'agisse de leurs proportions, des dimensions, aussi bien que leur mode de production ayant comme but l'utilisation de matériaux traditionnels et la mise en avant des savoir-faire des artisans. Il était pour lui nécessaire de recréer, artificiellement, nos fondations culturelles, et c'est pourquoi il encourageait le travail de François Spoerry dont les images lui évoquent un passé idéal. Tout comme Maurice Culot, Claude Parent a aussi su apprécier les méthodes de travail de François Spoerry. Il ne s'est selon lui « pas laissé marginaliser. Il a eu l'audace et le courage de prendre des risques, il préfigure dans son organisation, sa façon de travailler dans divers pays, ce que devront faire les grands architectes après 1922. »<sup>64</sup>. Bien que son œuvre est aux antipodes de celle de François Spoerry, il a visité deux fois Port-Grimaud en s'y attardant longuement. François Robichon cite la conclusion que Claude Parent en tirera :

« Il y a réellement un climat, ça plaît, ça marche. C'est un peu exaspérant pour les architectes modernes qui ont si peu réussi à créer cette atmosphère de convivialité, tant revendiquée dans les écrits et les discours. Le succès de François Spoerry a beaucoup dérangé les architectes de ma génération. »

(François ROBICHON, Port-Grimaud, cité douce. *D'A D'Architectures*.)

Un grand nombre d'architectes a été influencé par les propos de Le Corbusier qui avait alors écrit plusieurs livres pour y expliquer les principes fondamentaux de son architecture moderniste et révolutionnaire, aussi regroupés dans la Charte d'Athènes. Tout comme François Spoerry a critiqué le travail de Le Corbusier, ce dernier ne cautionnait pas l'architecture post-moderniste. Une seule phrase suffit à illustrer synthétiquement la différence de pensée entre Le Corbusier et François Spoerry dont une génération à peine les sépare :

« La rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite le chemin des hommes »

(Le Corbusier, *Urbanisme*, Crès, 1925)

François Spoerry critique à plusieurs reprises le modernisme architectural dans son ouvrage dédié à son architecture opposée à tous ces principes dont la presse et la profession ont fait l'éloge tout au long du XX<sup>e</sup> siècle. Selon ses mots « elle fut le premier plan constant

61. **Maurice CULOT** (1937, Séville) est un architecte, urbaniste mais aussi un historien des villes et de l'architecture.

62. **ELLIN (Nan)**, *Postmodern Urbanism*, éditions Princeton architectural press, 1999, 368 pages.

63. **Léon KRIER** a dessiné dès 1980 et pendant près de quinze ans des plans pour créer Poundbury, une ville construite dès 1993 à l'extrême sud de l'Angleterre selon les principes du *New Urbanism* et suite à la demande du Prince de Galles, le Prince Charles, qui était un grand défenseur de ce mouvement. Il a remis en question les schémas types des constructions de l'après-guerre qui n'étaient pour lui pas une réponse satisfaisante.

64. **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 16.

de notre environnement depuis 1950, l'inspiratrice des architectes, la référence vénérée des critiques. » et la vision novatrice de Le Corbusier « présentait avec un talent exceptionnel des théories aberrantes qui ont fait des millions de malheureux »<sup>65</sup>. Ainsi il évoque aussi Walter Gropius qui enleva de la bibliothèque des Beaux-Arts de Harvard tous les ouvrages consacrés à l'architecture de l'histoire. Il s'agissait là de réfuter tous les principes passés et l'ensemble des techniques traditionnelles que l'on avait pas besoin de connaître et d'étudier pour faire de l'architecture moderne. Un mouvement architectural qui pour François Spoerry fut « le triomphe de la politique de la table rase et du vandalisme, qui prétendait remplacer un patrimoine, pétri de qualités dans chacun de ses plus modestes détails, par une quantité gigantesque (on a plus construit en vingt ans qu'en vingt siècles !) de bâtiments identiques dans leur médiocrité, pullulement universel d'immeubles d'une banalité affligeante. »<sup>66</sup>.

Lors de la construction François Spoerry assume totalement les moqueries venant des autres parties et y fait face, alors que le public était depuis quelques années habitué à voir des barres de logements parallélépipédiques prendre forme. Au fur et à mesure des années et ainsi de l'avancement du chantier il remarque que de plus en plus de personnes osent sortir des idéologies modernistes pour aller s'intéresser à une autre architecture, celle qui sera plus tard qualifiée de post-moderne. Il évoque certains faits dans son livre sur l'architecture douce :

« Ne tenta-t-on pas de me ridiculiser parce que je construisais des ponts sur la terre ferme sous lesquels de faisais ensuite passer les canaux ? »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 42)

Le projet de Port-Grimaud a été considéré comme un concentré de pastiches et sera d'ailleurs lui même un objet de pastiches plus tard. Une architecture trompe l'œil qui laissera des images étranges et débordantes d'éléments ornementaux provençaux empruntés dans toute la région. Cette méthode que François Spoerry a utilisé dans tous ses projets de cités lacustres a divisé le métier et même créé un certain malaise. Cette façon de faire a cependant été défendue par Serge-Henri Parisot. Pour lui, François Spoerry ne s'est jamais vanté d'avoir innové. Il est au contraire « parvenu à sélectionner les meilleures idées de l'architecture locale : il y a puisé son inspiration, réalisant un ensemble très harmonieux dans sa variété. »<sup>67</sup>.

Pour conclure ce point sur une citation des propos de l'architecte, il dit avoir tout de même vu une amélioration concernant l'acceptation de son projet, que ce soit de la part des habitants de la côte ou de la profession même si ce style fait toujours débat aujourd'hui. Et ce malgré une accumulation de petites villes post-modernes aux inspirations vernaculaires appartenant au *New Urbanism* dans le monde entier (Port-Cergy, Port-Liberté, Seaside, Prospect New Town, Puerto Cancùn, Marne-la-Vallée, Le Plessis-Robinson...). Les styles architecturaux se multipliant aujourd'hui créent un débat inévitable au vu de la prolifération des nouvelles techniques et des points de vue sur la manière d'aborder une problématique de projet.

« Aujourd'hui, la liberté est acquise et toutes ces démarches, parfois contradictoires, paraissent évidentes, naturelles. Mais, lorsque j'attaquai le chantier de Port-Grimaud, rares étaient ceux qui avaient le courage de sortir des sentiers battus de l'architecture moderniste. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 67)

65. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 28 et 29.

66. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 31.

67. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 10.

## 5.2 Reçu de commandes universelles

Les critiques variées mettant en avant le projet de Port-Grimaud dans les presses diverses ont interpellé les politiques à une échelle internationale. François Spoerry a eu de nombreuses demandes de cités lacustres semblables à celle en construction dans le golfe renommé de Saint-Tropez. Il fait part de la pluralité de ses projets dans un chapitre déjà cité avant de son livre qu'il intitula tout naturellement *Rêves et réalités*. Il parle alors de plusieurs projets sur lesquels il a pu travailler, sans les réaliser finalement :

La désirade, Hyères, 1974

Senlis, 1972 (Les canaux de Port-Grimaud deviennent des coulées de verdure.)

Gruissan, 1972 (Projet qu'il rejette finalement)

Port-de-Bouc, 1987

La Ciotat, 1987

Roquebrune-sur-Argens, 1988

Port-Léman, Haute savoie, 1986 (Retardé par la découverte d'une cité lacustre de l'âge de Bronze)

Port-Louis, Louisiane, 1985

Ce n'est pourtant qu'une petite partie des projets sur lesquels il a travaillé avec son agence. Il y a des pays plus étonnants comme Puerto Rico, le Mexique, l'Égypte ou aussi le Japon. François Spoerry a été sollicité par le gouvernement égyptien en 1978. Il proposa « une architecture qui faisait appel aux techniques ancestrales de la construction, la terre en particulier. C'était, en effet, l'occasion de réhabiliter les savoir-faire locaux, les architectures vernaculaires »<sup>68</sup>. Il a aussi été appelé sur d'autres continents à travers lesquels il se déplacera beaucoup pour rencontrer ses partenaires, les politiques ou les financiers des projets. « Il est aussi en chine où le gouvernement l'appelait en 1987, en Indonésie, en Turquie ou en 1988 le Premier Ministre et le ministre du Tourisme lui ont demandé une étude globale de protection et d'utilisation des principaux sites touristiques existants ou potentiels sur la côte méditerranéenne de leur pays. »<sup>69</sup>. Dans chacun de ses projets, François Spoerry s'imprègne du site et de la culture locale afin de correspondre au cadre et de donner l'impression d'un village typique et régional, comme ça fonctionne si bien pour sa réalisation dans le célèbre golfe français. Il n'hésite alors pas à imiter une architecture de terre, à reprendre un plan de centre-ville mexicain existant, ou à repenser une architecture tropicale et Nouvelle-Angleterre.

« Nous avons fait en sorte que les villages paraissent être la continuation des escarpements sur lesquels ils sont établis. Un certain mimétisme sera obtenu par la couleur, les matériaux, la composition architecturale générale; les volumes bâtis, simples, sont issus encore une fois de la tradition locale qui multiplie les terrasses et les différences de niveaux. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 85)

Peu d'explications sont toutefois données dans les écrits ou dans les archives sur les raisons de la faillite de ses projets. Il évoque l'arrêt de Port-Louis en Louisiane, dont seulement les soixante premières maisons ont été livrées en 1985 « à cause de

68. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 97.

69. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 16. Propos de Marc GAILLARD dans l'introduction.

l'effondrement de l'économie de l'Etat, effondrement dû à la chute du prix du pétrole qui a ruiné la région. »<sup>70</sup>. Ici encore, Spoerry s'inspirait des traditions et des techniques locales, qui sont déjà enrichies par des influences multiples grâce à l'histoire complexe de la région qui a été tiraillée entre plusieurs pays. Il parle aussi à la fin de son livre de l'échec du projet en Egypte. Le principe de dormir dans des habitats semblables à ses ancêtres n'était pas accepté outre-méditerranée. De plus les écologistes refusèrent le projet qui allaient selon eux détruire le paysage fortement historique ponctué de pyramides; ils menèrent une campagne contre le projet qui obligea les politiques de céder.

Le projet qui a fait le plus parler de lui parmi toutes ces demandes postérieures à la cité lacustre de Port-Grimaud est celui situé sur les rives de l'Hudson déjà évoqué plus haut, Port-Liberté. Il eut recours pour ce projet à d'innombrables relevés, plans et dessins d'habitations de style Nouvelle-Angleterre (voir la pièce N°15 en annexes). Pour le projet débuté en 1984 mais jamais terminé, les documents anciens montraient « l'existence de maisons cossues près de l'eau, de jardins, de parcs, de bateaux à l'ancre. L'image de ce passé disparu, Port-Liberté permettra de la retrouver un peu : la construction d'un quartier résidentiel sur les rives de l'Hudson, renoue avec une vieille tradition new-yorkaise que ce développement gigantesque du port de commerce avait interrompue. »<sup>71</sup>. On retrouve grâce à un large panel d'inspirations provenant de tout le pays un vocabulaire riche évoquant inévitablement l'architecture des pavillons de banlieues des États-Unis. Des lucarnes, des bow-windows, des belvédères sur des toits d'ardoise, des murs de briques et des chaînages de pierres, des fenêtres à guillotine, des façades à grands frontons... C'est tout un panorama de détails qui insère les habitations dans le paysage de manière quasiment naturelle. Cette façon de copier des ornements néo-classiques a forcément aussi été critiquée ou été vue d'un mauvais œil. Cependant François Spoerry s'en satisfait car en se détachant encore une fois des pratiques habituelles il a selon lui innové et montré de nouvelles manières d'habiter à proximité immédiate de Manhattan, sur une rive qui a été peu à peu détachée de ce grand centre urbain :

« Je suis heureux d'avoir donné le coup d'envoi et d'avoir montré avec Port-Liberté toutes les possibilités d'aménagement urbain qui existent encore près du centre de New York. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 92)

Ainsi François Spoerry a eu la capacité de créer des cités pleines de charme et d'harmonie dans tous les coins du globe. Cette aptitude est en grande partie démontrée par des dessins uniquement, la grande majorité des projets n'ayant pas été réalisée. Des résidences, entourées de parcs et d'espaces urbains dotés de mobilier de qualité restituent des paysages vernaculaires anciens qu'il considère comme plus conviviaux et plus harmonieux. Sur des vues aériennes d'aujourd'hui il est possible de voir l'avancement actuel des projets. Puerto Escondido et Puerto Cancùn n'ont jamais été finis. Des bancs de sable et des routes non terminées laissent à penser que les chantiers ont été arrêtés. À Palmas del Mar sur l'île de Puerto Rico seule une partie de la cité lacustre a été construite en 1973 à la demande d'un promoteur américain séduit par Port-Grimaud. Port-Liberté est sans surprise non terminé non plus; seule une petite partie centrale a été réalisée tout comme à Port-Louis. Ce qui laisse à penser que seule la cité lacustre de Port-Grimaud a été totalement terminée. Bien que son succès a inspiré plusieurs pays tous les projets aux problématiques semblables n'ont jamais été achevés. Aucune information vérifiable n'est visible sur les raisons de ces faillites qui sont sans doute politiques ou financières; peut-être laisseront-elles la place dans plusieurs années à un retour vers les pensées de François Spoerry et ainsi à leur achèvement.

70. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 81.

71. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 109.

### 5.3 Situation dans le contexte architectural mondial

En renouant avec l'architecture traditionnelle, François Spoerry a refusé de se plier au mouvement international et au mouvement moderne dont il est issu. Ils regroupaient des idées qui se plaçaient en rupture totale avec les techniques et les formes architecturales passées. L'année du début du chantier de Port-Grimaud a aussi été marquée par de nombreux projets. C'est l'année où Richard Buckminster Fuller présenta son dôme géodésique de quatre vingt mètres de diamètre pour l'exposition universelle de Montréal sur l'île Sainte-Hélène. C'est aussi en 1967 que Moshe Safdie a inauguré son projet Habitat 67 dans la même ville. Et ce n'est que trois ans plus tard que Oscar Niemeyer terminera sa fameuse cathédrale de Brasilia. Mais Spoerry n'a pas dans ses intentions de démontrer les nouvelles possibilités formelles offertes par le béton armé ou par la préfabrication en usine, ni de chercher des structures légères esthétiques et créatives. Il ne veut qu'évoquer « le soleil provençal, l'odeur d'iode du grand air marin, le parfum de la brise et les senteurs sauvages du maquis en fleur. »<sup>72</sup>. Il se refuse aussi à créer une architecture semblable aux villages vacances sans âme. Comme l'explique Serge-Henri Parisot,

« Port-Grimaud nous propose beaucoup mieux qu'un décor : une vraie petite ville née de la mer, habitée par de vrais marins qui peuvent y vivre en permanence entre deux croisières, un port d'attache animé par un incessant va-et-vient de yachts, et non le morne « parking à bateaux » des snobs. »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 16)

Ce point de vue peut faire débat aujourd'hui étant donné le grand nombre de yachts présents au milieu de la cité, amarrés devant les maisons de pêcheurs parfois ridiculement petites et désormais pourvues de piscines. François Spoerry a voulu avec sa cité créer un refuge pour l'homme moderne, un endroit qui l'empêche d'habiter dans une machine fonctionnelle et froide. Un cadre de rêve nécessaire selon l'architecte, loin des bruits de voitures et du rythme constamment précipité de la ville moderne. Il voulut éviter l'urbanisme continu et fade qu'il critique tant et qui se multiplie pendant qu'il construit sa cité lacustre *provençale* en « tournant le dos à ce langage et à ces règles universelles de la pratique architecturale et en tentant de rétablir l'harmonie, l'équilibre des villes et des paysages »<sup>73</sup>. Il a cherché à retrouver les éléments et les formes classiques qui ont depuis des siècles constitué la ville et qui seront immédiatement reconnus par les habitants qui y restent attachés. Les ingrédients qui ont permis aux habitants de prendre leurs repères et d'y laisser leur trace, de s'en imprégner pour mieux les personnaliser et ainsi s'y sentir mieux, chez soi. Il tente de créer une sensation d'ancrage dans le temps, ce qui est en contradiction avec les principes modernistes d'actualité du XX<sup>e</sup> siècle. Aussi, pour François Spoerry, l'architecture doit être rassurante après des périodes difficiles de guerres mondiales afin de retrouver un équilibre de la société dont les villes sont le socle.

« Noyés dans un ensemble monotone, définitif, où aucune expression personnelle n'est possible, les habitants ont été envahis par l'angoisse et se sont retrouvés captifs, privés de leur personnalité. Et c'est contre cela que j'ai voulu m'insurger. Je me suis attaché aux gens, à leur histoire passée et présente. Au lieu d'inquiéter, j'ai cherché à rassurer. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 124)

72. PARISOT (Serge-Henri), *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 16.

73. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 126.

L'organisation de l'espace entre les lieux privés et les lieux publics avec ses différents seuils évoque l'architecture vernaculaire des pavillons anciens. La cité est pleine de connotations du passé accompagnées de formes éclectiques et foisonnante d'ornements qui créent une impression de « vrai » centre ville historique qui séduirait et tromperait les touristes d'ailleurs. François Spoerry tient à ce que la culture du local soit au centre de ses préoccupations pour aller à l'encontre du mondialisme et du style architectural du XX<sup>e</sup> siècle qui va dans la même direction d'uniformisation sur les territoires. Il aborde le projet par une vision poétique et humaine qui sera peu à peu revue dans le but d'être à nouveau jugée face à son grand succès auprès du grand public. Le mouvement était déjà sans doute lancé, mais François Spoerry espère tout de même « que Port-Grimaud fait partie des réalisations qui ont préparé, en France et dans le monde, l'avènement d'une architecture plus libre et plus près de la sensibilité du public, architecture qui s'affirme avec le mouvement post-moderne. »<sup>74</sup>.

L'histoire de Port-Grimaud peut être définie comme une création pleine de curiosité à un tournant de l'histoire architecturale. La cité a su faire parler d'elle par sa différence et par son succès alors que les professionnels de l'architecture mettaient en œuvre des principes contradictoires à cette ville lacustre pour leurs nombreuses constructions de logements de grande ampleur partout en France et même dans le monde. Les techniques modernes reniaient l'architecture vernaculaire depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle avec cet engouement pour l'architecture du style international. En 1964 Bernard Rudofsky avait déjà tenté d'interpeller la profession avec son livre *Architecture sans architectes* qui pointe du doigt le manque de documents graphiques connus retraçant l'histoire de l'architecture vernaculaire. Un évènement que n'a pas manqué François Spoerry, sensible aux propos de Rudofsky pour qui les nouvelles technologies s'apparentent en réalité aux techniques de l'architecture spontanée datant d'il y a plusieurs siècles. Et pourtant ces derniers procédés ne semblent pas se soucier de l'environnement, du climat ou de la topographie des sites dans lesquels les projets s'insèrent. De la même manière, aucune façon de faire ni aucun style esthétique n'est spontané. Certains voient François Spoerry comme un grand novateur. Certes sa création est la première d'une telle ampleur mais d'autres ont aussi approximativement à la même période commencé à s'intéresser à ce « retour en arrière ». Ce qui aurait tôt ou tard amené à des créations contradictoires à la Charte d'Athènes ou au mouvement moderne.

Des conceptions architecturales opposées ont toutefois toujours vu le jour à des mêmes époques; il était par exemple déjà de même à Rome pour Bernini et Borromini au XVII<sup>e</sup> siècle. François Spoerry attendait ici que des gens sachent reconnaître les raisons qui l'ont poussé à travailler ainsi en faisant abstraction des à priori sur le style architectural de Port-Grimaud ne faisant à l'époque pas que des adeptes. L'introduction du livre de François Spoerry marque la grande opposition entre les premières reconstructions modernes qui sont déjà parfois détruites et le nouveau village post-moderne. Il se veut durable comme pour s'ancrer dans l'histoire de l'architecture, avec une pérennité qui serait familière et consolante pour l'habitant qui a jusque là toujours vécu dans des bâtisses vernaculaires anciennes dont la façade était unique :

« Port-Grimaud ! Un artifice ? Mais il se met à vivre bien, comme naturellement, et à bien vieillir, ce qui est un signe de longévité. En va-t-il de même pour les tours, les blocs et les barres des périphéries de nos villes que, honteux et confus, et commence à revoir et à corriger (quand on ne les renverse pas à grand fracas) ? ».

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 10)

---

74. SPOERRY (François), *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 63.



Partie nord du canal Oriental vue depuis le pont marquant le début de la rue de l'Octogone (Source : Photo personnelle)



## PORT-GRIMAUD AUJOURD'HUI : UNE RÉALITÉ LOIN DU RÊVE ?

06

La cité lacustre rêvée dans les années 1960 par François Spoerry a toutefois changé, alors qu'elle va fêter les cinquante ans de son lancement cette année 2016. Les touristes y affluent de manière très hétérogène toute l'année pour atteindre un pic de fréquentation en août. Parmi eux il ne reste qu'un peu plus de deux cents habitants qui y résident de manière permanente tout au long de l'année. Un habitant y décrit son expérience et semble ne pas s'y déplaire; une fois les rues désertées des touristes certains commerces restent tout de même ouverts pour donner vie au *village de marins*. Si on peut encore l'appeler comme cela étant donné la grande majorité de résidences secondaires plutôt hauts de gamme au vu du petit confort qui y est présent. Telle une *gated community* les maisons sont parfois pourvues de voitures luxueuses et de yachts imposants à leurs deux extrémités. Surtout, les rues se privatisent peu à peu et plus qu'une petite partie est accessible au public journalier. Les coches d'eau sont une bonne illustration de ce phénomène; autrefois destinées à la population, elles naviguent désormais pour effectuer des tours payants autour de quelques îles et faire découvrir la cité aux touristes. Mais l'architecte a tout de même concentré une population passionnée par les activités qu'offre la mer et à la recherche du soleil en plus d'un accès direct à leur bateau même si ce n'est que pendant leurs vacances d'été annuelles. Bien que cette ghettoïsation ne plaît pas à certains elle permet de limiter l'afflux et ainsi de préserver l'intimité des habitants qui viennent chercher une vie paisible au soleil et au bord de la mer. Un cloisonnement qui n'avait pas été imaginé ou prévu par François Spoerry.



Vue sur l'île comprenant la rue de l'Octogone depuis le sud de la place du Marché (Source : Photo personnelle)

## 6.1 La vie dans la cité

Alors que les touristes affluent à des périodes précises de l'année passant de plusieurs milliers par jour à des centaines par mois dans la période hivernale, il y reste toute l'année un certain nombre d'habitants fixes. Cette cité marine voulait avoir une clientèle familiale et amoureuse de la mer et de ses activités. « Elles sont des points d'attache alors que les ports sont des lieux de relâche et d'abri pour les bateaux. »<sup>75</sup>. L'auteur Bernard Vieville comparait en 1972 dans ce même article Port-Grimaud à Port la Galère situé à Théoule sur Mer. Il décrit ce dernier projet aussi réalisé par François Spoerry comme une cité « retranchée dans un parc », qui se veut très fermée et « sélectionne sa clientèle ». Au delà de ce tri de la population fait par le prix élevé des habitations et le coût sans doute important de la taxe d'habitation, la cité lacustre attire évidemment une population particulière par la vie atypique qu'elle offre. Le bateau prend la place de la voiture et les déplacements sont ainsi réduits aux villes côtières ou à l'enceinte du village. Ce dernier offre suffisamment de commerces selon les plans d'origine de François Spoerry pour ne pas avoir besoin d'en sortir régulièrement.

Selon les chiffres datant de 1972 que Bernard Vieville indique dans son article et qui concernent donc sans doute les premiers acquéreurs des maisons, 89,1% des acheteurs de maisons de pêcheurs résident en France. C'est à dire un total de 595 maisons sur 668. « Les 73 autres acquéreurs viennent de Suisse (24), de Belgique (15), d'Allemagne (14) et de Grande-Bretagne (7) mais aussi du Luxembourg et de l'Italie (2), des Pays-Bas, d'Espagne, du Liban et du Kenya. <sup>76</sup> ». Parmi les français, près de 50% des acheteurs sont de la région Parisienne, mais on en trouve aussi dans le Haut-Rhin d'où Spoerry est originaire. La cité était donc habitée de manière saisonnière en grande partie, que ce soit par les acquéreurs eux-même ou par des vacanciers via des locations hebdomadaires. « Les achats de la Côte d'Azur sont réduits à une centaine » ce qui laisse à penser que peu de maisons étaient habitées à l'année. Il est très difficile de trouver des chiffres plus récents sur la fréquentation touristique ou sur les habitants.

Un habitant et un passionné de Port-Grimaud, Yves Lhermitte, tient un site internet ainsi qu'un blog sur lequel il fait part de toutes ses multiples connaissances sur Port-Grimaud, son histoire ainsi que ses actualités. Il évoque dans un article récent<sup>77</sup> le début de la saison hivernale dans la cité lacustre : « l'hiver à Port Grimaud, c'est une ambiance obscure, car la grande majorité des commerces a fermé ». Selon lui seuls quelques commerces restent ouverts toute l'année grâce à une volonté fermer de laisser vivre la cité dont il fait la liste, que je restitue partiellement :

- « - La supérette, place de l'Eglise qui fait aussi dépôt de pain.
- L'excellent «Café Telline», un des meilleurs restaurants du golfe de Saint Tropez! avec le surdoué et sympathique Jean Claude aux commandes...
- L'agence Logi-service, la plus ancienne agence immobilière de la cité lacustre.
- La pharmacie, avec nos 2 jeunes pharmaciens dont le dévouement et la gentillesse sont devenus légendaires dans la cité...
- Le restaurant «La Coupole».
- La Maison de la Presse qui devrait rouvrir après quelques jours de vacances bien méritées.
- Entre Octogone et canal, le Cabinet d'Architecture Xavier Bohl.

75. **VIEVILLE (Bernard)**, La clientèle des ports de plaisance de la Côte d'Azur. *Méditerranée*.

76. **VIEVILLE (Bernard)**, La clientèle des ports de plaisance de la Côte d'Azur. *Méditerranée*.

77. **LHERMITTE (Yves)**, URL de son blog personnel : <http://www.atelier-crabe.com/BLOG/index.html>.

- L'agence aBc immobilier (l'une des 3 plus anciennes agences de Port Grimaud... mais nouvelle, place des Artisans) qui fait également galerie d'exposition. »

(...)

- La brasserie «La Caravelle»
- La boulangerie / restaurant «La Grimaudoise»
- La pizzeria «La petite Venise». »

Mais aussi dans le domaine de la santé un médecin plus un cabinet médical avec deux infirmières et deux cabinets dentaires restent ouverts ainsi que de nombreuses entreprises destinées à l'entretien et à la restauration des bateaux. Il estime la population hivernale à 200 ou 250 habitants au maximum, c'est à dire la population qui y vit de manière permanente. S'ajoutent à ces résidents une centaine d'employés venant animer les commerces ou travailler dans la cité chaque jour ce qui suffit pour lui à « former une petite communauté !».

Les coches d'eau tenaient d'abord lieu de transports en commun gratuits pour tous les habitants. Mais selon les informations trouvées elles sont désormais destinées en grande partie aux touristes dans le but de leur faire découvrir la cité lacustre par voie maritime. Elles effectuent à des prix très abordables des tours d'environ vingt minutes dans les canaux de Port-Grimaud à une vitesse réduite de mi-février à mi-novembre. Le conducteur de la coche raconte alors l'histoire de cette petite ville sur l'eau ainsi que des anecdotes sur sa construction ou son développement tout en offrant une vue sur les voiliers amarrés devant les maisons colorées. La force de leur sillage insonore et délicat est créé par les panneaux photovoltaïques disposés sur leurs toits qui captent la vive lumière du sud pour minimiser l'impact de ces transports sur l'environnement. Cependant les écrits de Serge-Henri Parisot prouvent bien que leur fonctionnement était destiné à être tout autre :

« Les coches d'eau tiennent lieu de transport en commun et griffent le miroir des bassins de leurs sillages discrets et silencieux ; ils accostent sur un simple signe, parcourant toutes les dix minutes deux circuits de sens contraires, jalonnés d'estacades qui sont autant d' « arrêts facultatifs » : ici, rien n'est obligatoire... »

(Serge-Henri PARISOT, *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, page 22)

Les habitants, saisonniers ou permanents, y trouvent sans doute leur bonheur car la manière dont a été faite la ville permet un double accès. Les occupants peuvent choisir de sortir de leur maison par le côté jardin, ce qui les mène à la rue derrière leur habitat puis aux parkings extérieurs à la cité où ils peuvent récupérer leur voiture pour se rendre aux villages alentours à l'intérieur des terres. Ou ils peuvent sortir par le côté quai où est amarré leur voilier, à quelques mètres à peine de leur séjour, ce qui leur offre la possibilité d'aller à la découverte d'autres villages côtiers par la mer ou de profiter des jours ensoleillés depuis le Golfe sans avoir à *sortir* de leur propriété. Une vie entre la terre et la mer peu commune mais qui attire de manière inévitable une population admiratrice de la mer et des activités qu'elle propose. Même si ce n'est que de manière ponctuelle durant l'année, François Spoerry a créé un village plaisant pour une certaine population, certes qualifiée de haut de gamme, mais qui regroupe des personnes cultivant une même passion pour la mer ainsi que l'atmosphère et le cadre paisible qu'elle offre durant toute l'année ou juste pour l'été. Il peut tout de même se satisfaire d'avoir atteint son but qui était d'offrir un cadre de rêve pour les amoureux de la mer et les propriétaires de bateaux.

## 6.2 Contrôle du tourisme

Ce dernier point concerne l'impression que donne Port-Grimaud lorsque l'on aborde cette cité lacustre en tant que touriste. Dans le cadre de mon mémoire, j'ai voulu visiter le projet de manière totale et donc faire le tour des différentes îles de Port-Grimaud I, II et III. J'avais au cours de ma première visite fait un tour rapide autour de la place du marché, ne connaissant absolument pas le projet. J'avais fait un arrêt spontané en apercevant au bord de la route, derrière de hauts pins, des toitures aux tuiles romaines se finissant sur des génoises. Ces façades colorées aux tons chauds me rappelaient alors Venise. Cependant je n'avais pas cherché à visiter la totalité du petit village. En ne faisant pas attention, j'avais eu l'impression que j'avais déjà fait en totalité le tour du centre-ville de ce petit village typiquement provençal. Mais lors de ma visite en septembre dernier, alors que j'avais connaissance du plan et de l'organisation de la cité, j'ai pu remarquer que les accès étaient très restreints. Ainsi je n'ai que pu visiter la place du marché, dont l'itinéraire peut se poursuivre jusqu'au bout de l'île où se situe l'église. Il est possible de longer la rue de l'Octogone et la rue des Deux Ports sur sa partie Nord, ce qui crée un circuit circulaire très restreint s'étalant sur quatre îles à peine. Ceci donne difficilement une image juste de l'ambiance réelle dans la cité lacustre car il s'agit ici surtout du centre principalement commercial. Autour de la place du marché un grand nombre de boutiques viennent animer l'île depuis l'entrée du village. Le passage dans Port-Grimaud se fait par un pont. Le visiteur est marqué par un imposant mur et une tour massive qui semble défendre la cité en plus des canaux extérieurs évoquant les douves des châteaux.

Il est cependant important de noter que Port-Grimaud s'est fait voler la vedette à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Le golfe s'appelait autrefois Golfe de Grimaud. Il s'agissait alors du village le plus important encerclant le Golfe et qui accueillait alors un quart de sa population. Mais Saint-Tropez eut de plus en plus de succès et allait en grandissant ce qui fit changer le nom du Golfe. On peut imaginer que la fréquentation de Port-Grimaud est donc en légère baisse par rapport à ses débuts où il était au cœur des visites de la région et sur toutes les brochures destinées aux touristes. Bien que la cité plaît à une grande partie, d'autres n'apprécient pas le village lacustre qu'ils qualifient de ghetto pour plaisanciers beaucoup trop propre et cher. Effectivement le parking y est payant en haute saison et les restaurants sont onéreux au vu de la qualité. La ville y est écrasante de monde en juillet et en août mais c'est le cas sur tous les endroits de la côte. Le bien être des propriétaires semble alors passer avant celui des visiteurs journaliers. Comme c'est un village entièrement privé dont les espaces publics sont entretenus et payés grâce aux charges des propriétaires, François Spoerry avait noté qu'il était possible de privatiser la ville entière et même la plage si les habitants le souhaitaient. C'est face à l'invasion des touristes que la cité prend des airs de *gated community* à l'américaine. Des rues et des îles entières où il n'y a pas de commerces sont fermées aux touristes pendant toute l'année afin de préserver l'intimité et la tranquillité des habitants. Seuls les résidents y ont alors accès comme dans des copropriétés privées. De plus beaucoup de règles strictes doivent être appliquées dans l'ensemble de la cité lacustre. Il y est interdit d'organiser des pique-nique, les chiens doivent être tenus en laisse, le roller est interdit.. Pour sans doute tenter de garder la cité propre et calme malgré le grand nombre de passants sur les quelques îles ouvertes.

Un touriste ne peut malheureusement que constater le cloisonnement de la majeure partie du projet qu'il est alors impossible de visiter sans connaissances intérieures, ou alors par voie fluviale, ce dernier point se limitant quand même à certains canaux précis. Mais cette protection recherchée est toutefois compréhensible au vu du fort succès du projet, les habitants n'apprécient pas forcément un afflux important devant chez eux tout au long de l'année alors qu'ils ont été séduits par le concept d'amarrer leur voilier devant leur maison de pêcheur.



## CONCLUSION

L'équilibre trouvé par François Spoerry entre 42% d'eau, 33% de jardins et 25% de bâti a donné vie à un projet particulier où la vie urbaine vient à la rencontre de la mer dans une harmonie parfaite où l'un permet de valoriser les atouts de l'autre. Toutefois cette réalisation aux allures de centre-ville typiquement provençal a su faire parler de lui. L'architecte a construit ce village de marins à un moment particulier de la création architecturale. C'était un tournant dans l'histoire, autant à l'échelle universelle qu'à l'échelle des œuvres propres à son agence. Bien que non spontanée, une génération de nouveaux architectes remettaient peu à peu en question les principes du mouvement moderne définis en partie par la Charte d'Athènes de Le Corbusier. Ces derniers sont approuvés par une grande majorité de la profession qui construit alors des grands ensembles à un rythme élevé depuis la fin de la seconde guerre mondiale. François Spoerry n'hésite toutefois pas à mettre au point tous les éléments fondateurs contraires aux leurs, ce qui fera toute l'originalité de son projet. Port-Grimaud est aussi un extrême changement à l'échelle de ses projets personnels, alors qu'il construit pendant ce temps une tour de logements en plein centre de sa ville natale qui est Mulhouse. La spécificité de ce projet de cité lacustre se démontre donc à ces deux échelles. C'est cette originalité qui a tant plu à des personnes recherchant à échapper aux nouveaux modes de vie bien que ces maisons leurs offraient tout le confort moderne.

La particularité de l'opération réside donc dans le contexte dans lequel elle s'insère, mais aussi dans les idées *novatrices* qu'elle présente. Novatrices seulement au vu de son incohérence par rapport aux autres projets en chantier à la même époque. Car le mode de vie recherché ici est semblable aux civilisations anciennes, avec l'accès direct au voilier en supplément. D'où les vives critiques la comparant à un concentré de pastiche. Une ambiance de centre ville typiquement provençal est désirée ici; à l'opposé des logements modernes chaque habitat est unique et travaillé dans le moindre détail. Malgré une trame standardisée et des façades en béton armé, François Spoerry arrivera à donner une impression de petites maisons de pêcheurs construites au fil du temps. Et ce grâce à des crépis aux tons chauds et recherchés, à des variations sur les tailles des ouvertures, les menuiseries, l'esthétique des ferronneries, les formes des volets... Il participa ainsi à ce bouleversement important dans l'histoire architecturale et fut pour certains le précurseur à toutes les autres futures réalisations semblables dont les projets se développèrent en même temps que les demandes de cités lacustres auprès de l'agence de François Spoerry se multiplièrent. Le modernisme ne sera bientôt plus au cœur des préoccupations. On parlera d'architecture *Post-moderniste*. Un terme qui regroupe plusieurs architectes tentant d'échapper aux principes du mouvement d'actualité à l'époque en rétablissant une architecture humaine abondante de références à l'architecture vernaculaire passée. Mais on parlera aussi de *New Urbanism*. Même si Spoerry considère ces attitudes comme plus paysagères qu'architecturales et surtout développées aux États-Unis. Mais il est rattaché à ce style car il rompt avec les principes de la Charte d'Athènes pour retrouver une échelle d'aménagement plus ancienne, plus favorable aux piétons et plus humaine. Le projet de Port-Grimaud est pionnier dans ce genre bien que d'autres avaient déjà fait part de leurs souhaits de projets se rapprochant des idées fondatrices de cette cité lacustre. Il est le premier à avoir été réalisé en totalité malgré les nombreux commentaires s'apparentant même parfois à des blâmes.

Après les spéculations diverses qui se sont faites pendant le XX<sup>e</sup> siècle et donc tout au long du développement du projet, son changement de direction qui s'est peu à peu établi a continué à importuner certaines critiques. Alors que François Spoerry recherchait une atmosphère de petit village familial regroupant les fanatiques de la mer, il a finalement attiré en globalité une clientèle de vacanciers étrangers et souvent *hauts de gamme*. La cité lacustre s'est peu à peu refermée pour se protéger des regards des touristes trop nombreux, contrariant l'image du projet qui a été poursuivie dans sa



Vue sur l'île comprenant la rue de l'Octogone depuis le sud de la place du Marché (Source : Photo personnelle)

phase d'élaboration. Mais cette citation située dans l'avant propos écrit par Yvan Christ dans l'ouvrage de François Spoerry soulève bien la question de ce paradoxe qui déplaît tant :

« Les exemples de Port-Grimaud, de Port-Louis, de Port-Liberté ne régleront certainement pas tous les problèmes humains et matériels, démographiques et sociaux, qui se posent à notre civilisation en détresse. Sans conteste, les réalisations de François Spoerry, surtout réservées au « happy few », sont de nature élitiste. Mais l'élite a toujours été un ferment, à chacune des époques de décisives créations monumentales. »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 13)

Enfin, Port-Grimaud soulève une autre question toujours d'actualité. Son incohérence par rapport à son époque de construction, l'extrémisme des idées qu'elle défend et qu'elle expose presque avec arrogance, mais aussi son aspect de *gated community* plus récent amène le spectateur à se demander s'il n'est pas dans un décor. Il y perd ses repères au temps en ne sachant plus s'il est dans un village typique occupé par des habitants ayant grandi ici, ou plutôt dans une de ces créations qui sont en constante multiplication de ville faussement authentique, faite de murs préfabriqués pour être recouverts d'enduits et de mosaïques *anciennes*. Ces projets qui abritent plus des zones commerciales *outlet* ou des parcs d'attraction que de réelles habitations d'époque. Son rythme de vie en tous cas s'y apparente, avec des périodes présentant un fort taux d'occupation et d'autres où seules quelques personnes s'y croisent et s'y côtoient. Ce trompe l'œil peut provoquer un certain malaise par sa perfection trop abusive ou son caractère trop achevé. C'est un autre débat que soulève aussi Yvan Christ dans l'avant-propos de *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*; c'est sur cette phrase que je peux conclure. Elle problématise l'expérience qu'offre Port-Grimaud, entre admiration et confusion, entre surprise et gêne :

« Vivre dans un beau décor ! Mais tout ville n'est-elle pas un décor ? Ne sommes-nous pas les figurants du spectacle qui s'y donne en permanence ? »

(François SPOERRY, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 13)



# BIBLIOGRAPHIE

## LIVRES DIVERS

**BÉDARD (Mario), AUGUSTIN (Jean-Pierre), DESNOILLES (Richard),** *L'imaginaire géographique. Perspectives, pratiques et devenirs*, éditions Collaborateurs, 2011, 396 pages.

**BAHAMÒN (Alejandro), ALVAREZ (Ana Maria),** *Habitat lacustre*, éditions L'inédite, 2009, 141 pages.

**BARTOLI (Pascale), BONILLO (Jean-Lucien), COLONNA (Claudie)** collab., **LOCHARD (Thierry)** collab., *L'architecture du XXe siècle dans le Var. Le patrimoine protégé et labellisé*, éditions Imbernon, 2010, 210 pages.

**BROMBERGER (Christian), LACROIX (Jacques), RAULIN (Henri),** *L'architecture rurale française en provence*, éditions Berger-Levrault, 1980, 356 pages.

**ELLIN (Nan),** *Postmodern Urbanism*, éditions Princeton architectural press, 1999, 368 pages.

**FRAMPTON (Kenneth),** *L'Architecture moderne : Une histoire critique*, éditions Thames & Hudson, 2006, 399 pages.

**PARISOT (Serge-Henri),** *Port-Grimaud Et La Cote Des Maures*, Documentaires alpha, éditions Grange Batelière, 1972.

**MUMFORD (Lewis),** *La cité à travers l'histoire*, éditions du Seuil, 1964, 781 pages.

**NEUVILLE (Walt),** *Port-Grimaud cité lacustre*, éditions Neuville, 2000.

## SOURCES

**SPOERRY (François),** *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, éditions Robert Laffont, 1989, 122 pages.

## MÉMOIRE

**PUGET (Fanny),** *Port-Grimaud : Une histoire du post-modernisme ?*, mémoire sous la direction de Soline NIVET, École Nationale Supérieure d'Architecture Marne-la-Vallée, 2007, 62 pages.

## ARTICLES

**CHABARD (Pierre),** Context follows fiction. Marie-Ange BRAYER & Béatrice SIMONOT (éds), *Contextes* (Catalogue du pavillon français de la 8e Exposition Internationale d'Architecture, Biennale de Venise), Orléans, éditions Hyw/A.F.A.A., 2002, pp. 18-22.

**LARROUY (Dominique),** Port-Grimaud ou les limites de l'utopie. *Urbanisme*, janvier-février 1993, n°260, pp. 68-71.

**PICAZO (Jean-Michel),** Un espace de qualité, garant de l'avenir du tourisme. *Méditerranée*, Tome 89, 2-3-1998, La ville et ses territoires en Méditerranée septentrionale, pp. 75-80.

**ROBICHON (François),** Port-Grimaud, cité douce. *D'A D'Architectures*, juin 1994, n°46, pp. 52-54.

**ROUILLARD (Dominique)**, L'amérique n'a pas de monument. Jean Louis COHEN et Hubert DAMISH, *Américanisme et modernité : l'idéal américain dans l'architecture*, colloque Paris 1985, Flammarion EHESS, Paris 1992 ; « Le monument, la démocrate, l'objet », Cahiers du CCI n°3, 1985, pp. 25-28.

**VIEVILLE (Bernard)**, La clientèle des ports de plaisance de la Côte d'Azur. *Méditerranée*, Deuxième série, Tome 11, 3-4-1972, pp. 19-38.

## CONFÉRENCES

**NIVET (Soline)**, *Un post-modernisme à la Française ? Les rôles des promoteurs dans les années 1980 1990*, 15 avril 2015, ENSAS.

## VIDÉOS

**Chroniques du Sud**, FR3 PACA, animée par Carine AIGON et diffusée le 21 novembre 2015.

## SITES WEB

**LHERMITTE (Yves)**, <http://www.atelier-crabe.com>, Habitant de Port-Grimaud

## ARCHIVES

**Fonds des Archives Départementales de Colmar**, 3 rue Fleischhauer, 68000 Colmar.

Fonds SPOERRY = Tubes : 260J1 À 260J426 ; Cartons : 260J427 à 260J640  
dont, concernant Port-Grimaud, 84 tubes (260J214 à 260J298) et 48 cartons (260J460 à 260J508).

### 1. TUBES CONSULTÉS

260J214

- Photos aériennes, avant et après travaux, publicités couleur

260J215

- Plans de situation  
- Plans parcellaires  
- Plans géomètre  
- Plan d'ensemble : concession  
- Plans annexés au cahier des charges

260J216

- Croquis, façades, élévations

260J391

- Élévations, plans

260J392

- Élévations, plans
- Croquis
- Cahier de plans
- Détails

## 2. DOSSIERS CONSULTÉS

260J460

- *Port-Grimaud et la côte des Maures*
- Spoerry, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*
- Brochures, dépliants
- Plaquettes publicitaires
- Photographies d'avancement du chantier
- Articles de presse
- Connaissance de Port-Grimaud
- Marina de Port-Grimaud
- Photos, maquette église

260J461

- Ministère de l'équipement et du logement : statut de port grimaud
- Problème avec les quais qui ne peuvent être mis sous forme de concession.
- Articles de journaux concernant l'échangeur et l'accès à la cité lacustre et les problématiques liées
- Réserves du PC (service départemental d'incendie et de secours)
- Problèmes coûts des palplanches
- Tourisme, hôtels, qu'elle participation pour port grimaud ?
- HLM, correspondance et articles
- Énoncé des problèmes par le conseil syndical
- Extrait contrat de travail des gardiens
- Comptes et charges de l'année 1977 et 1978
- Expertises suites aux dégradations sur les quais et provenance (malfaçons ? Erreur de conception ? Usure normale ?)

260J462

- Correspondances avec le BTM (palplanches, quais, assainissement...)
- Comptes rendus de réunions de chantiers

260J465

- Carte du golfe de St Tropez
- Photo aérienne du site
- Rivages
- Études maritimes (profondeurs) du Golfe
- Plans cadastraux
- Sondages/dragages
- Implantations générales
- Implantations tranche 1 (pas en photo)
- Étude des conditions hydrologiques du plan d'eau à créer

260J470

- Permis de construire PGI tranche 1, et demandes préalables. Notices descriptives, résumé projet

260J475

- Détails (cheminées, armoires, maisons, ponts, clôtures, cuisines, ferronneries, implantations, menuiseries, détails « plans »,... soit plus de 300 documents numérotés ou non)

260J477

- PGII, plans géomètres, implantation tranches, parcelles, plan périmétral, bathymétrie

260J483

- Juridique, accès, plans parkings, couverts et non, plusieurs propositions, règlements copropriétés pour certains logements, juridiques sociétés (E.T.I.G.E....)

260J497

- Détails numérotés et non, croquis.

260J506

- PV réunions de chantier PGIII

260J578

- Articles de presse (100aine)  
- Carnet de présentation du projet (photos, situation, plans,..)  
- Livrets de présentation (type flyers)  
- Photos du site avant travaux  
- Cartes du site avant travaux  
- Note descriptive du projet  
- Mission New-York par Edith CRESSON

260J579

- Illustrations et dessins d'architectures de New York triées par style  
- Architectural and Marketing un Port Liberté, Pierre Barrier, October 23, 1986  
- Caven point traffic report  
- Appraisal of Port Liberté for the Spoerry Group

260J580

- Croquis façades, plans, condos et maisons individuelles  
- Carnets de plans, coupes, élévations finales



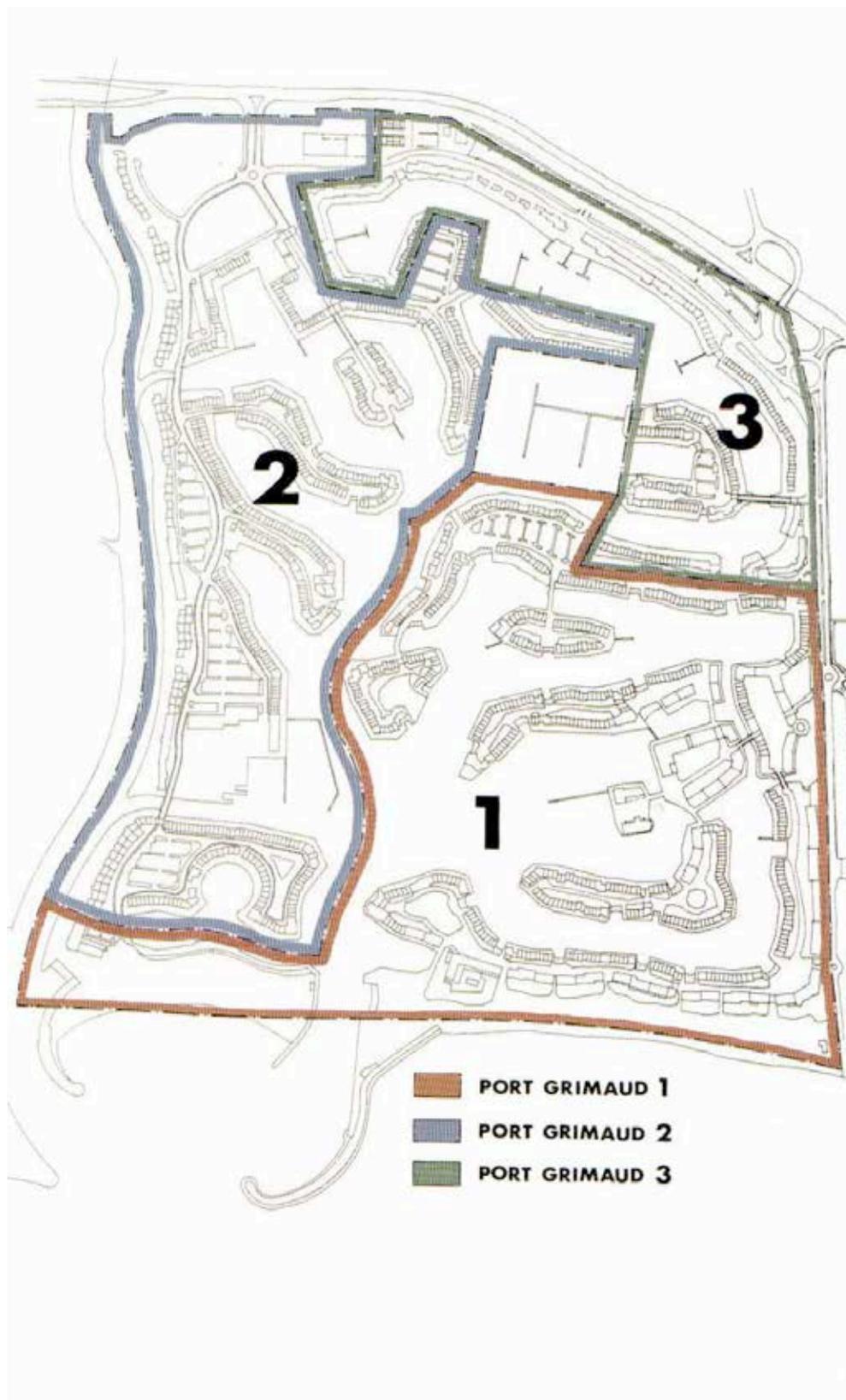
Ouverture sur le lac intérieur depuis le pont débutant la rue de l'Octogone (Source : Photo personnelle)



# ANNEXES

- PIÈCE N° 00** Frise chronologique sur les dates de construction de Port-Grimaud I, II et III : contextualisation  
Source : Réalisation personnelle
- PIÈCE N° 01** Croquis du plan de Port-Grimaud et distinction des parties I, II et III  
Source : **NEUVILLE (Walt)**, *Port-Grimaud, cité lacustre*, page 25
- PIÈCE N° 02** Relevé de terrain datant de 1897 sur le site de la future cité lacustre  
Source : Fonds d'archives Spoerry, tube numéro 260J215
- PIÈCE N° 03** Plan fait par "THE SPOERRY GROUP" tiré d'un dossier de présentation du projet  
Source : Fonds d'archives Spoerry, tube numéro 260J392
- PIÈCE N° 04** Plans masse et maquettes du projet de Port-Liberté réalisé en partie à ce jour  
Source : Fonds d'archives Spoerry, tube numéro 260J391
- PIÈCE N° 05** Croquis de l'agence Spoerry du projet de Puerto Cancun au Mexique  
Source : **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 83.
- PIÈCE N° 06** Croquis fait par l'agence François Spoerry sur le projet de Puerto Escondido au Mexique  
Source : **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 86 et 89.
- PIÈCE N° 07** Correspondances avec le BTM à propos des palplanches (Bureau Technique Méditerranée)  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J462
- PIÈCE N° 08** Plaquettes publicitaires concernant le projet de Port-Grimaud  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J460
- PIÈCE N° 09** Articles de presse divers concernant la réalisation du projet  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J461
- PIÈCE N° 10** Plaquette publicitaire sur le projet de Port-Liberté  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J578
- PIÈCE N° 11** Articles de journaux pour Port-Liberté  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J578
- PIÈCE N° 12** Articles de journaux pour Port-Liberté  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J578
- PIÈCE N° 13** Reportage photographique sur des détails de Port-Grimaud  
Source : Walt NEUVILLE, *Port-Grimaud cité lacustre*
- PIÈCE N° 14** Plans et élévations non-définitifs  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J578
- PIÈCE N° 15** Exemples d'architecture de style Nouvelle-Angleterre, photo et croquis de Port-Liberté  
Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J579 (brochure) et numéro 260J392 (dessins).

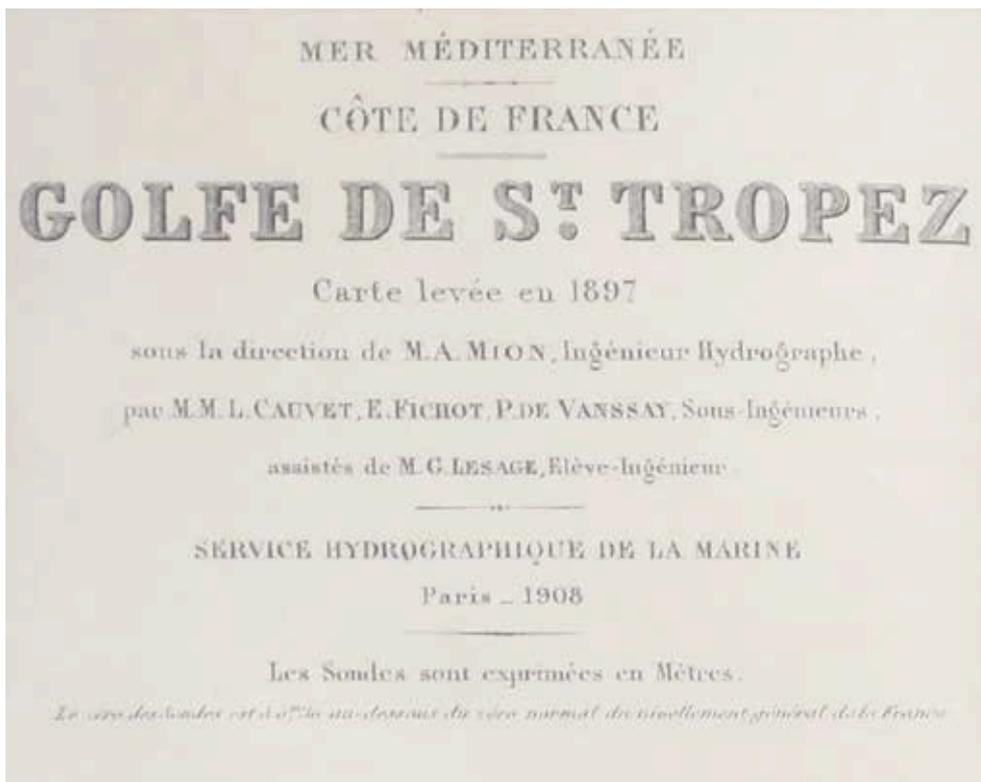






Relevé de terrain datant de 1897 sur le site de la future cité lacustre  
Source : Fonds d'archives Spoerry, tube numéro 260J215

PIÈCE  
N°02





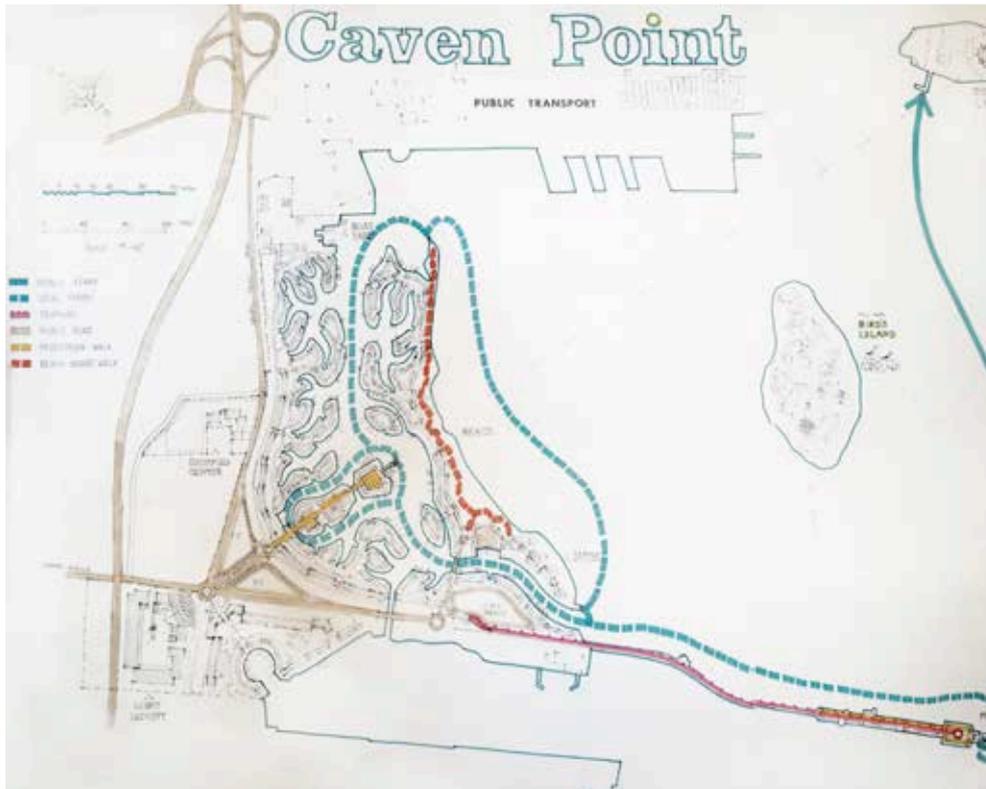
Plan fait par "THE SPOERRY GROUP" tiré d'un dossier de présentation du projet  
Source : Fonds d'archives Spoerry, tube numéro 260J392

PIÈCE  
N° 03

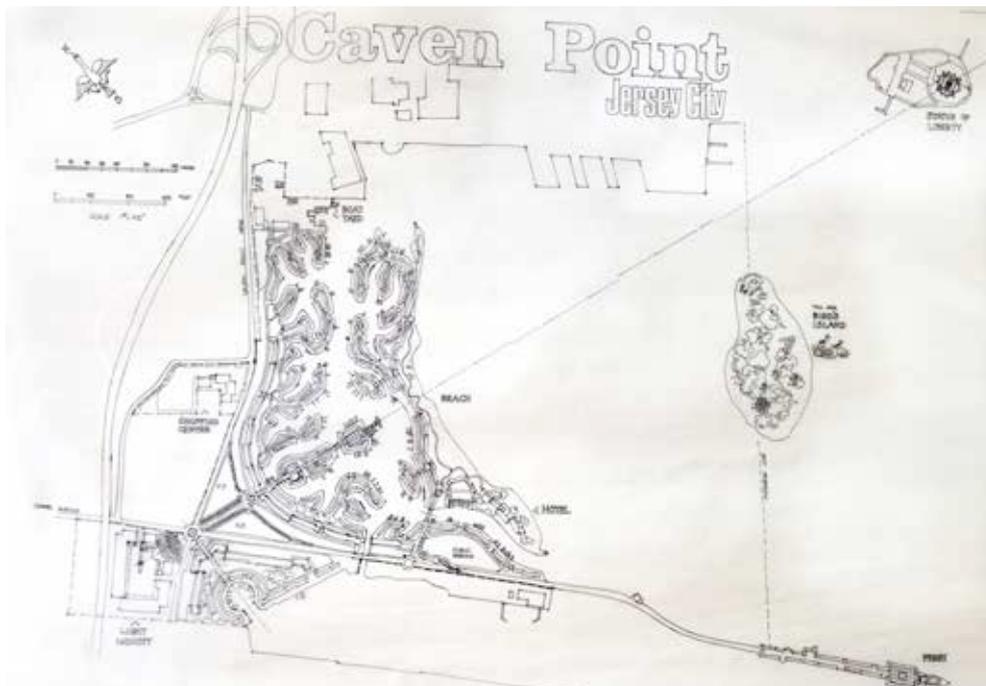




Plans masse et maquettes du projet de Port-Liberté réalisé en partie à ce jour  
Source : Fonds d'archives Spoerry, tube numéro 260J391

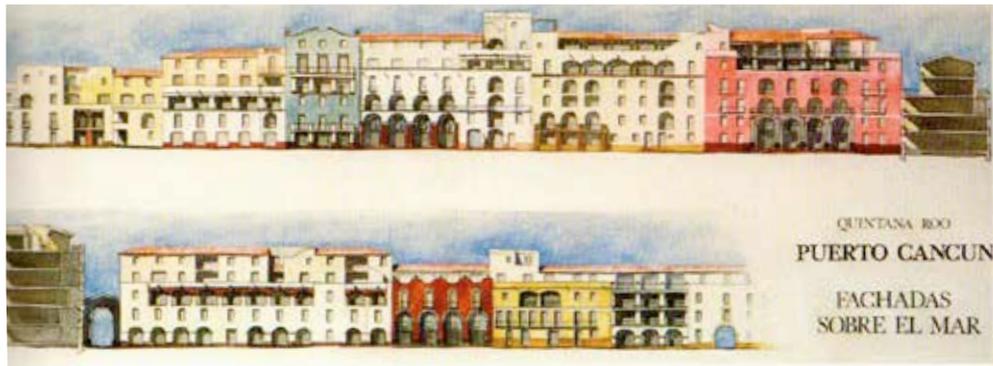


Plans de Port-Liberté où l'on voit l'impact de l'emplacement de la Statue de la Liberté sur le plan masse de la cité lacustre et l'orientation de son centre ville axé avec ce monument. Ce n'est qu'un lien visuel car comme on peut le voir un bras de terre vient fermer l'accès direct sur cette ligne par bateau qui était dessiné sur les premiers plans à cause des courants.



Photos de maquettes de Port-Liberté à différentes échelles montrant l'implantation et l'architecture  
Source : Fonds d'archives Sperry,dossier numéro 260J578





Croquis de Puerto Cancun tirés de l'ouvrage de François Spoerry dont les études ont été confiées à l'agence dès 1984, après une visite de la côte d'Azur et notamment de Port-Grimaud de la part des représentants du gouvernement mexicain.

Le projet devait prendre place sur une zone plate et marécageuse de trois cent cinquante hectares séparant l'ancien centre historique de Cancun et la zone plus touristique où se trouvent les hôtels internationaux et toujours prisés.

Spoerry dessine une architecture inspirée de la tradition hispanique baroque avec un centre bordé d'arcades créant une promenade ombragée autour d'un jardin public aussi appelé un «socalo».

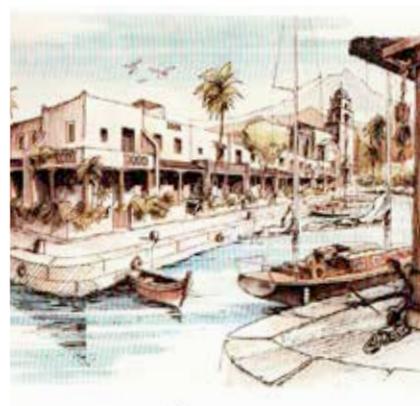
Il reprend certaines idées de Port-Grimaud telles que la construction de ponts et de passerelles ponctuelles en bois. Cependant les constructions semblent passer à une échelle supérieure de la petite maison de pêcheur que l'on trouvait dans son premier projet.



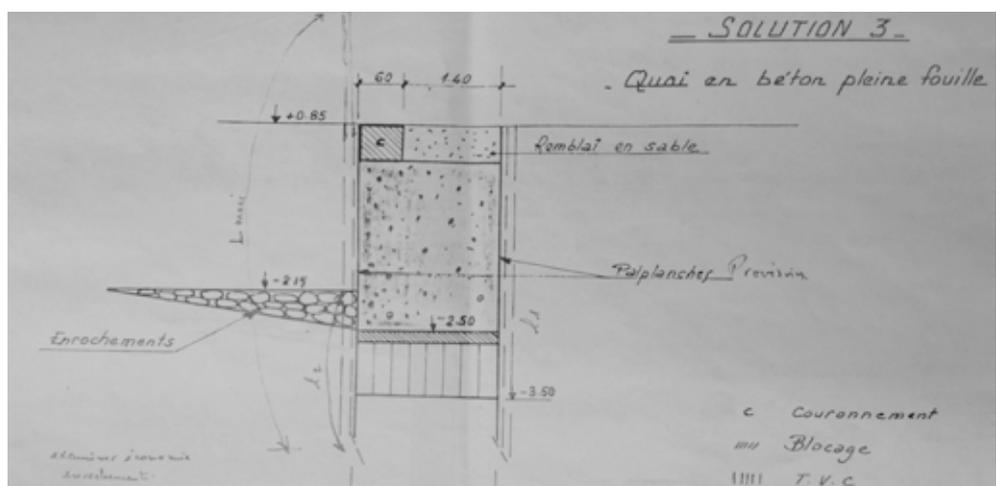
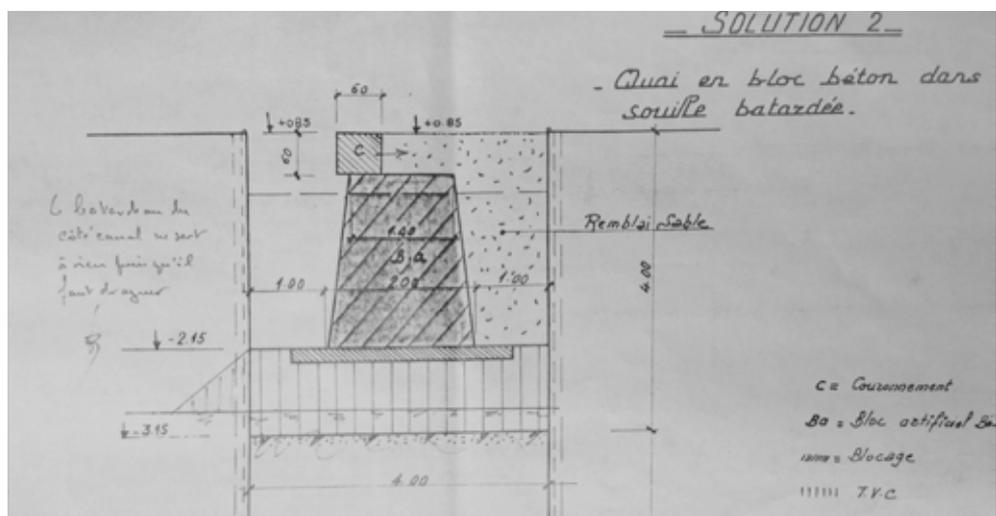
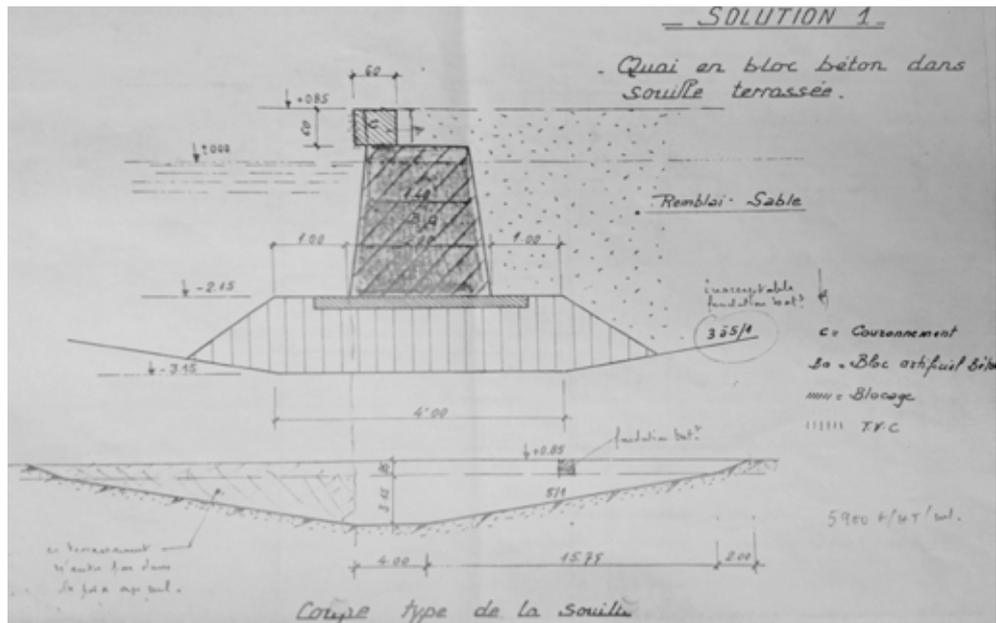
Croquis fait par l'agence François Spoerry sur le projet de Puerto Escondido au Mexique  
Source : **SPOERRY (François)**, *L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté*, page 86 et 89.

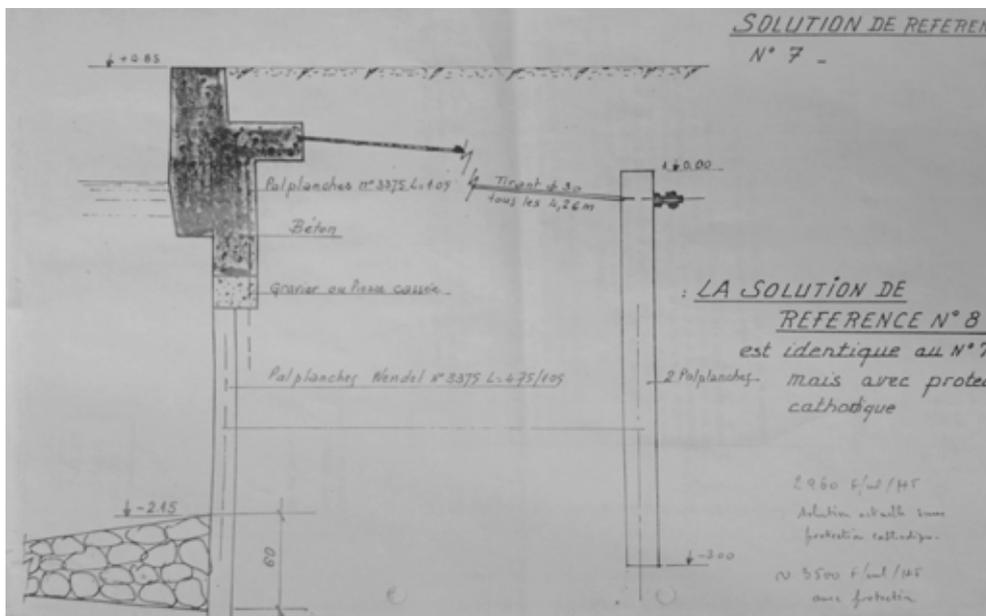
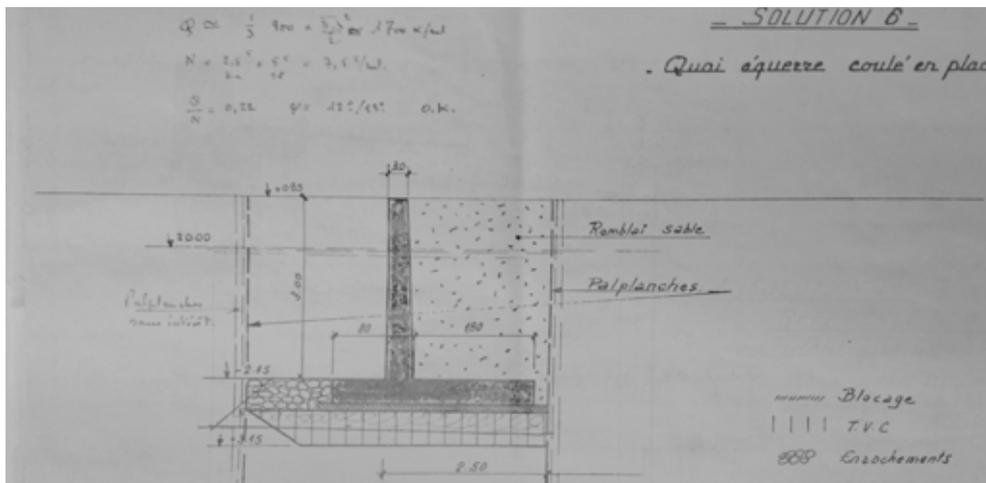
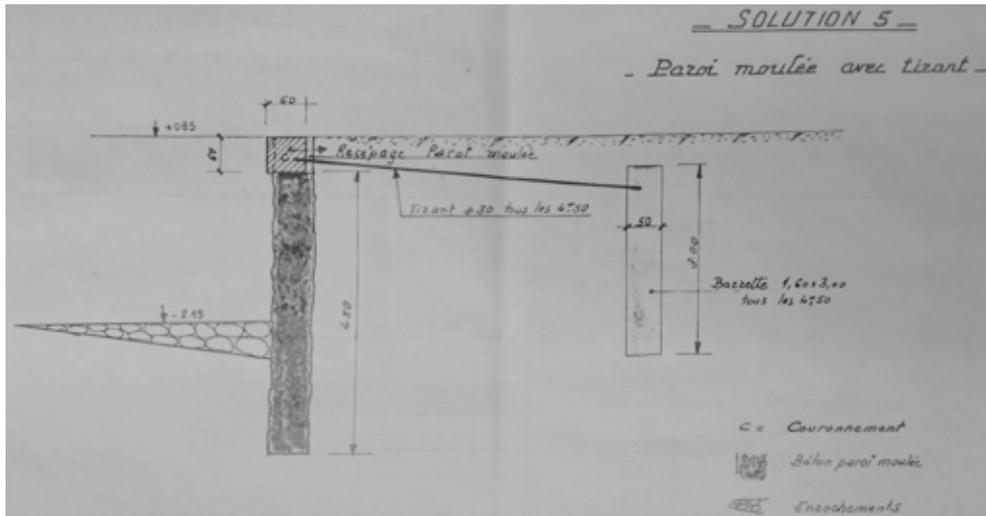
Aquarelles de Puerto Escondido dont le centre constitué d'un port en arc de cercle est conçu dans le style colonial mexicain. Le tracé orthogonal de son centre se place contre la cité lacustre

constituée de bras de terre plus aléatoires. La construction entreprise en 1886 sur un site entre des chaînes de montagnes et la mer de Cortez devait accueillir 200 000 habitants, mais elle reste non avancée à ce jour au vu des photos satellites visibles des dernières années.









ADRESSE POSTALE  
BOITE POSTALE 244  
06001 NICE-CEDEX

TELEPH. 56.25.25  
TELEX SPADANI 970083 F  
BIRPT 500 804 881 50017  
C. C. P. MARSEILLE 759-40 V

Monsieur GIRAUD  
BTM  
Le Mayoël  
Avenue Franklin Roosevelt  
83000 TOULON

17 DEC 1981

REFERENCE ETUDES RD/PA/DR/12.81.

LE 15 décembre 1981

CONCERNE QUAIS A PORT GRIMAUD

Monsieur,

Nous vous prions de trouver, ci-joints, les schémas des différentes solutions étudiées pour les murs de quai à - 2,15 ainsi que les descriptifs sommaires.

Les coûts estimés sont les suivants en valeur décembre 1981 :

- SOLUTION I	Quai en bloc béton non armé, exécuté dans une souille draguée	le ml HT	5 900 F
- SOLUTION II	Quai en bloc béton non armé, exécuté dans une enceinte palplanches provisoires	le ml HT	6 100 F
- SOLUTION III	Quai en bloc béton non armé, coulé dans une enceinte palplanches provisoires	le ml HT	<u>5 760 F</u>
- SOLUTION IV	Quai constitué par une paroi moulée béton armé fichée avec couronnement	le ml HT	6 750 F
- SOLUTION V	Quai constitué par une paroi moulée avec barrettes d'ancrage tous les 4,50 ml	le ml HT	6 550 F
- SOLUTION VI	Quai constitué par un mur équerre en béton armé, exécuté dans une enceinte palplanches provisoires	le ml HT	<u>5 500 F</u>

./.

SIÈGE SOCIAL: 22, AVENUE DENIS-SEMERIA - 06300 NICE

Nos factures sont payables dans Nice et les règlements par chèques n'opèrent aucune dérogation à cette attribution. Les Tribunaux de Nice sont seuls compétents même en cas de pluralité de défendeurs et d'appel en garantie.

De nombreux courriers et croquis à propos de problèmes récurrents se présentant dans chaque tranche de construction sont visibles dans les documents archivés à Colmar. Ici, une solution tente d'être trouvée pour répondre au problème des palplanches nécessitant une protection cathodique. Les courriers expliquent qu'il s'agissait de démontrer aux autres acteurs que la solution en béton

était incompatible.

Ces documents viennent compléter les procès-verbaux des réunions de chantier se développant sur une quinzaine de page à chaque rencontre hebdomadaire pour rendre compte de la complexité du chantier par son échelle et sa différence et aussi des soucis auxquels les équipes intervenant sur le projet ont été confrontées.



Exemple d'une plaquette descriptive des logements et de leur caractéristiques avec les plans des modules développés par Spoerry complétant une description détaillée de la ville vendue comme un pied à terre typique et reposant où laisser son bateau en toute quiétude.

**DESSCRIPTIF**

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES GENERALES DU BATIMENT**

**Grands-murs et maçonnerie :**

- fondations sur semelles ou sur poteaux jusqu'à la hauteur du sol
- créatures murs porteurs en béton de 0,25 m d'épaisseur
- planchers du type à corps creux sur vide isolé pour les sols de circulation, de type dalle pleine en béton armé pour les étages
- toiture dalle pleine en béton armé revêtue d'une imperméabilisation
- couverture en tuiles romaines, alternées aux toitures plates
- façades murs extérieurs de 0,30 m d'épaisseur en agglomérés de ciment ou briques à trous pleins avec vide d'air isolant, les façades extérieures forment un revêtement mural plastique donnant une protection très efficace contre les infiltrations et ruissellements d'eau
- cloisons intérieures en béton armé ou enduit au mortier de type rustique
- conduits de fumée et ventilation pour tous les locaux sanitaires, écarté réglementaire en vigueur

**Revêtements de sols :**

- carrelages et porcelains en terre cuite « rustique vernissée »
- dans les salles de bains et W.C., carreaux hexagonaux 5 x 5 en terre grise rouge.

**Revêtements muraux :**

- cuisine, carreaux de faïence de 0,20 x 0,20 ou carreaux vernissés rouge, noir ou vert
- salle de bains, carreaux de faïence de 0,15 x 0,15 ou 0,30 x 0,30 orientement vernissés de fabrication artisanale.

**Ménisseries - fermetures extérieures :**

**Ménisseries extérieures, en bois rouge exotique**

- fenêtres - portes-fenêtres à petits bois donnant des vitrages de différentes dimensions
- zozos d'entrée vitrés ou à panneaux incurvés
- fermetures par volet pleins ou pressés

**Ménisseries intérieures, en bois rouge de l'étranger**

- porte des chambres à panneaux à plate-bande de forme ovale
- porte de placard du type trapèze

**Quincaillerie**

- de type ancien ou traditionnel de première qualité

**Garde-corps :**

- en fer forgé ou bois, de style ancien par l'architecte

**Panoramas-ventilants :**

- galvanisés en tôle ou en alu, articulés en fonte, réglables horizontalement
- premier étage - protection d'eau chaude individuelle par chaudière haute température au propane

**Chauffage**

- individuel, de type traditionnel, avec circulation d'eau chaude isolée depuis la chaudière installée dans le sous-sol - radiateurs fonte
- mode de chauffage en tubes noirs, avec grille plastique entièrement encastrée

**Electricité :**

- installation entièrement encastrée avec distribution des câbles de points lumineux et prises de courant

**Télécommunications :**

- une prise TV sur réseau de télédistribution pour recevoir PARIS-Dans et 2ème chaîne et MONTE-CARLO
- raccordement téléphonique sur demande

**Peinture :**

- sur murs extérieurs, peinture émailée à deux couches
- sur murs et plafonds intérieurs, peinture vinyle à deux couches
- sur bois et fer, peinture glycérocellulose donnant un aspect brillant au soleil

**Equipements intérieurs :**

- cuisine : four-évier, vitre-rotule, meuble de rangement bas et haut, table, cuisinière à 5 feux, réfrigérateur de 230 litres, dans certains cas, machine à laver la vaisselle
- chambre pour les maisons individuelles : un lit à 2 couchettes équipées avec matelas Dunlopillo

**Quais :**

- béton chaque maison individuelle, quel qu'il soit, avec profondeur moyenne de deux mètres

**Parkings extérieurs :**

- pour chaque logement une place dans le parking situé à l'entrée du village

**Jardin :**

- idéal pour un jardin d'agrément aménagé et non cultivé

**PARTIES COMMUNES EXTERIEURES AUX IMMEUBLES**

**Voirie d'accès - trottoirs**

**Parking visiteurs**

**Espaces verts**

**Canaux :**

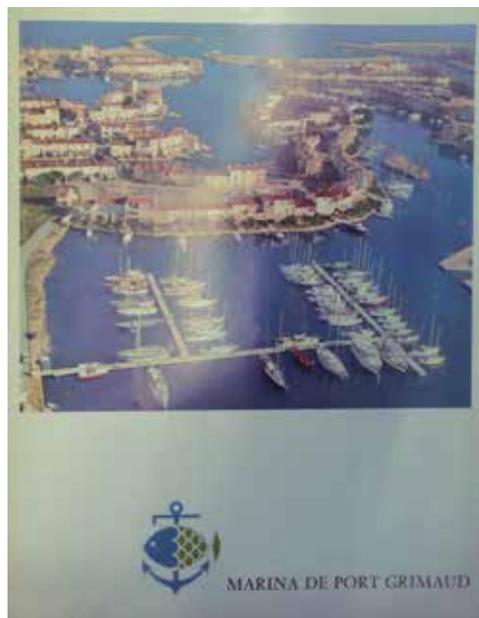
- profondeur minimale de 3 mètres en leur milieu et largeur minimale de 40 mètres

**Eclairage extérieur :**

- assuré par des canalisations, appliques et consoles de style

**Reseau divers**

- addition d'eau réalisée à partir du réseau de la Commune de GRIMAUD
- Gaz assuré par une station de propane réalisée par le GAZ DE FRANCE
- électricité assurée par un réseau de moyenne tension
- égouts - évacuation des eaux usées par un réseau collectif avec ponton de relèvement, les collecteurs sont une station d'épuration à oxygène dissous - les effluents sont rejetés à 300 m de mer, à 0,5 m de profondeur



**RENSEIGNEMENTS GENERAUX**

**DESSCRIPTIF**

PORT GRIMAUD est réalisé par la Société «ETUDE» Etudes Immobilières et Gestions pour le compte de la Société Geste Immobilière Port-Grimaud

Le projet a été conçu par François SPOERRY, Architecte d.p. l.g. et est réalisé avec la direction et l'assistance de l'Etude Technique Méditerranéenne et la maîtrise de la BECCOTEC.

Le financement français est assuré par la Banque de la Construction et des Travaux Publics - B. Place des Jumeaux - Paris (Seine).

**Structure juridique :**

L'acquisition des lots se fait par voie de cession de parts passives en faveur de Maître PERRIN à M. LUCHEZIE ou de Maître CONDROUËR à COCQUETTES.

**Plan de financement**

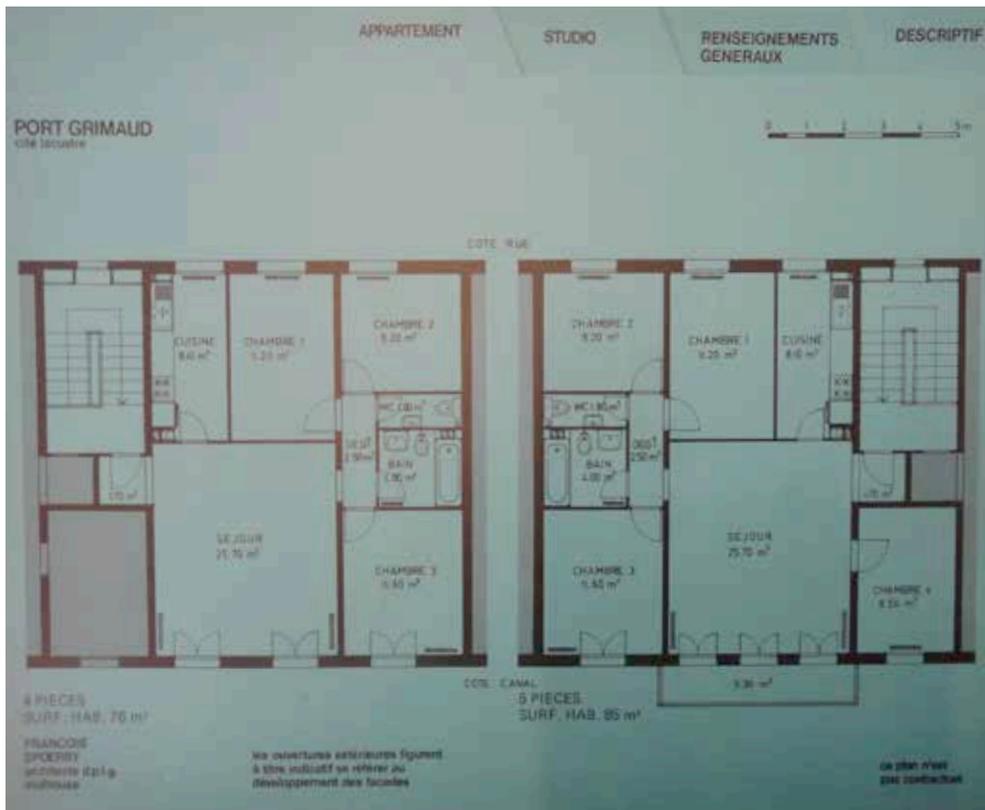
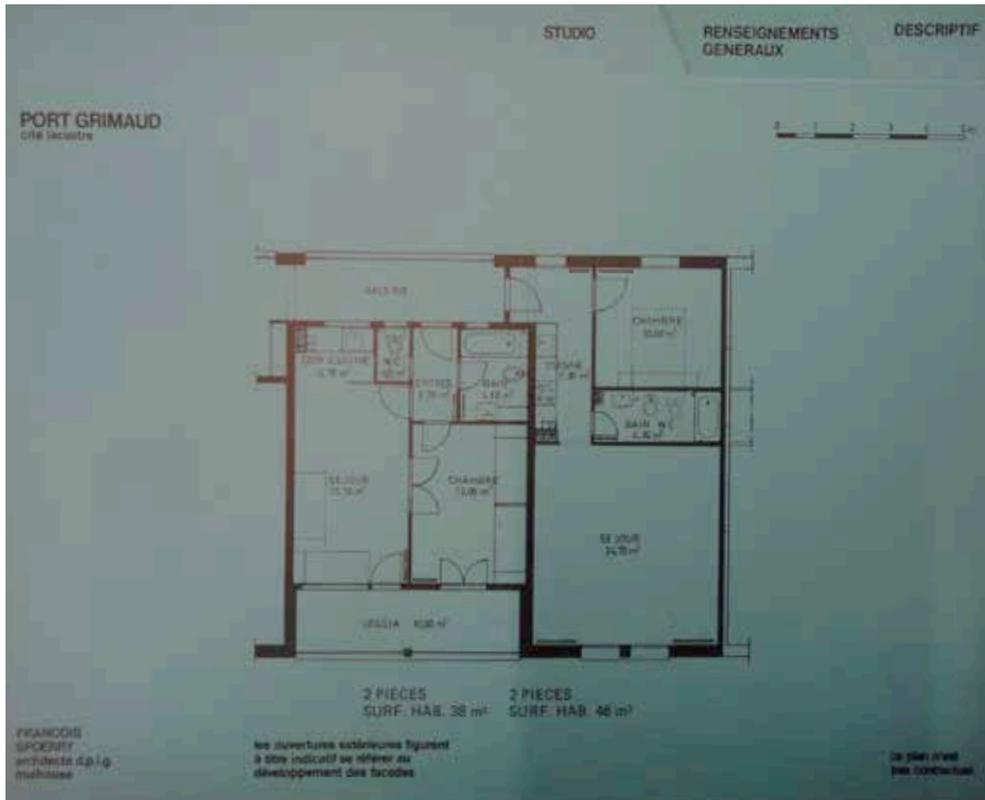
- 15% du prix de cession de parts au moment de la signature (avant de garantir)
- 35% à la signature de l'acte de cession de parts intervenant à la fin des livraisons, sous déduction du profit de garantie versé à la réservation
- 25% du montant versé à la fin du gros œuvre
- 25% du montant total au début de la pose des canalisations
- 10% à la livraison

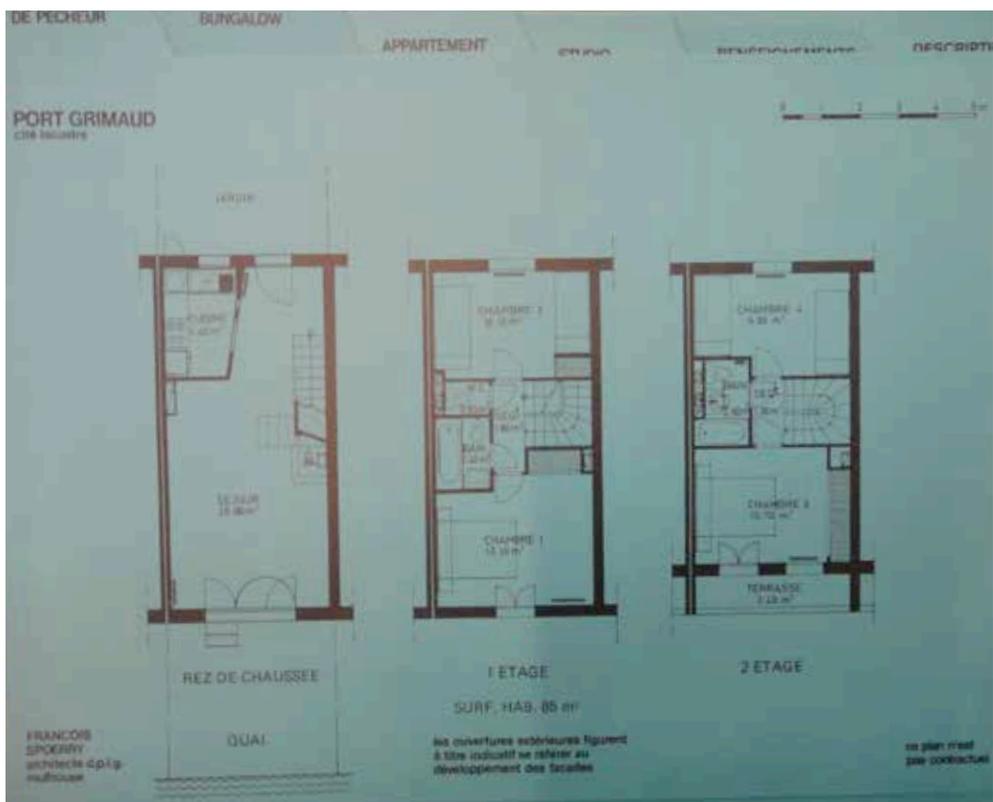
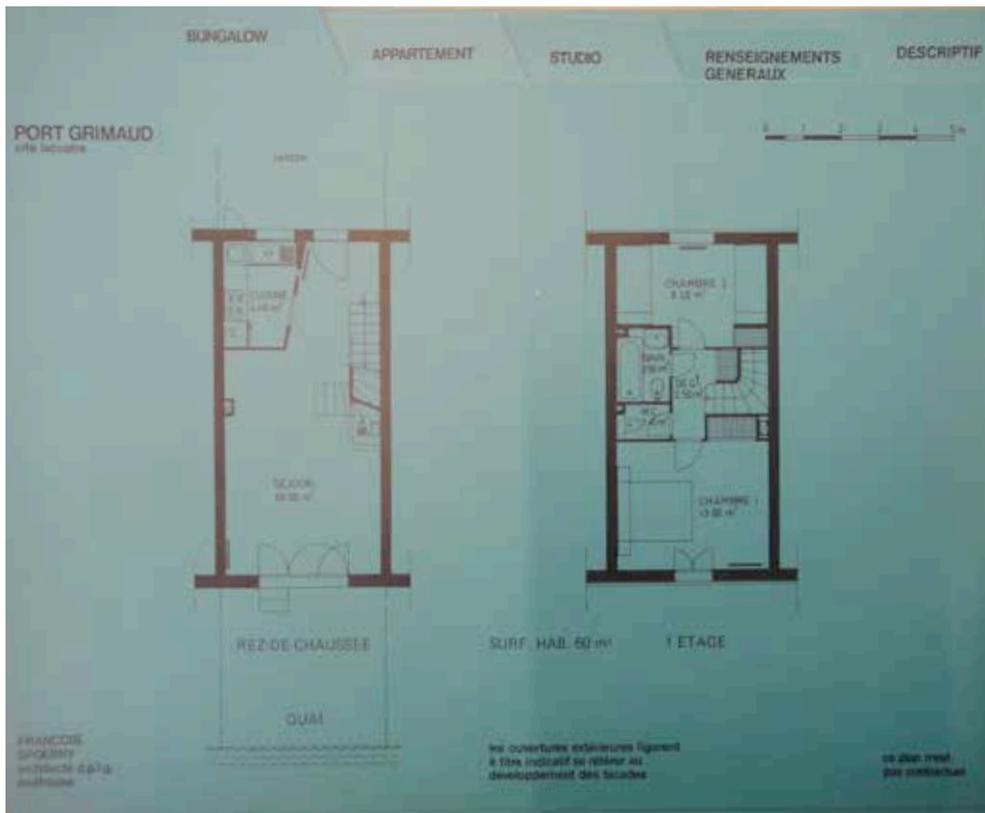
**Conditions de crédit**

Des prêts peuvent être obtenus auprès de divers organismes bancaires. La Banque de la Construction et des Travaux Publics octroie notamment des crédits aux conditions suivantes :

- 70% du prix d'acquisition en Résidence Principale
- 50% du prix d'acquisition en Résidence Secondaire (sous les prix de 3 à 10 ans)
- 70% du prix d'acquisition pour un Local Commercial (sous les prix de 3 à 14 ans)

Les maisons sont livrées entièrement terminées, toutes les prestations effectuées, la dalle et les salles de bains complètement équipées. De nombreux détails de décoration, tels que cheminées, les grilles et les battants des portes sont fournis par l'Architecte François Spoerry. Leur réalisation et leur importance ont été étudiés en fonction des dimensions et des caractéristiques de chaque maison et selon de l'air à l'air.







**L'accès à Port-Grimaud - réalisation d'un échangeur aérien sur la R.N. 98 avant l'été**

Après le pont sur la Gisle ouvert le mois dernier à la circulation par les services de l'Équipement, un nouvel ouvrage va apparaître l'année prochaine sur la R.N. 98 au niveau de Port-Grimaud : un échangeur.

Compte tenu de la poursuite du programme de la « Cité Lacustre » (avec Port-Grimaud II et III cela se situera autour de 1.500 logements) l'accès et la sortie à partir de la route nationale doivent naturellement être aménagés. C'est d'ailleurs là une exigence de la direction de l'Équipement et la procédure est fort avancée.

En effet, un dossier d'enquête d'utilité publique est ouvert à la mairie de Grimaud depuis le début du mois et restera à la disposition des personnes désirant donner un avis jusqu'au 19 courant.

Cette réalisation qui est à la charge des promoteurs de la « Cité Lacustre » est prévue pour un coût de 1.230.000 F (cette somme comprend les terrassements, ouvrage d'art, aménagements routiers et acquisitions foncières).

Le dossier d'enquête comprend également une procédure d'expropriation entamée à l'encontre de l'un des propriétaires riverains : la société Perruchini qui exploite une sablière et usine de matériaux. Cette société a en effet refusé de céder 2.582 m<sup>2</sup> de son terrain nécessaires pour le prix proposé au départ (15 F) étant entendu que sa parcelle est à vocation industrielle. Elle a fait une proposition à 85 F les mètres carré (plus des garanties), laquelle a été rejetée.

Mme Fiandino, membre de cette société explique : « Il s'agit d'une réalisation d'un demi-hectare d'emprise avec un ouvrage aérien de 7,40 m de hauteur ; nous avons pensé que d'autres solutions (passage souterrain ou système de feux colorés) auraient pu nuire beaucoup moins aux propriétaires riverains ».

M. Antoine Drutel, maire de Grimaud, nous indiquait que sitôt les procédures administratives terminées, la réalisation de cet échangeur serait entreprise, en principe avant l'été prochain.

Au sujet de la procédure d'expropriation, il nous précisait qu'elle a dû être entamée à regret mais que les exigences du propriétaire concerné sont appaues trop importantes aux techniciens.

*rice - Datin 11.12.75*

**PORT-GRIMAUD : un échangeur souterrain, c'est le souhait formulé par certains propriétaires expropriés**

Depuis le 1er décembre dernier et selon les termes administratifs, durant dix-neuf jours pleins et consécutifs, une enquête d'utilité publique et parcellaire est ouverte sur le territoire de la commune de Grimaud.

Cette enquête concerne l'expropriation des propriétaires de terrains, situés au lieu dit « Le Ginestel », « Saint-Pons-les-Môres » et « Faugaroute », en vue de l'aménagement du carrefour de Port-Grimaud et de la route nationale 98.

En effet, devant les difficultés de circulation observées durant la haute saison et surtout devant le danger que présente la traversée de la nationale 98, en venant de Sainte-Maxime, et pour se rendre à Port-Grimaud, la commune a décidé, en accord avec la direction départementale de l'Équipement, d'implanter un échangeur au carrefour de Faugaroute.

Devant l'impossibilité d'une entente amiable sur le prix du terrain, en particulier avec le propriétaire d'une carrière de sable, voisine du carrefour, le conseil municipal de Grimaud, par une délibération, en date du 1er août dernier, décidait d'entreprendre une procédure d'expropriation pour l'acquisition des terrains nécessaires à cet échangeur.

Huit propriétaires sont concernés pour une superficie d'environ un hectare et ces derniers ne sont pas d'accord sur cette implantation qui, selon eux, dégrade le site et leur cause préjudice sur le terrain.

Face à eux, les impératifs de prix, qui sont ceux du promoteur de Port-Grimaud.

En effet, selon la demande de l'Équipement, et compte tenu du fait que l'ensemble est exempt de taxe locale, ce dernier finance cet échangeur dont la municipalité est maître d'ouvrage.

Une fois réalisé d'ailleurs, l'ouvrage sera municipalisé, c'est dire que Grimaud sera propriétaire des terrains de l'échangeur et aura la charge de son entretien.

L'opération est estimée par la direction de l'Équipement à 1 million 230.000 et 400.000 F d'acquisition foncière et 830.000 F de travaux.

Compte tenu des impératifs techniques de mise hors d'eau de la chaussée, c'est d'ailleurs le problème de la submersion par les eaux de la Gisle, en sus des contingences de coût qui a fait écarter l'idée d'une réalisation souterraine, comme le souhaiteraient les riverains propriétaires, expropriés pour cet édifice.

Ce projet d'échangeur qui semble être le moyen de circulation, dans des conditions de sécurité et de fluidité optimum lors du rush estival, est mis à jour au moment même où dans le Golfe les esprits sont particulièrement axés sur les problèmes de protection des sites.

Par ailleurs, la décision d'expropriation prise par la mairie de Grimaud, est du fait des problèmes cruciaux que la région connaît pendant l'été et non pour spoliez les uns et avantager les autres.

L'intérêt général, les intérêts privés sont toujours en contradiction, surtout que l'on fait rentrer en ligne de compte des préoccupations d'ordre esthétique et pourtant...

Frédéric JAUBERT

*Le Provençal 17.12.75*

**A PROPOS DE L'ÉCHANGEUR DE PORT-GRIMAUD**

Au sujet de la réalisation de l'échangeur de Port-Grimaud, Mme Antoinette Demuth, conseiller municipal de Grimaud, membre de la commission d'occupation des sols nous écrit :

« Les problèmes de l'aménagement de nos communes ont été rendus si complexes depuis la parution du schéma d'aménagement Provence Côte d'Azur, que le désordre s'installe dès qu'une difficulté apparaît : chacun se croit victime des agissements de ses voisins et la confusion s'installe dans son propre entourage.

« Le vrai problème de l'échangeur de Port-Grimaud se trouve dans cette confusion depuis notamment que le GU des Maures n'a plus aucune existence, la soupape de sûreté qui nous garantissait encore est supprimée.

« Le conseil municipal de Grimaud avait fait un POS qui tenait compte des raisons vitales de la population, une délibération du conseil prise à l'unanimité le 7 décembre 1973 définissait les zonages, le POS étant conçu en parallèle avec le GU des Maures était souhaité par la population. Or, M. le préfet a refusé cette décision du conseil municipal. Depuis en commission on discute sur les espaces communaux, les forêts, les rivières, etc.

« Au cours du précédent mandat, il a pu être dit à des gens : vos terres se trouvent dans telle ou telle zone, ils l'ont cru, et on était de bonne foi en leur affirmant. Mais depuis ce temps le GU des Maures a été effacé et de ce fait les zones en question n'existent plus. Et les braves gens de chez nous se trouvent en leur discussion sur de véritables poudrières. Également ils ne comprennent pas ce qui leur arrive car déjà on applique dans les discussions les options du schéma Provence Côte d'Azur qu'on cherche à faire installer sur nos sols par le biais des plans d'occupation des sols (schéma refusé à l'unanimité par le Conseil général du Var il faut le rappeler).

« Les gens ne sont pas encore prêts à admettre, en l'aire de Saint-Tropez, que du moment que le schéma plus haut cité a décidé que nos terres sont en zones agricoles ou forestières, elles sont totalement dévaluées ce qu'il leur est difficile de percevoir.

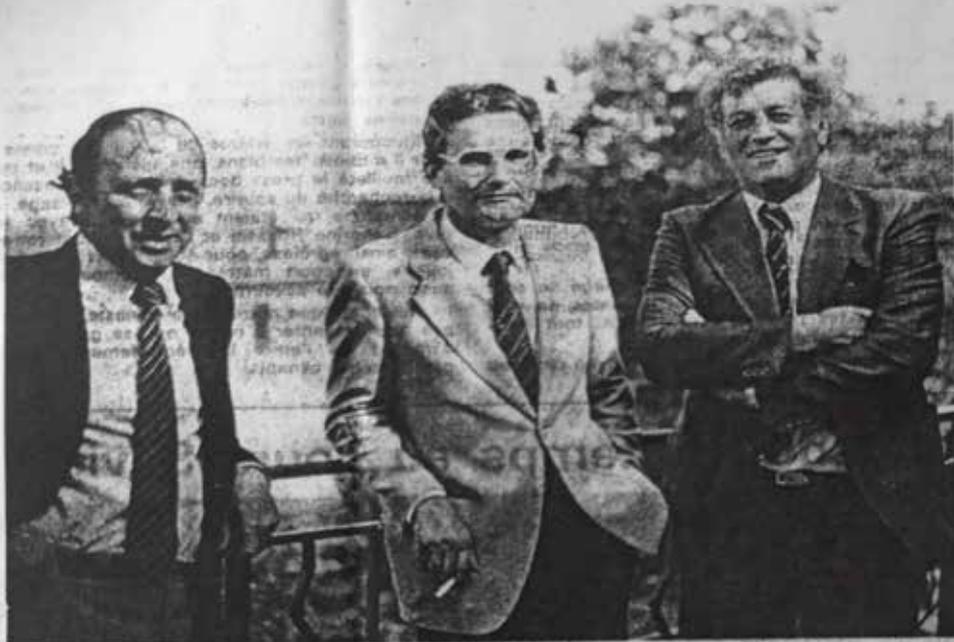
« Mais aussi, en conséquence, les expropriations tiendront toujours compte de cet état de chose.

« La seule chose rassurante pour le présent c'est que ces plans d'occupation des sols ne sont pas encore terminés. Sécurité précaire, car la loi veut qu'ils soient fait à une époque bien précise, il serait anormal que les élus dans ce travail restent subjugués par les intérêts de la commune prise comme unité et puissent faillir à leur devoir civique en se retournant contre la population qu'ils représentent serait impensable.

« Il faut donc les plans d'occupation des sols n'étant pas prêts, le schéma étant refusé, se relier tout simplement aux usages jusqu'ici appliqués et admis par tous.

Antoinette DEMUTH  
Conseiller municipal  
Membre de la commission  
d'occupation des sols

*Syros* *N-M 8/5*  
**Trente H.L.M. seront construites à Port-Grimaud**



MM. Bréhant, Nicoletti et Soldani.

(Ph. J.-L.G.)

La commune de Grimaud est l'une des rares à ne pas disposer à l'heure actuelle de logements sociaux. Or, cette lacune va être prochainement comblée. Une séance de travail a en effet réuni avant-hier en mairie le Dr Jean-Paul Bréhant, maire ; M. Nicoletti, président de l'Office public départemental d'habitations à loyer modéré, et M. Louis Soldani, directeur de ce même office.

Il faut savoir que la commune de Grimaud dispose de fort peu de terrains fonciers, ce qui constitue depuis longtemps un frein dans l'élaboration de projets de cet ordre. Un fait nouveau est cependant intervenu : il a été prévu, dans le cadre du permis de construire de Port-Grimaud III, que le promoteur mette à la disposition de la ville un terrain destiné à recevoir trente logements sociaux. C'est bien entendu de cela qu'il fut question et, selon le Dr Bréhant, plus rien ne s'opposerait

à la réalisation de ces H.L.M. qui s'élèveraient le long de la R.N. 98, une centaine de mètres après le pont qui l'enjambe lorsque l'on va en direction de la Foux.

« Nous voudrions essayer de faire quelque chose de qualité », devait-il nous préciser, « de manière à ce que ces logements se marient bien avec l'endroit et c'est pourquoi je souhaiterais que M. Sperry, l'architecte de Port-Grimaud, dessine ce projet ».

La construction de ces H.L.M. répond à deux préoccupations bien légitimes de la municipalité qui souhaite loger les jeunes Grimaudois sur la commune et réanimer ainsi le village. Leur attribution se fera bien entendu aux Grimaudois par le canal de la mairie bien décidée à maîtriser la location.

Cela dit, le municipalité voudrait ne pas s'arrêter là et

proposer d'autres logements sociaux aux jeunes encore plus près du village, mais le problème, sur lequel elle se penche avec sérieux, est de trouver un second terrain.

Ces articles de presse tirés de divers journaux et trouvés dans les archives de Colmar ont contribué à la publicité de Port-Grimaud et à sa connaissance régionale comme nationale. Ci-dessus un article du journal Nice-Matin datant du 8 mai 1983 détaillant l'intégration de logements sociaux dans Port-Grimaud III, la ville ne disposant pas encore d'H.L.M. à cette date.



*The office building, which will be located adjacent to the site, could have more than 500,000 square feet (85,000 square meters) of rentable space. Anticipated occupancy has not yet been established.*

*The hotel and office buildings are only two of the many additional facilities which will complement the Port Liberty residences. These two buildings along with the Yacht Club, Athletic Club, Race Center, landscaped walkway peninsula, and sculpture gardens will establish Port Liberty as the exciting and diversified "Gold Coast" community.*




**Hotel and Office Complex**

*A hotel and office complex is planned for Port Liberty.*

*The hotel—three hundred rooms, a restaurant, conference rooms, and more—will be the anchor to the site. It will sit at the entrance to the Race Center and will have a commanding view of the entire canal community, the Statue of Liberty, and the New York skyline. Discussions are currently being held with major American and European hotel operators. The completion date for the hotel should be in 1990. →→*





*Promenade dwellers have breathtaking views of the Statue of Liberty, the Twin Towers of the World Trade Center, Battery Park City and the fascinating activities within New York Harbor.*

*Some Promenade Residences have ground floor stopping arcades for daily needs, as well as boutique shopping. All residents will have indoor garage space.*

*Adjacent to the community is a conservation area for wildlife, which, when completed, will contain landscaped gardens, romantic gazebos, and walkways for jogging or promenades.*

*The Promenade Residences range in size from 710 square feet (66 square meters) to 3,025 square feet (280 square meters).*




**Promenade Residences**

*The Promenade Residences provide the most diverse living opportunities at Port Liberty, with a selection of one, two, three, and four bedroom apartments. The ground floor and penthouse residences are creatively designed duplexes. Most apartments have fireplaces and either traditional or french balconies.*

*The upper levels of the Promenade Residence buildings, which range in height from five to nine floors, provide the most majestic views of the entire Port Liberty canal city. Most →→*





*The Canal Residences face the Port Liberty canals and islands. Those on the lower floors have soothing views of waterside activities, while the upper floor duplexes enjoy panoramic views of the site, the Statue of Liberty, the Harbor and Manhattan.*

*Each Canal building has a charming Federal-period entrance. For the discriminating few, several Tower Canal Residences are offered. Each apartment in these octagonal shaped buildings has three exposures, two balconies and a fireplace. And the top two floors are custom-designed as penthouse duplexes.*

*All residents will have indoor garage parking. Private boatslips are also available.*

*The Canal Residences range in size from 750 square feet (70 square meters) to 3,850 square feet (358 square meters).*




**Canal Residences**

*The Canal Residences of Port Liberty range in size from one-bedroom homes to magnificent penthouses. Ground floor apartments have private porches and terraces. The top floor residences are duplex penthouses. Most apartments have balconies and fireplaces. →→*

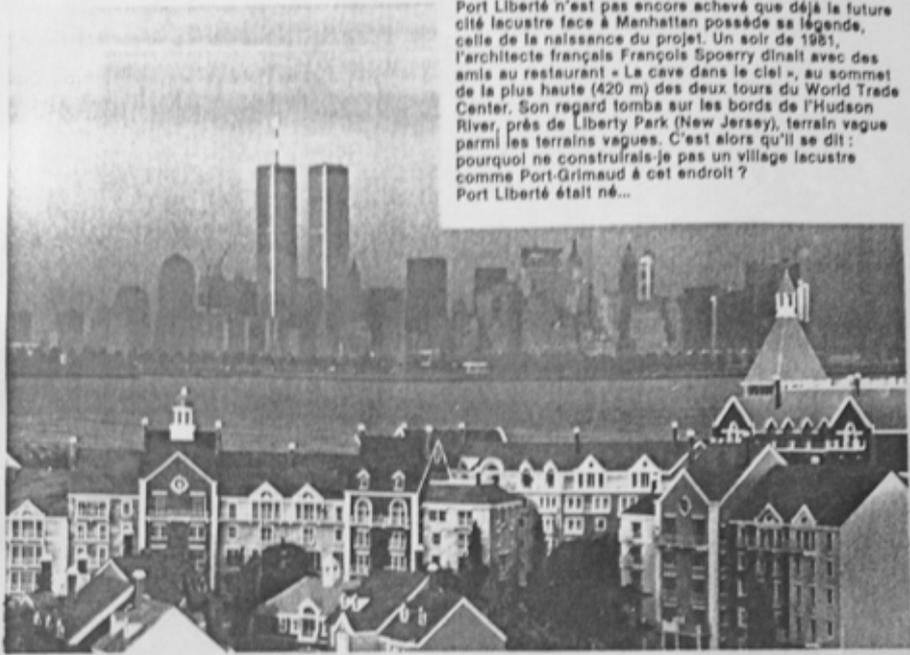





De nombreux articles ont fait état de l'avancement du projet de Port-liberté dans la presse Française ou aux États-Unis au fur et à mesure de son avancement. Il est possible de trouver dans les archives de nombreux articles pouvant retracer l'histoire du projet et des étapes qu'il a du traverser comme les changements politiques ou le concours...

ETRANGER

*Entrepreneur, Stapasian  
Avril 07*



Port Liberté n'est pas encore achevé que déjà la future cité lacustre face à Manhattan possède sa légende, celle de la naissance du projet. Un soir de 1981, l'architecte français François Spoerry dînait avec des amis au restaurant « La cave dans le ciel », au sommet de la plus haute (420 m) des deux tours du World Trade Center. Son regard tombe sur les bords de l'Hudson River, près de Liberty Park (New Jersey), terrain vague parmi les terrains vagues. C'est alors qu'il se dit : pourquoi ne construirais-je pas un village lacustre comme Port-Grimaud à cet endroit ? Port Liberté était né...

## FACE A NEW YORK : PORT LIBERTÉ

par André DEGON

**E**n fait plus prosaïquement, et cela n'enlève rien à son flair fabuleux, François Spoerry, qui n'est autre que le père de Port-Grimaud près de Saint-Tropez, cherchait depuis quelque temps un terrain pour construire face à New York. Après son échec de Port-Louis en Louisiane pour des raisons de marasme pétrolier dans le sud des États-Unis, il sentait qu'il y avait quelque chose à faire à New-York. Avec son ami John Tex Mc Crary, le fameux conseil en relations publiques d'un bon nombre de présidents des États-Unis et de grosses sociétés, ils sillonnèrent la côte est de l'État de New Jersey. Il faut dire que toute cette rive

de l'Hudson n'est qu'une succession d'usines désaffectées, de bidonvilles, de jetées rouillées. Il faut dire également que depuis trois ans, cette côte commence à attirer un grand nombre de promoteurs et risque de devenir dans quelques années la « Golden coast ». François Spoerry est sans doute un des premiers à avoir compris tout le parti que l'on pouvait tirer d'un tel emplacement. Autre raison qui n'est pas des moindres : le coût de la construction, le prix des terrains et des appartements à Manhattan. Un trois pièces-terrasse de 70 m<sup>2</sup> à Upper East Side coûte la bagatelle de 4 millions de francs ; même en dollars ça fait cher. Et puis du ter-

rain, il n'y en a plus beaucoup, la fameuse presqu'île n'est pas extensible. « La barrière, c'était le fleuve, explique François Spoerry, 72 ans. Personne n'a jamais voulu prendre le risque de construire de l'autre côté de l'Hudson. »

### Un village lacustre sur l'emplacement des anciens docks

Lorsqu'il visite les 70 ha du futur site de Port Liberté, François Spoerry a le coup de foudre. Depuis ce terrain en friche qui appartient pour partie à l'armée, pour partie à la municipalité de Jersey City, on a une vue fabuleuse sur le sud de Manhattan et la statue de la Liberté : la rencontre entre deux Mulhousiens, Spoerry et Bartoldi. C'est là, sur l'emplacement des anciens docks où appontaient les fameux « liberty ships » qui faisaient la navette entre l'Amérique et l'Europe pendant la Seconde Guerre Mondiale qu'il construira à l'image de Port-Grimaud son village lacustre. A l'image, mais dans le style traditionnel « nouvelle Amsterdam » comme pouvait l'être New-York avant d'être New-York. Petites maisons et petits immeubles environnés de canaux.

44

« New-York, c'est très bien pour travailler. Mais je prétends que l'on ne peut pas vivre dans les tours. Regardez ce qui s'est passé en France après-guerre, cette « sarcellisation », ce béton vertical sorti du sol. A mon avis, le grand responsable, c'est Le Corbusier et les architectes qui ont suivi ses idées. Ma génération, celle de mes confrères, a cassé les paysages. Les HLM sont une véritable provocation contemporaine. Je reste persuadé qu'il y avait autre chose à faire, et qu'on ne peut élever les gens qu'au niveau du sol. Les tours sont des foyers évidents de délinquance. Les villes nouvelles sont une aberration. Je pense que le XXI<sup>e</sup> siècle verra une urbanisation faite de maisons individuelles, peu chères, avec des infrastructures pratiques du style actuel résidentiel avec un jardin pour tous. Les architectes français sont tous des artistes avant d'être praticiens ou concepteurs. Mais les habitants doivent aussi se sentir bien dans une habitation. L'eau sera de plus en plus prise en compte dans les concepts architecturaux. Etre architecte, c'est créer un décor, sans négliger la tradition ni la rayer d'un coup de crayon comme le fit Le Corbusier. L'architecte ne peut pas proposer pour ses contemporains des concepts d'habitats destabilisants du style « Star War ». L'eau doit avoir sa part dans le décor. Elément de calme, ludique, elle joue un rôle important dans mes projets ». L'idée était excellente : habiter à New York, ou presque, à 15 mn du quartier des affaires, et tous les soirs, prendre son drink face à la grande métropole, un œil sur son bateau, l'autre sur la statue de la Liberté.

### Un ensemble dispersé sur 70 ha... et 7 km de canaux artificiels

Pour mener à bien le projet face aux autorités de Jersey City, trois leaders avec trois tâches bien définies : Spoerry pour la défense de son projet, Tex McCrary et ses relations pour expliquer aux « politiques », et Paul Bucha, qui, à 42 ans, « pèse » 10 millions de dollars, le financier. Autour de ces trois chevilles ouvrières, deux autres hommes qui ne sont pas sans importance par le poids de leurs relations financières : Ferdinand von Bismarck, petit fils du célèbre chancelier et créateur du complexe de Marbella, et Pierre Barrier-Labouchère, un promoteur Suisse. A eux cinq ils mettront trois ans avant d'obtenir toutes les autorisations et le financement du projet. Coût : 700 millions de dollars pour 1679 logements (275 maisons individuelles de 2 à 4 étages, 1404 appartements de 1 à 4 pièces, 9 étages maximum). L'ensemble dispersé sur 70 ha, avec 600 anneaux

d'amarrage sur 7 kilomètres de canaux artificiels. Paul Bucha, président du groupe connaît bien le milieu dans lequel il évolue et les contraintes qui en découlent : « Au début, lorsque François (Spoerry) a proposé son projet au maire de Jersey City, celui-ci fut conquis. L'idée était juste. Personne n'y avait pensé. Nous étions assis sur un marché sans le savoir. A tel point que découvrant la valeur de son terrain désaffecté, le maire organisa un concours après que nous ayons pris une option, le droit de préemption devant revenir au meilleur projet. Sur 14 projets, ce fut celui de François, l'initiateur, qui fut retenu. Pendant trois ans, nous avons bataillé franchement, clairement. A cause de l'intérêt que suscitait le projet, les prix montèrent de 100 F/m<sup>2</sup> à 400 F. Nous avons payé. Nous avons des réunions régulières avec le conseil municipal de Jersey City, et je peux vous dire que François Spoerry, à la différence des entrepreneurs américains qui généralement envoient leurs avocats pour discuter, a payé de sa personne : expliquer, convaincre, revoir certains aspects. Les problèmes d'environnement par exemple : dans le projet initial, le canal d'accès à Port Liberté devait être creusé perpendiculairement à la côte, face à la statue de la Liberté. Pour éviter de bouleverser

comme vous en France. Ils ont besoin de voir, même s'ils payent plus cher. Mais croyez-moi, le bouche-à-oreille commence à fonctionner », ajoute Paul Bucha. Pour une habitation trois fois moins cher qu'à Manhattan, on vous offre en plus la qualité de vie et la vue sur « Big Apple » depuis votre living-room. L'équivalent d'un trois pièces français de 110 m<sup>2</sup> coûte 1,6 million de F, une maison de 160 m<sup>2</sup>, 2,8 millions de F ».

François Spoerry a voulu des constructions traditionnelles. « J'aurais voulu, dit-il, pouvoir faire travailler des corps de métier français sur ce projet, car nous avons en France d'excellents entrepreneurs, mais le protectionnisme aux Etats-Unis est tel que ce ne fut pas possible. Les syndicats sont également puissants. Je le regrette car nous avons eu des problèmes de délais, de savoir-faire sur des constructions classiques, traditionnelles. Maintenant tout est réglé, et nous avançons à raison de 30 unités par mois. Les meilleurs matériaux sont employés, beaucoup de bois massif, de la construction à l'euro-pennée ».

### A Port Liberté, tout sera conçu pour le bien-être des quelque 6000 habitants

Il sera facile de rejoindre New York par la route (Holland Tunnel), par métro (navette jusqu'à la station d'Exchange Place, et 3 mn jusqu'au World Trade Center). Enfin, par Ferry privé entre Port Liberté et Battery Park (Manhattan sud). Yacht club, restaurants, boutiques, clubs de remise en forme, piscines, tennis, marinas, port de yachts... rien n'est oublié. Même chose pour la sécurité : câble TV, puces sur les voitures de propriétaires permettant de franchir la grille d'entrée et ouvrant automatiquement la porte du garage privé. Un ordinateur domestique gèrera dans chaque habitation la température, l'air conditionné, la présence d'éventuels intrus...

Le groupe s'attend à faire un chiffre d'affaires de 800 à 900 millions de dollars. Si tout va bien, une deuxième grosse tranche de travaux sera entreprise au-delà du village, et portera le coût total de l'opération à 1 milliard de dollars. Objectif de cette tranche : construire un golf de 12 trous, un hôtel de 300 chambres, des bureaux, des grandes surfaces de commerce...

Il aura fallu l'œil et l'intuition d'un architecte français pour faire offrir l'Hudson aux New-yorkais, leur offrir une qualité de vie qu'ils ne soupçonnaient peut-être pas. Mais il est vrai que les Français ont souvent aidé les Américains en architecture. Washington en est un bon exemple avec L'Enfant. ■



François Spoerry et Paul Bucha, heureux parents de Port Liberté

l'écosystème du littoral, point de passage des oiseaux migrateurs, l'entrée a été déplacée plus au sud, près du futur yacht club ».

### 1<sup>re</sup> tranche au printemps 88

En septembre 1983, le groupe Spoerry a toutes les autorisations et permis de construire. Le financement est assuré à 50 % par la City Federal Saving Bank of New Jersey, à 50 % par des intérêts privés. La première tranche de 363 unités sera terminée au printemps 1988 (coût : 150 millions de dollars), le projet total fin 1992. Déjà, 200 habitations sont achetées, à 90 % par des habitants du New Jersey. « Les New-yorkais n'ont pas l'habitude d'acheter sur plan

Les journalistes se montrent souvent éloquent face à la réussite d'un architecte français qui n'avait alors pas comme ambition de s'expatrier mais qui a eu l'opportunité grâce au succès de Port-Grimaud.

Ce premier projet a amené de nombreux hommes politiques à vouloir de telles habitations sur leurs côtes pour les valoriser et faire affluer le tourisme mais aussi booster l'attrait de leurs villes comme destination pour les fans d'activités maritimes.

## Un « Port-Grimaud » au cœur de New York

A douze minutes de Manhattan, en plein cœur de New York, l'architecte François Spoerry, créateur de Port-Grimaud, lance un complexe « pieds dans l'eau », sur 200 000 mètres carrés, soit 2 000 logements, moitié en maisons individuelles (de 300 000 à 500 000 dollars), moitié en appartements (150 000 dollars).

Ancien poste d'avitaillement des Liberty ships pendant la Seconde Guerre mondiale et demeuré vacant depuis lors, ce site exceptionnel, à Caven Point, sur Jersey-City sera baptisé Port-Liberté (en français). La première tranche de travaux sera inaugurée au printemps 1986, dans le

cadre des cérémonies du centenaire de la statue Bartholdi.

Même idée directrice qu'à Port-Grimaud : intégration au site (les résidences abriteront un modernisme de conception à toute épreuve - dont celle de l'insécurité new-yorkaise - derrière de classiques façades Nouvelle-Angleterre) et anneau d'amarrage pour bateau à la disposition de chaque propriétaire.

Père d'un projet identique sur le lac Pontchartrain (1 800 logements « lagunaires » à une heure de la Nouvelle-Orléans et de Baton Rouge), l'architecte français a vu son dossier retenu sur quatorze plans-masse soumis au choix des autorités new-yorkaises.

H. H.

URBANISME

# Un Français va construire Port-Grimaud à New York

François Spoerry, inventeur des cités lacustres modernes (dont justement Port-Grimaud) est en train d'aménager «Port Liberty», sur l'Hudson, à douze minutes de Wall Street

Un Américain construisa peut-être une pyramide de verre dans le cour carré du Louvre. En attendant un Français, François Spoerry, s'installe, les pieds dans l'eau, en face de Manhattan. Construire une cité lacustre dans le baie de l'Hudson est en effet le pari ambitieux de cet architecte qui espère avoir achevé son projet pour le centenaire de la statue de la Liberté en 1986.

Sept heures trente : John Waterproof embrasse sa femme qui s'affaire autour du breakfast dans sa cuisine. Par la fenêtre John aperçoit au loin les gratte-ciel aux crocs d'acier qui hérissent la presqu'île de Manhattan. Sur le canal, quelques « vaporettes » s'éloignent, pressées, vers la cité des affaires. En face d'autres maisons comme celle de John, « des maisons classiques, fin du siècle dernier » qui ressemblent aux demeures des pionniers des ancêtres de John qui s'étaient installés dans la banlieue de Boston.

Huit heures trente, John s'arrache à sa rêverie, dit au revoir à sa femme, prend son cilté par précaution — la météo prévoit une mer difficile pour ce soir — et son attaché-case imperméable sous le bras et se dirige d'un pas alerte vers le ponton. À côté de son Riva, amarré là, se balance le petit canot à moteur de son fils. John s'installe aux commandes de son bolide ; après une manœuvre adroite pour sortir du port, il prend le large et file vers Wall Street... Douze minutes de traversée pour rejoindre son bureau situé dans une des tours... Douze minutes de traversée, matin et soir, pendant lesquelles John Waterproof savoure son bonheur d'être un homme riche, propriétaire à « Port Liberty ».

## Port-Grimaud à Jersey City

Ce pourrait être le scénario d'un film publicitaire pour le grand projet « Port Liberty » que l'architecte français François Spoerry est en train de mettre sur pilotis. « Un jour par hasard, je déjeunais au restaurant de la tour du World Trade Center. De là, on a une vue plongeante sur la rive ouest de l'Hudson, sur l'Etat du New Jersey et sur des terrains vagues en bordure du fleuve. Ces terrains, m'a-t-on dit, servaient anciennement de gare de triage », dit François Spoerry, fils d'industriel, né à Mulhouse, passionné de mer et d'architecture et créateur de la première cité lacustre française, Port-Grimaud, en 1966. L'idée a ainsi germé d'exploiter ces quatre-vingts hectares en friche appartenant à la ville de Jersey City. « Grâce à des amis américains et à leurs efforts de lobbying, j'ai réussi à convaincre la municipalité du bien-fondé de ce projet. »

La municipalité convaincue lance un concours : quatorze architectes se présentent dont un Français qui remporte la palme avec sa maquette



« Port Liberty » : en face de la statue de la Liberté

de cité de 1 800 logements les pieds dans l'eau. La maquette s'inspire fortement de celle de Port-Grimaud. « A une différence près : ces habitations seront des résidences principales », explique François Spoerry. Cuisines plus spacieuses... Une salle de bains par chambre... Un ordinateur par maison... Bref, une résidence luxueuse qui coûtera entre 300 000 et... un million de dollars. « Notre clientèle sera essentiellement composée d'hommes d'affaires qui travaillent à Wall Street. »

A ce prix-là, les habitants bénéficieront aussi des équipements publics construits sur le canal principal : « Salles polyvalentes, musée de Port-Liberty, grande salle pour la célébration des cultes », explique l'architecte... et des boutiques trois étoiles. « J'aimerais que cette communauté garde une connotation européenne. »

Se souhaite de très grands noms, comme Hermès, viennent s'installer là », ajoute-t-il, espérant attirer un à deux millions de visiteurs. Si Spoerry a été choisi c'est en partie parce que les Américains connaissent ses réalisations. Port-Grimaud bien sûr, mais aussi la cité lacustre de Port-Louis en face de la Nouvelle-Orléans. « C'est une marina avec un club nautique, un hôtel et des appartements », dit l'architecte. Ce projet de Port-Louis d'un milliard de dollars, financé par une banque locale, a été livré cet hiver. François Spoerry a aussi été chargé par le gouvernement mexicain de construire une ville de 30 000 habitants sur le golfe de Californie, à Puerto-Escudido. « Ce sera une ville de villégiature pour ceux qui habitent la Californie. » C'est dire que François Spoerry maîtrise bien les techniques de constructions lacustres.

Mais son succès repose aussi sur son respect des traditions locales. « Il ne faut pas déraciner les styles. Je con-

sidère qu'il faut rassurer les gens. Je ne cherche pas à créer un style mais plutôt un décor. Je m'attache plus à l'intérieur qu'à l'extérieur. Je laisse à d'autres le soin de créer en architecture », explique-t-il un peu amer, peut-être du manque d'attention que son pays lui a consacré. Spoerry aime à dire qu'il ne se prend pas au sérieux et que l'architecture devrait faire de même. Cela ne l'empêche pas d'espérer secrètement que « Port-Louis soit le couronnement de sa carrière ».

## Un projet de 600 millions de dollars

Deux cents millions de dollars d'investissements initiaux pour l'achat des terres, constitution d'une société dont le capital appartient pour moitié au groupe Spoerry et par moitié à la municipalité, les structures sont en place pour que « Port Liberty », un projet de six cents millions de dollars, s'étalant sur six ans, voie le jour.

François Spoerry, qui a dû battre en brèche la résistance des écologistes pour obtenir le permis de construire, espère que les premières constructions seront prêtes à temps pour l'anniversaire de la statue de la Liberté en 1986.

Il y a des chances pour que le projet Spoerry soit bien accepté des Américains : justement, le maire de New York, Edward Koch, préside à l'ouverture du quartier du South Street Seaport au sud-est de la ville et milite en faveur de la réhabilitation du port de Manhattan. Sans doute aussi le projet Spoerry risque-t-il de créer des remous. Il faudra par exemple concevoir une structure d'accueil... pour que John Waterproof puisse amarrer son Riva au quai A, à proximité de « sa » tour sans perdre plus de temps.

Pascal RICHARD

L'ALSACE NO 2 SARDI 15 OCTOBRE 1983

société



## François Spoerry: aujourd'hui l'Amérique!

### L'étonnante aventure de l'architecte mulhousien qui va construire une cité lacustre dans la baie de New York

Une ville intégrée harmonieusement logements, commerces et bureaux s'édifie sur le terrain militaire de Jersey City (ci-dessous).



Qui ne connaît pas Port-Grimaud, ce village mulhousien érigé des marécages dans le fond du golfe de Saint-Tropez? C'est toute l'œuvre et l'histoire de François Spoerry, bouleversé un jour qu'il était enfant, par une maquette de cité lacustre exposée dans un musée. Des années après, lorsqu'il voit les terres dévolues et les marais de Gismaud il dira: «J'eus alors brusquement, en multipliant l'échelle de ce panorama pourtant peu engageant, une véritable révélation de l'œuvre à laquelle j'allois vouer ma vie: à la place du misérable plan d'eau, un immense bassin reflétant le ciel, au lieu de ces bords sablonneux où les roues des camions avaient creusé de profondes ornières, je voyais des quais bien nets. Tout un village de petites maisons de pêcheurs en peuplerait les rives où viendraient s'amarrer des voiliers.» C'était en 1962.

Le renouveau de la petite Venise des Maures est devenu international.

Aujourd'hui, vingt et un ans après, cet architecte mulhousien qui a aussi élargi dans sa ville natale le Tour de l'Europe (110 m de hauteur) avec à son sommet le premier restaurant panoramique et pivotant de France, les ensembles Pierrefontaine et Erdemurt, et qui est l'auteur de nombreux projets à l'étranger: Espagne, Sardaigne, Porto Rico, Golfe persique, Égypte, etc.) va imposer sa marque outre-Atlantique, dans cette mégapole qu'est New York.

Sur 75 hectares, ce rêve américain inspiré par la logique naturelle des sites que par une évidente architecturalité va créer une cité lacustre dans la baie de l'Hudson et réconcilier avec l'eau les New-Yorkais, coupés de l'océan par des docks, des entrepôts, des voies de chemins de fer, jadis après 1850 de la révolution industrielle.

Près de 100 ans après la création de la statue de «La Liberté éclairant le monde» par le Colmanen Bartholdi, c'est un autre Alsacien qui place le génie de la France dans le vitrine de l'Amérique.

Jersey City Vision

N.Y. TIMES (REAL ESTATE SECTION - FRONT PAGE)  
Nov. 20, 1983.

## Houses Along Canal Network



Like other Hudson River towns working hard to rebuild, Jersey City has looked to its waterfront as prime territory for new development.

For a project that may be the most ambitious planned so far by the municipality, Jersey City recently selected a French development organization, the Spoerry Group, to develop a mixed-use project for a site of more than 100 acres at Caven Point. The head of the group is François Spoerry, a French architect known best for the waterfront communities he has built in Europe. The Ehrenkrantz Group will be the architects of the project.

To be known as Port Liberty, the waterfront community will be a mix of about 2,200 units of housing, 750,000 square feet of commercial and office space, a 500-room hotel and 2,000 marina slips.

Plans call for the new community to be built on a man-made estuarial-canal system. According to a spokesman for the developers, an excavation method of construction will be used to build the canals rather than landfill.

The Spoerry Group's master plan for Port Liberty has been accepted and Jersey City and the developer are now finishing up the details required for state and Federal approval.

By Shawn G. Kennedy



Dans le grand *New York Times* en même temps que dans le journal régional *L'Alsace*, le projet de Port-Liberté est mis en avant comme un projet ambitieux de ville sur l'Hudson river dont le concept est importé directement de France par le *Spoerry Group* dont François Spoerry est à la tête.

## 'GOLD COAST' Leaders hail transformation of the Hudson waterfront

By AL FRANK

Billing it as "the most valuable real estate in the nation," business leaders and land developers gathered in Jersey City yesterday to get a close-up look at residential and commercial construction that is transforming the Hudson waterfront into New Jersey's "Gold Coast."

While construction has been started at only a few of some 13 projects stretching along 18 miles from the George Washington Bridge to Bayonne, they collectively represent a \$3 billion investment in private and public funds, officials said.

Yesterday's event was sponsored by Public Service Electric & Gas Co. Noting that the utility has long been involved in promoting the benefits of housing in New Jersey, PSE&G's chairman said a focus on the development boom was long overdue.

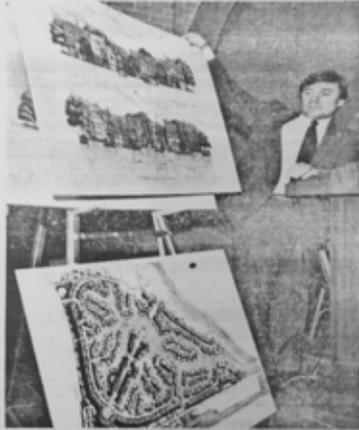
"It's such a dynamic area and so many groups are involved," said Harold W. Sidel.

The construction will mark a dramatic transformation for the 2,500 acres of waterfront, "once a deteriorating region covered with abandoned rail yards and under-utilized factories," said John H. Madlocks, PSE&G's general manager for area development.

One of the advantages of locating in the area is the \$5 to 75 percent differential in electric charges between the two states. Robert Franklin, a PSE&G vice president, said that differential is expected to continue primarily because the company insists its power lines overhead while Con Edison's are underground.

"I won't say our rates won't go up but I'm sure Con Ed's will too," Franklin said. He also noted that PSE&G anticipates no problems providing the additional power that will be needed to serve the area since the utility's Hope Creek nuclear generating station is fully on line.

Rather than detaching from New York, Burden H. Putnam, commissioner of the Jersey Department of Commerce, said the development "represents a potential victory not just for New Jersey but for the whole New York and New Jersey metropolitan region."



Paul W. Bucha, a director of the Sperry Group, describes plans for the 120-acre Port Liberty residential-commercial development.

The New Jersey projects "are being matched by many important and innovative developments on the New York side of the Hudson River as well and that's just as it should be," Putnam

continued. "The point is that both of our states are in the same boat, regionally, and we'll have to reach each other in cooperation, rather than competition, if we are to maintain our collective boat."

er ship in such realms as shipping, commerce, finance and manufacturing."

Following Putnam's remarks, representatives of the various projects gave thumbnail sketches of their plans and construction timetables.

Those on which construction has already begun include:

**Harborside Financial Center**, a \$400 million mixed-use facility at Exchange Place in Jersey City. Developers David M. Frommer and Michael W. Sonnenfeldt said leases totaling 810,000 square feet of space have already been signed. The leases represent \$160 million in capital commitments at the former warehouse, once operated by the Pennsylvania Railroad, that is being converted into office and retail space.

**Port Liberty**, the developer of Liberty Harbor North, located on the Tide Water Basin in Jersey City, said the first 350 housing units at the residential-commercial development should be ready for occupancy next summer. In all, some 2,500 units are contemplated along with 433,000 square feet of commercial space, a 200-slip marina and a hotel.

**Holland Tunnel** in Jersey City. Thomas F. Demagala, a vice president of the Glimcher Co., said contracts have been signed for road construction. In 10 years the development will include 3,000 housing units, 1 million square feet of retail space, 4 million square feet of office space and 1,200 hotel rooms.

A number of other projects are nearing the groundbreaking stage.

Among them is a mixed-use development involving 347 acres in Weehawken. One of the principals in the project is trucking magnate Arthur Imperatore, who lent his 150-foot yacht to yesterday's festivities so participants could get a close-up view of the areas under development.

Also, Paul W. Bucha, one of the directors of the Sperry Group that is developing Port Liberty, said permits are pending that will allow construction to begin on that 130-acre parcel that will include some 2,000 housing units, marinas, a hotel and office space.

### Portrait

# François Spoerry bientôt aussi célèbre que Bartholdi ?

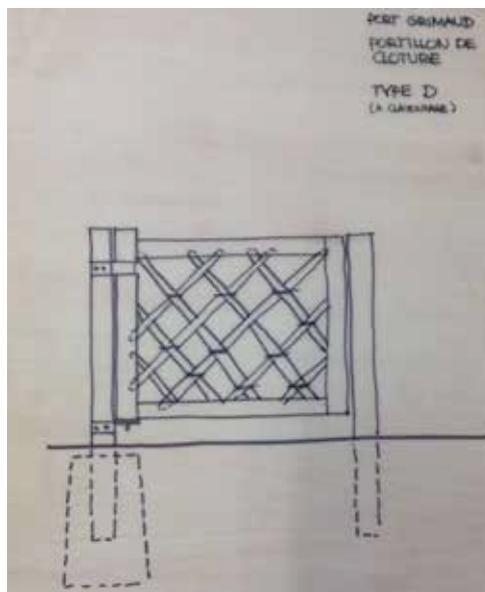
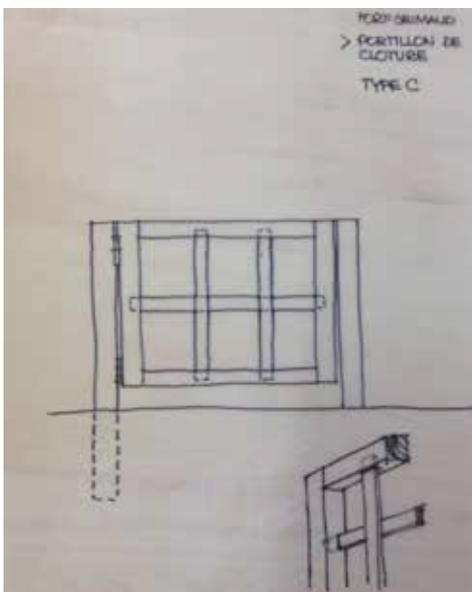
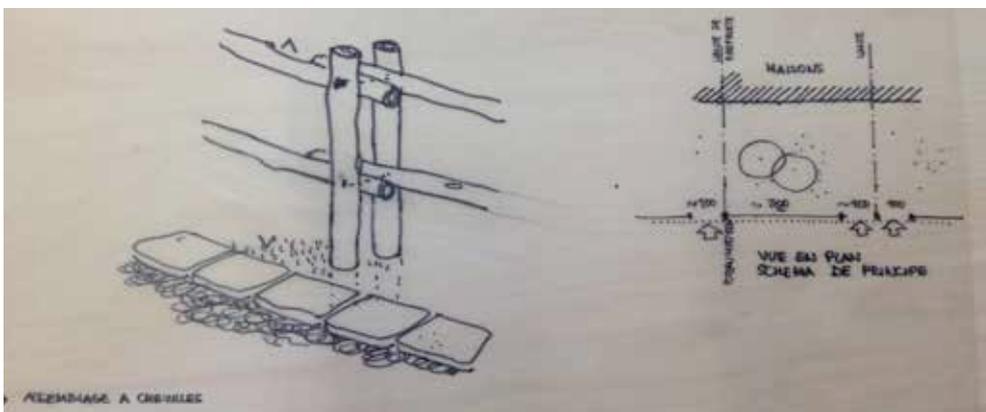
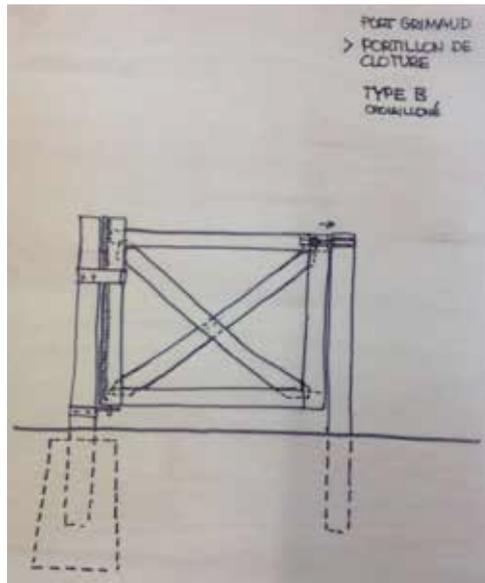
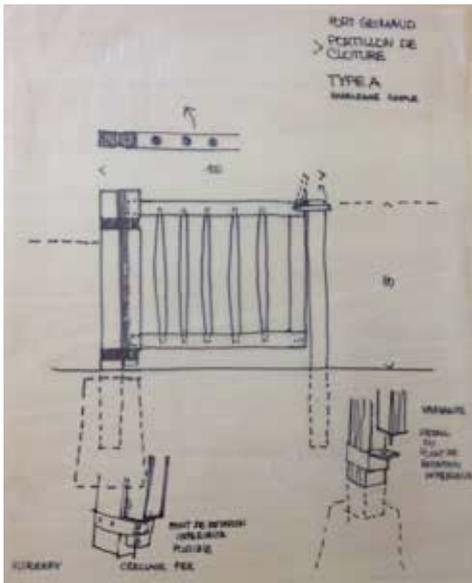
François Spoerry en compagnie de son épouse sur le terrain qui cèdera la place à une cité lacustre, face aux gratte-ciel de Manhattan. (—)

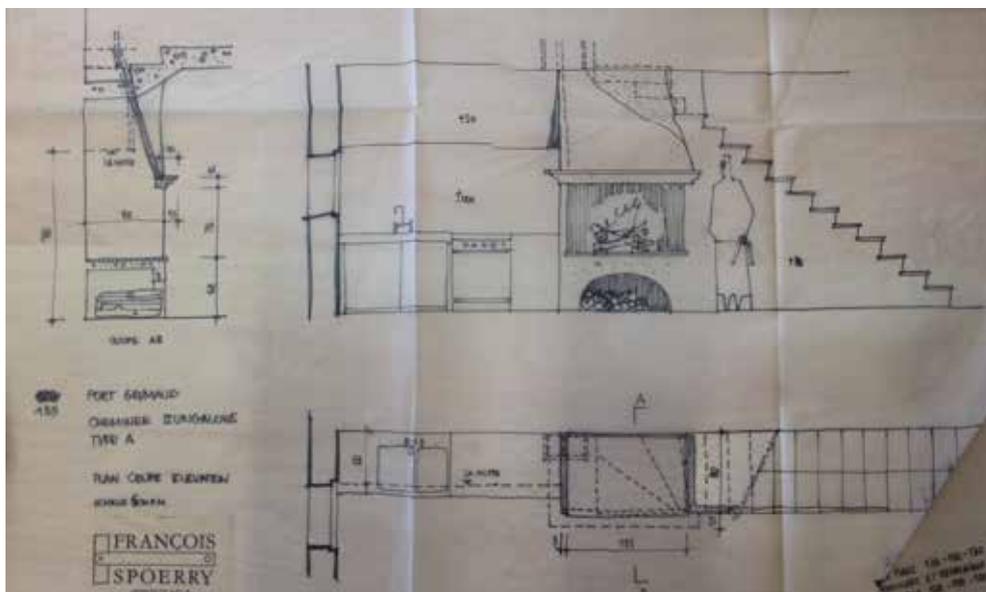
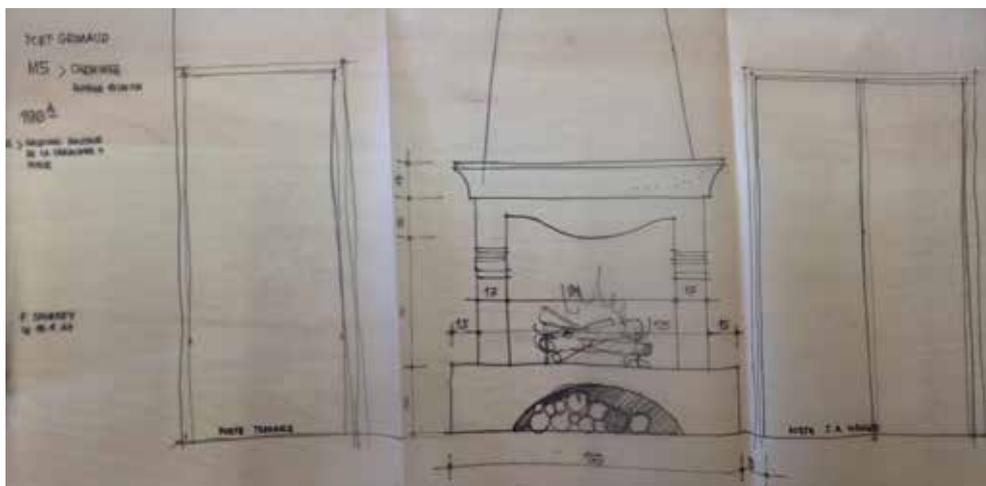
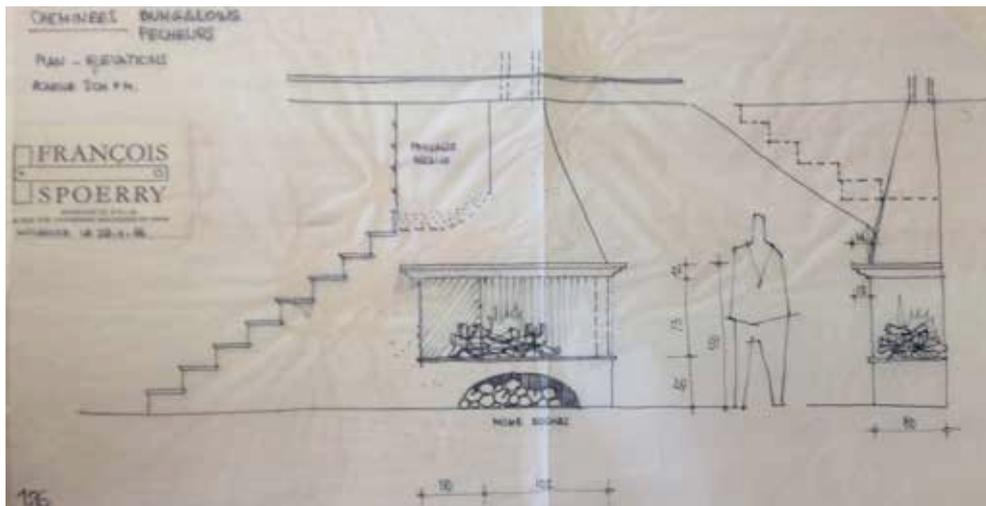


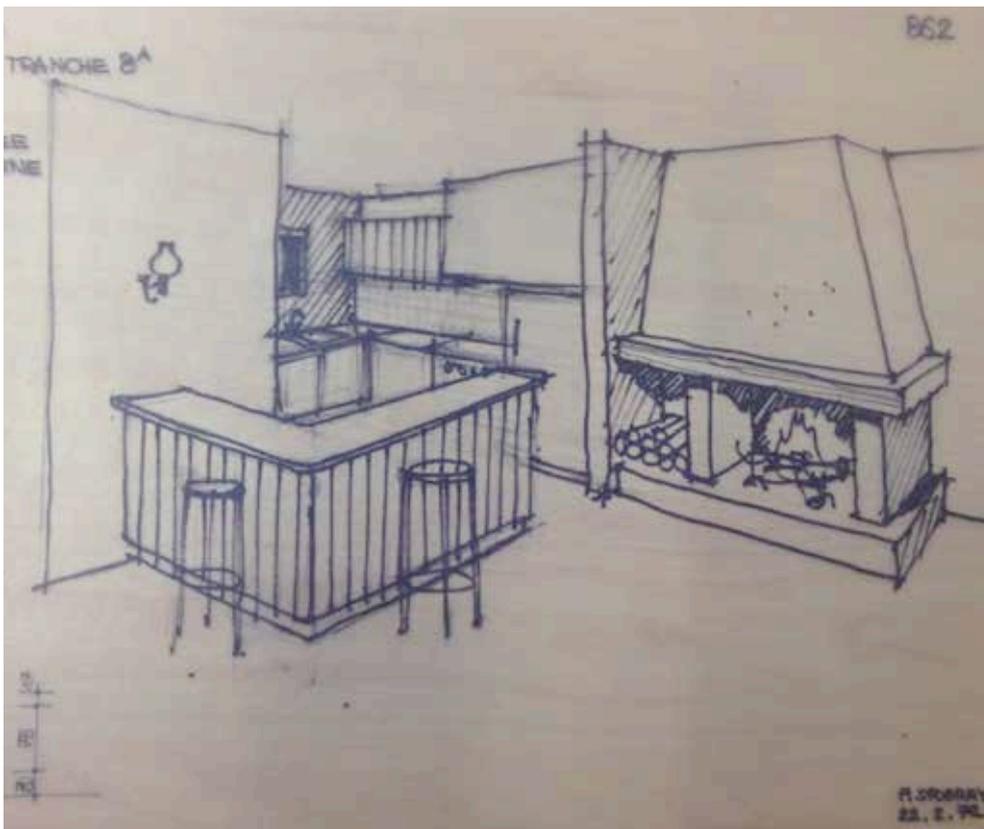
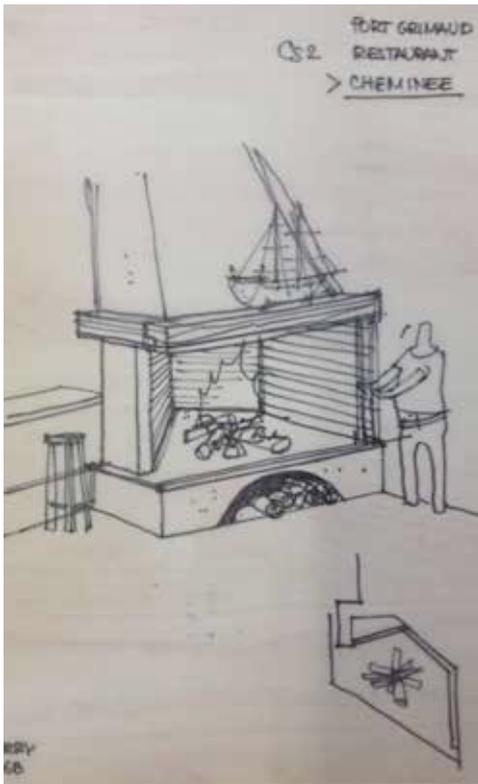
Face aux gratte-ciel de Manhattan sera érigé Port-Liberté. Le maire de Jersey City et le gouverneur de l'Etat de New-Jersey ont choisi le savoir-faire d'un architecte mulhousien pour transformer une zone portuaire inactive en cité lacustre. A l'ombre de la statue de la Liberté, un terrain vague cèdera la place à une petite ville de quelque 10.000 habitants de style New-England. L'auteur du projet, François Spoerry, a ainsi toutes les chances de devenir l'Alsacien le plus célèbre à New York après Bartholdi, si ce n'est déjà fait...



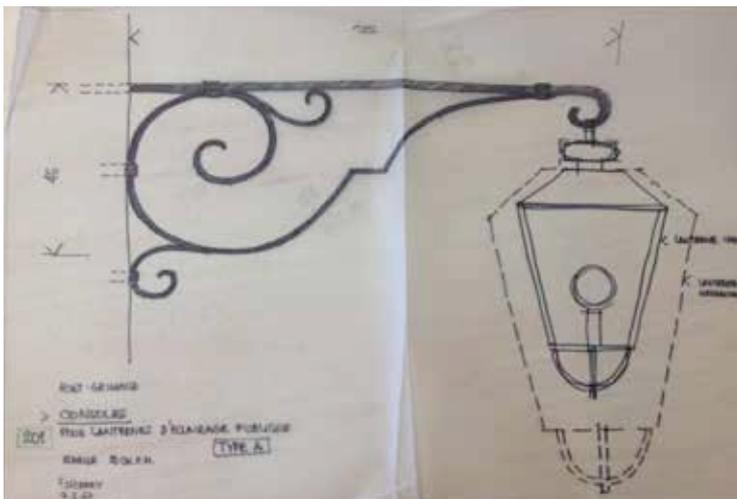
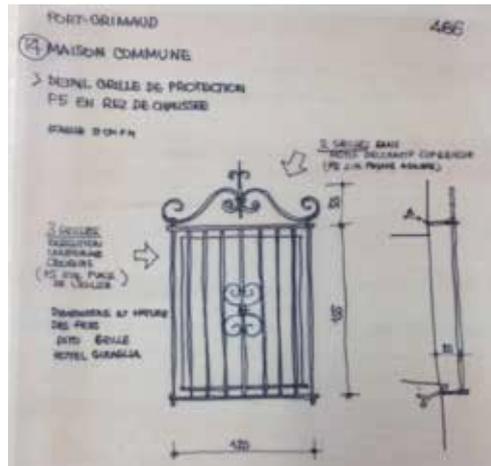




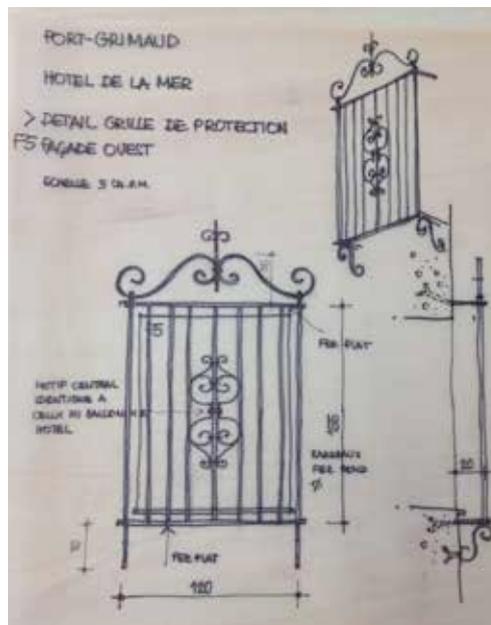
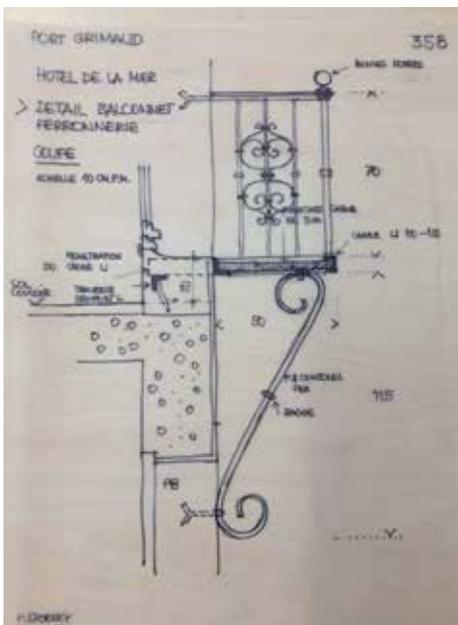


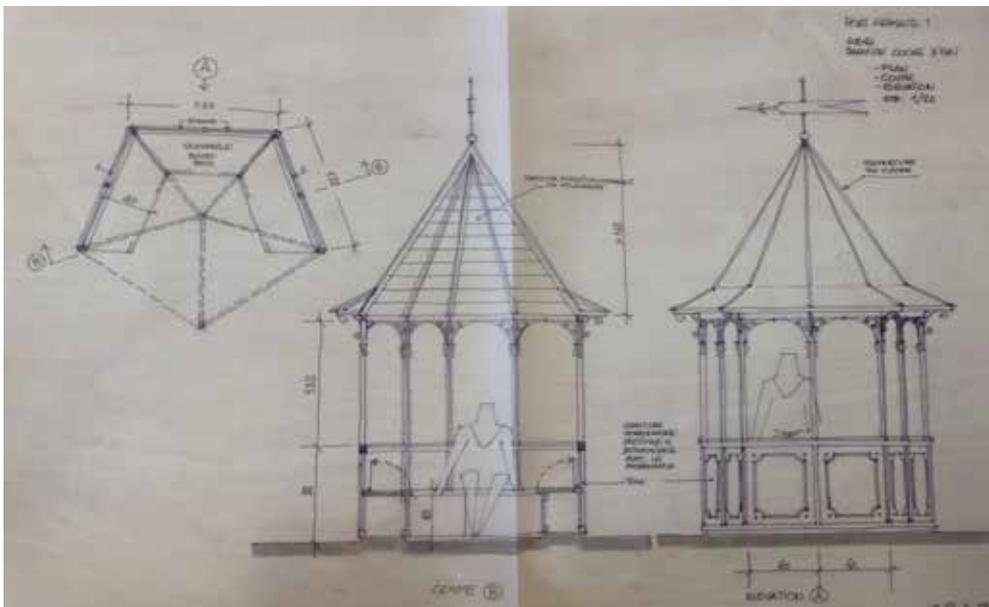
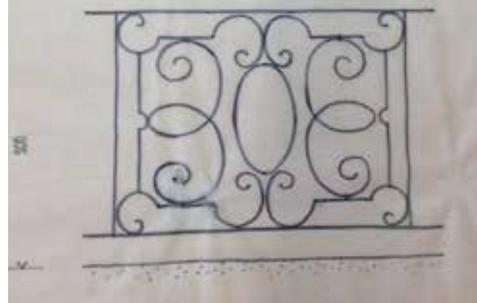
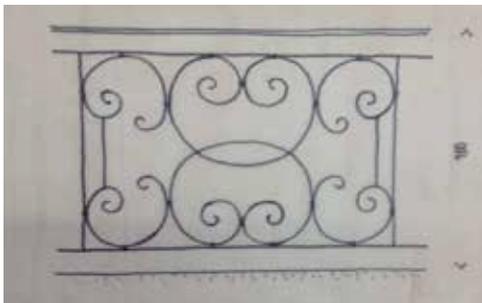
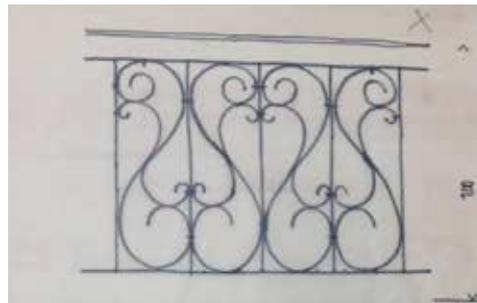
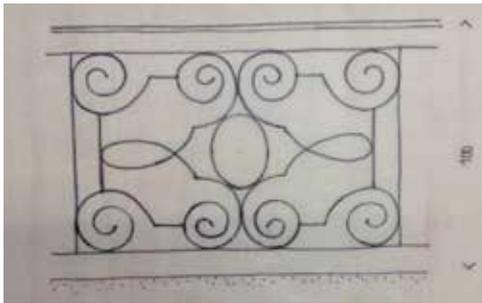
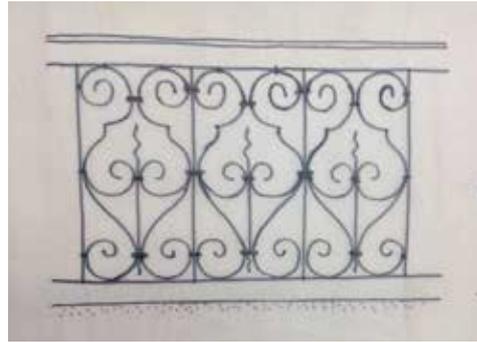
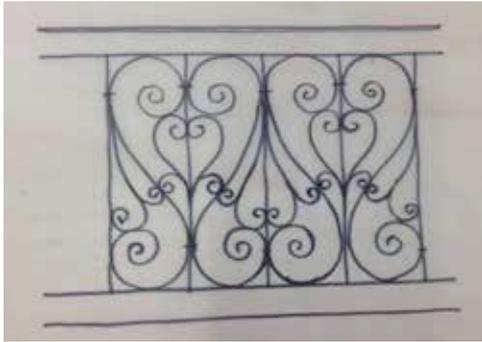




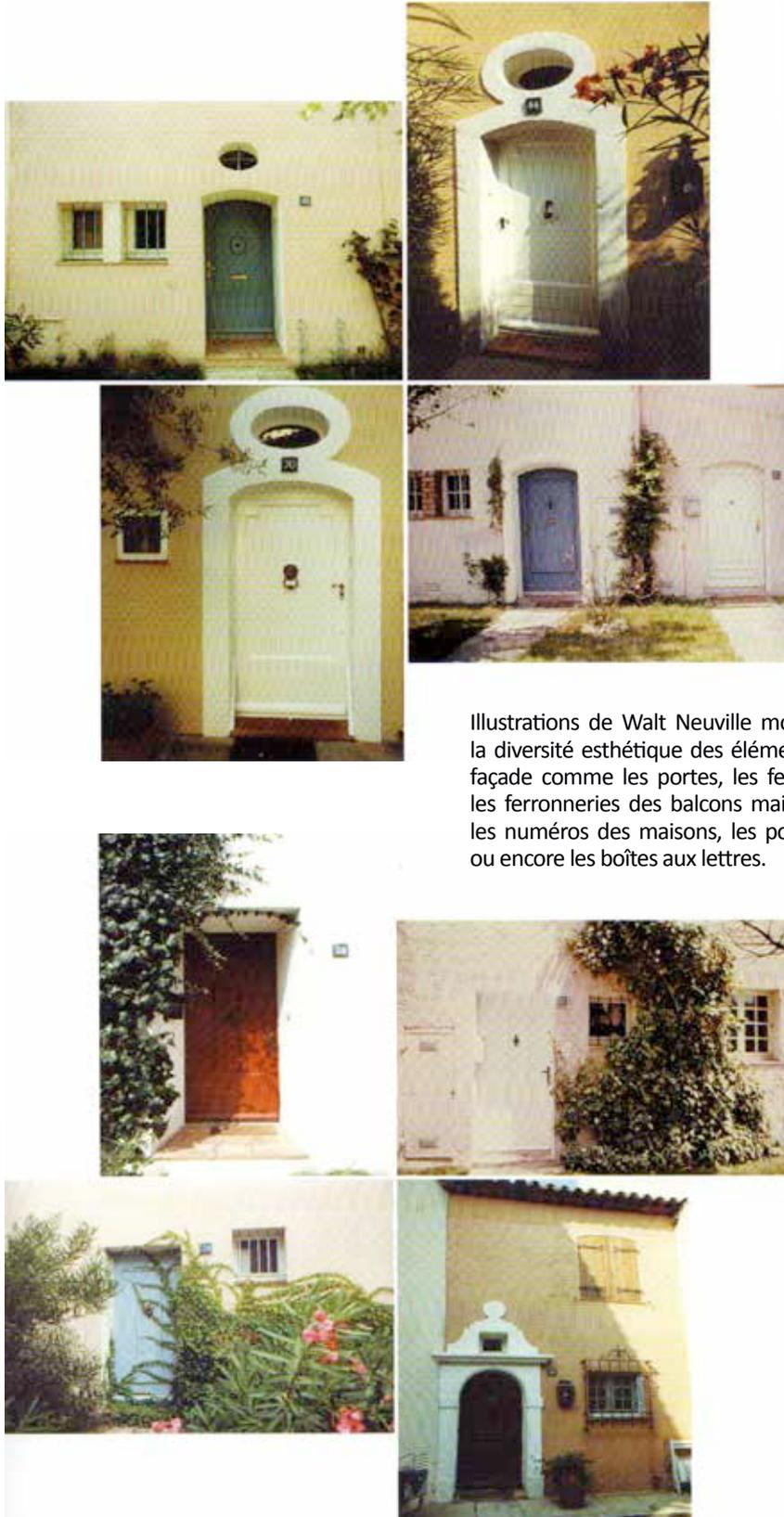


Jusqu'aux détails de ferronneries, Sperry a mis sur papier ses idées dans le cadre de l'agence et de son travail et de son rôle d'«architecte» pour veiller à une harmonie totalitaire, dans le même esprit que l'art nouveau où chaque élément était dessiné dans un même esprit et une esthétique commune.

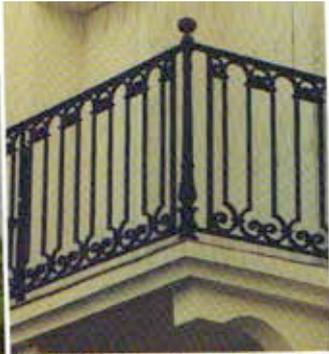






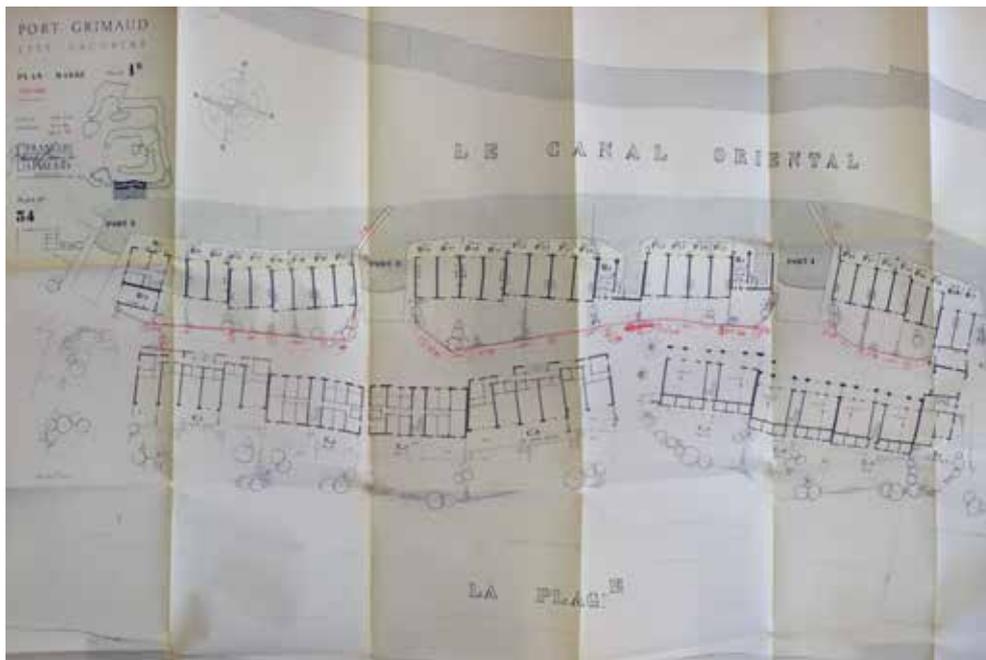
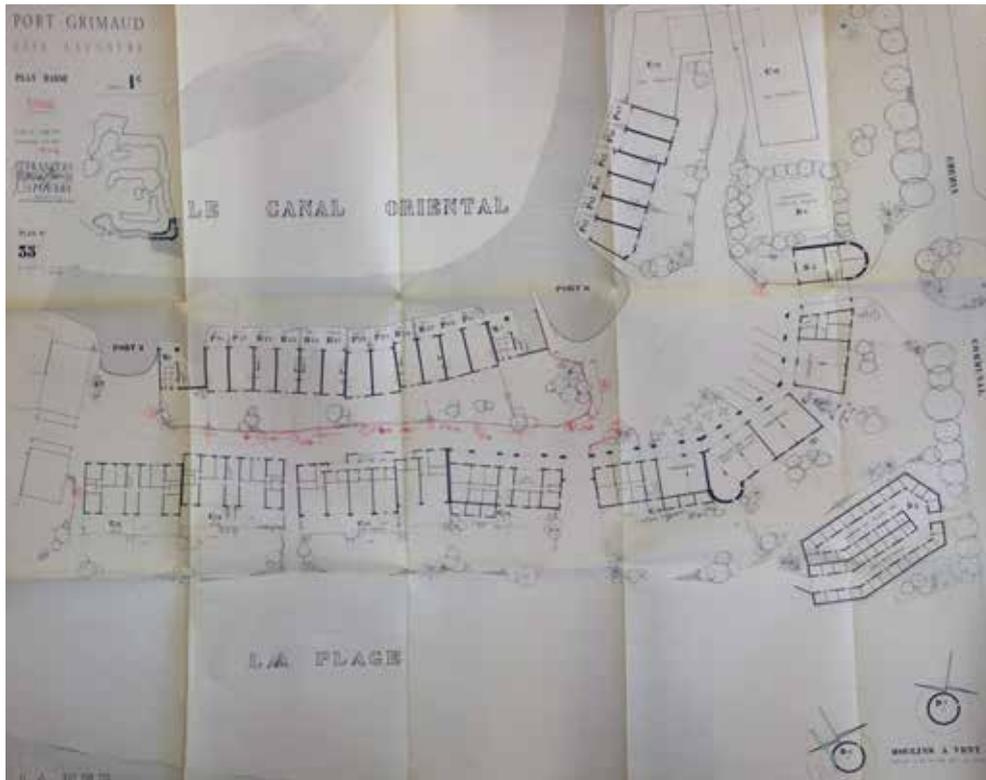


Illustrations de Walt Neuville montrant la diversité esthétique des éléments de façade comme les portes, les fenêtres, les ferronneries des balcons mais aussi les numéros des maisons, les poignées ou encore les boîtes aux lettres.





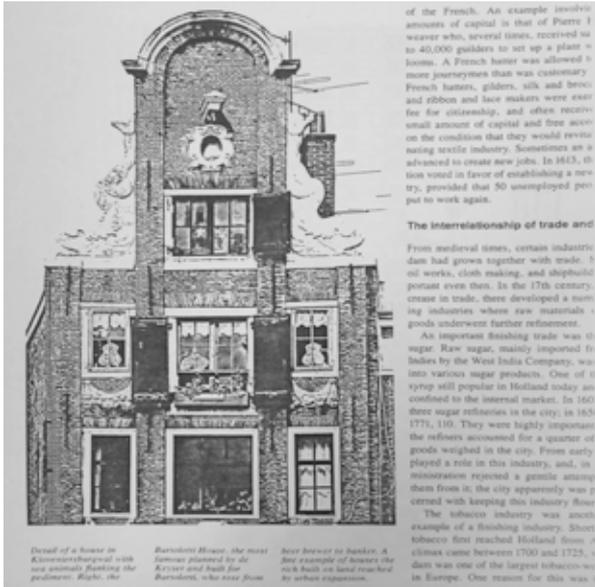




Les plans masse présents ici représentant chacun une tranche de construction numérotée montrent la standardisation des plans. Chaque maison est accompagnée d'une lettre, ce qui représente un type de plan. Le numéro à côté permet certainement de trier chaque détail ou élévation et de les regrouper sous ce même numéro qui correspond à une maison bien spécifique dans la cité, créant la diversité à partir d'un module de base d'une largeur de 4 mètres.



Exemples d'architecture de style Nouvelle-Angleterre, photo et croquis de Port-Liberté  
 Source : Fonds d'archives Spoerry, dossier numéro 260J579 (brochure) et numéro 260J392 (dessins).



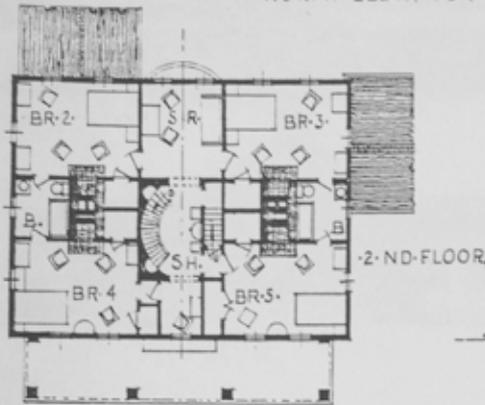
Signée Pierre Barrier, cette brochure comporte des illustrations et des textes expliquant différents styles architecturaux présents aux États Unis.

L'architecture Coloniale, les immeubles de style Victoriens, les maisons de style Nouvelle Angleterre, avec des exemples situés dans quelques villes plus précises. On y trouve aussi des dessins de détails et des photos d'intérieurs montrant les réalisations artisanales à travers différents chapitres qui seront utiles à François Spoerry pour le dessin de ses façades et de ses plans internes des habitations.

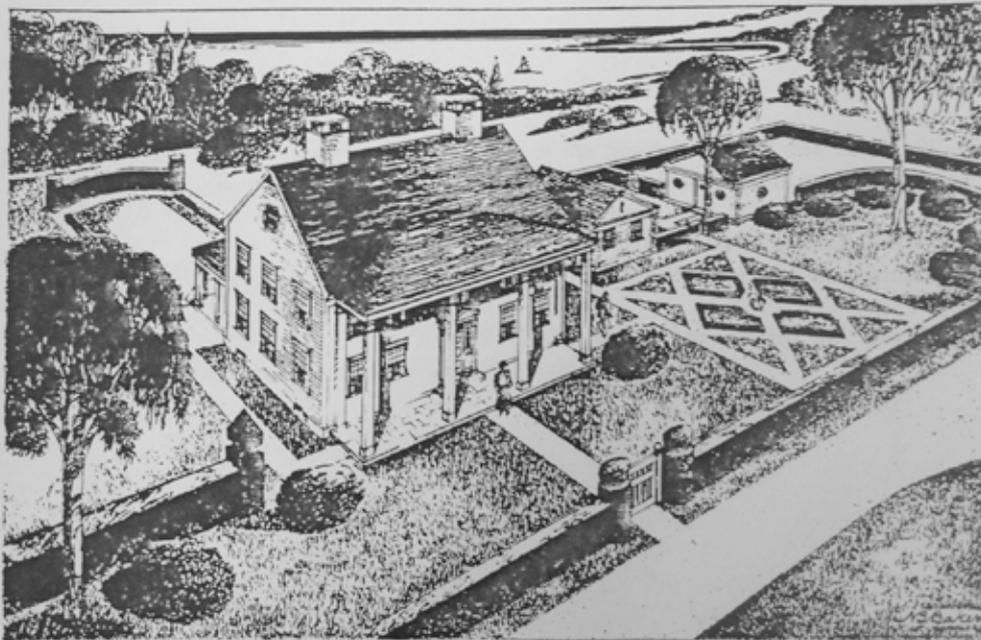




— NORTH ELEVATION —



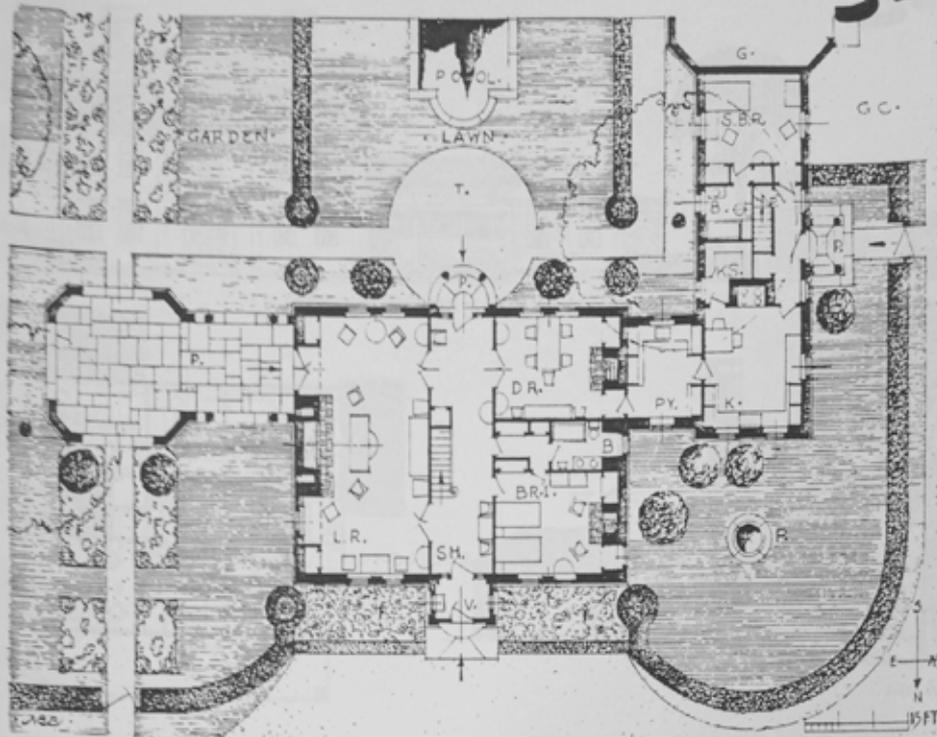
— EAST —  
— J.B.B. —  
NO. 6



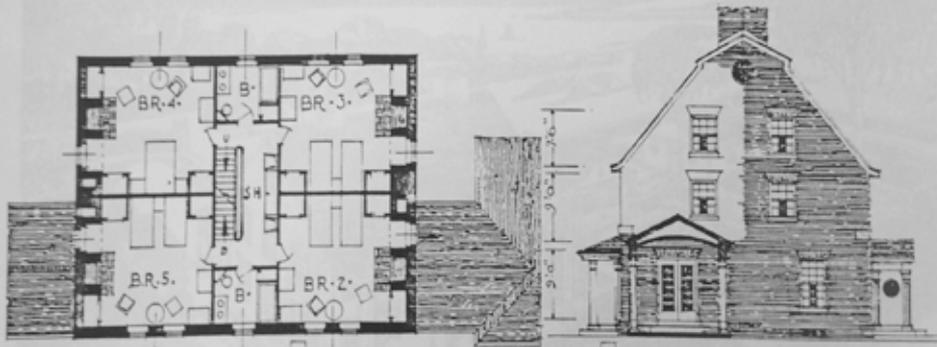
— PERSPECTIVE —

NO. 6

5-3



NO. 19



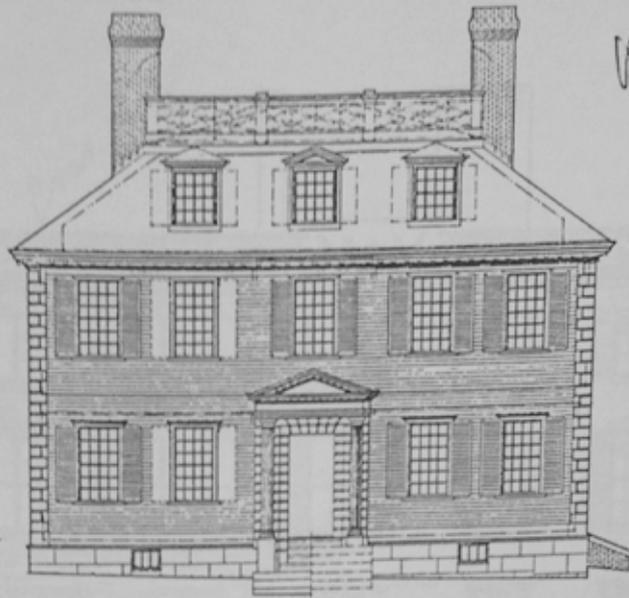
2ND FLOOR  
ATTIC-2 BED  
ROOMS AND BATH

EAST

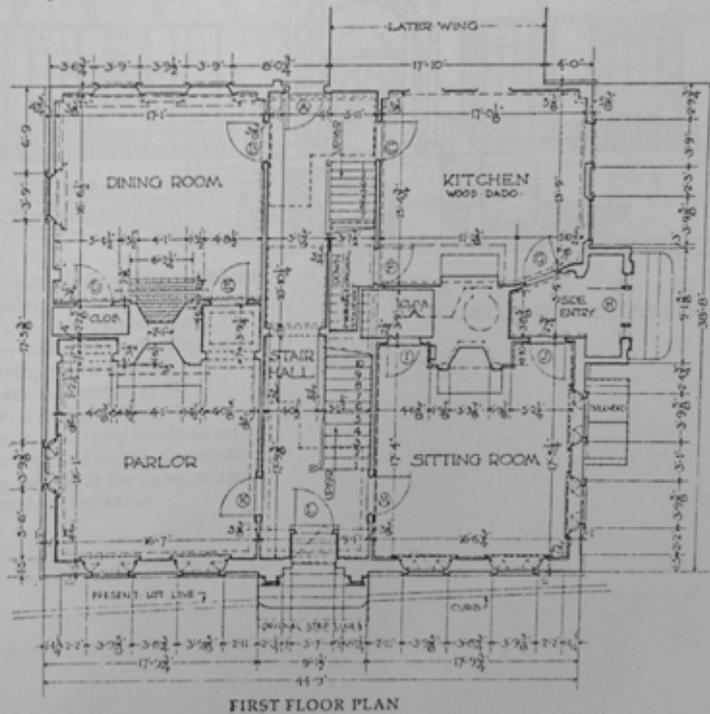


SOUTH

NO. 20



46, 47 Benjamin Hall, Jr., House, Medford, Massachusetts. 1785. Georgian style in a New England town: ample scale; high, cut-stone basement; wood-frame construction; columned, pedimented entry; corner quoins, with wood used in imitation of stone; cornice treatment of eaves; high hipped roof with balustrade at deck. The door, here missing, would have been paneled.





Une vue du chantier et quelques dessins de Port-Liberté pour la mise en comparaison des façades.







Construite en 1967 par l'architecte Mulhousien François Spoerry, la cité lacustre de Port-Grimaud située au coeur du célèbre Golfe français de Saint-Tropez fit parler d'elle. D'une part grâce à son idée atypique de relier chaque habitat à la terre d'un côté et à la mer de l'autre, où l'habitant pourra amarrer son voilier à deux pas de son séjour. D'autre part en raison de son esthétique pittoresque emprunté à l'architecture provençale et à son plan masse sinueux évoquant les centres ville anciens. Et par conséquent Port-Grimaud fut aussi la cible des critiques pour le décalage que ce projet présentait par rapport aux productions de la même époque. François Spoerry fut alors qualifié d'avant-gardiste tandis qu'il reniait tous les célèbres principes modernes dont la profession faisait l'éloge. Le développement de ce village de marins marque l'arrivée de mouvements en opposition au *Modernisme* tels que le *New Urbanism* ou le *Post-modernisme*. Des styles dont Port-Grimaud est parfois qualifié de précurseur. C'est notamment au travers des nombreuses archives présentes à Colmar que j'ai pu retracer l'historique et les évolutions de cette cité peu commune, tout en la replaçant dans son contexte historique à l'aide des connaissances notamment acquises dans mes études en architecture.

